

Nr 412.

Av herr **Hage m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 76, angående anslag för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Kungl. Maj:t har i proposition, nr 76, vid innevarande riksdag föreslagit riksdagen att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Av nämnda proposition framgår, att Kungl. Maj:t efter ett noggrant övervägande kommit till den uppfattningen, att det icke finnes anledning att vidtaga ändringar i den ursprungliga planen att bygga en järnväg Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur—Gubblijaure. Kungl. Maj:t har alltså avvisat de projekt, vilka framförts dels att låta Bastuträsk i stället för Jörn bliva utgångspunkt för den redan beslutade järnvägen, dels att låta järnvägen från Bastuträsk genom sin sträckning beröra vissa malmfyndigheter inom Västerbotten i Norsjö och Malå socknar samt först därefter svänga in i Norrbotten fram till Glommersträsk, i vilket fall linjen Jörn—Glommersträsk av den beslutade järnvägen skulle komma att bliva utan järnvägskommunikationer. Av den kungl. propositionen framgår också, att orsaken till den av Kungl. Maj:t intagna ståndpunkten är bland annat den, att de hittills verkställda undersökningarna av Kungl. Maj:t anses otillräckliga som grundval för bedömande av de västerbottniska fyndigheternas betydelse, varför regeringen anser tiden ej ännu vara inne att fatta beslut om byggande i dessa trakter av en järnväg, vars sträckning i övervägande grad skulle bestämmas med hänsyn till transporten av produkter från ifrågavarande malmfyndigheter. Men det framkommer även, att en orsak till Kungl. Maj:ts nu intagna ståndpunkt är den, att det ådagalagts, att kostnaden för ett byggande av en järnväg Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur, även om man därtill längre fram lägger kostnaden för byggandet av en särskild västerbottnisk malmbana Bastuträsk—Örträsk (eller till annan ort däromkring), blir mindre än för byggandet av en järnväg Bastuträsk—Örträsk—Glommersträsk—Arvidsjaur. Slutligen har även den omständigheten fått vara bestämmande vid nämnda ståndpunktstagande, att man kunnat konstatera, att ett beslut om en järnväg Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur medför ett mindre kapitalutlägg för närvarande samt att kapitalutlägget för malmbanan alltså kan uppskjutas något till en tidpunkt, då man för övrigt kan avväga sträckningen för sistnämnda järnväg uteslutande med hänsyn till vad som kan anses lämpligt för den projekterade driften för malmfältens räkning.

De skäl, som här anförts, tala enligt vårt förmenande på ett övertygande sätt för den ståndpunkt, som regeringen nu intagit och som innebär, att den en gång bestämda järnvägen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur—Gubblijaure nu bör påbörjas och att frågan om anläggande av en malmbana till de västerbottniska malmfyndigheterna må bliva en särskild angelägenhet, som då tiden är lämplig må upptagas och behandlas för sig.

Vi ansluta oss alltså till nämnda skäl, som ligga till grund för regeringens ståndpunktstagande, men skulle vilja dessutom i denna fråga framföra ytterligare den synpunkten, att riksdagen en gång i princip fattat beslut om anläggande av en järnväg efter just den linje, som Kungl. Maj:t nu förordar. Detta beslut fattades, som bekant, så tidigt som år 1917. Trots att beslutet ligger så långt tillbaka i tiden, har järnvägen ej ännu påbörjats. Något sådant som att en av riksdagen beslutad statsbana ej påbörjats ungefärligen sju år efter beslutets fattande, torde aldrig ha förut inträffat här i landet. År från år ha invånarna i de trakter, som skulle beröras av den beslutade järnvägen, sett sina förhoppningar om banbyggandets påbörjande gäckas på grund av olika omständigheter. Slutligen, då man redan tyckte sig nalkas målet, uppenbarade sig ännu ett hinder nämligen de ovannämnda fyndigheterna, vilka blevo anledningen till ett nytt uppskov, under det man undersökte, om ej järnvägen eventuellt borde förläggas efter en annan sträckning, varigenom man även kunde tillgodose nämnda fyndigheters trafikintressen.

Då nu slutligen även detta hinder för järnvägsbyggnadens påbörjande undanröjts och en noggrann utredning föreligger, som övertygande och oemotsägligt visar, att den ursprungliga planen att bygga en järnväg Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur—Gubblijaure både ur statsfinansiella och ur andra utgångspunkter är att förorda framför andra framförda alternativ, synes det oss, att någon strid inom riksdagen nu ej behöver stå om huruvida det nu av Kungl. Maj:t framlagda förslaget bör bifallas eller ej.

Men däremot anse vi, att en *annan* fråga bör upptagas till diskussion, nämligen den, om ej den omständigheten att järnvägens byggande fått stå tillbaka under så lång tid bör motivera, att byggandet nu, då det slutligen igångsättes, sker i raskare tempo än det som skulle bliva en följd av anslående av en så liten byggnadssumma som 500,000 kronor.

En sådan uppfattning, närmare utformad på det sättet, att man ansett, att anslaget för kommande budgetår för byggande av järnvägen minst bör bestämmas till 1 miljon kronor, har bland annat framkommit dels i en framställning till Kungl. Maj:t från kommitterade utsedda av Jörns kommun, dels också i en liknande petition till Konungen från Arvidsjaur's järnvägskommitté och Arvidsjaur's kommunalnämnd, bägge skrivelserna daterade i januari månad innevarande år.

I den förra av nämnda framställningar framhålles bland annat, att den en gång beslutade linjen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur—Gubblijaure bör av statsmakterna vidhållas icke blott med hänsyn till här ovan framförda syn-

punkter utan även på grund av att denna sträckning erbjuder synnerligen lämpliga terrängförhållanden samt att densamma för de stora socknarna Arvidsjaur och Arjeplog blir den bästa och kortaste förbindelseleden med det egna länet och dess sjukvårdsanstalter, ävensom därför att odlingsmöjligheterna efter nämnda sträcka bli mycket större än efter den påtänkta linjen från Bastuträsk.

Slutligen framhålles i framställningen, att stor arbetslöshet råder i trakter, som skulle beröras av järnvägen Jörn—Gubbljåure, varför det vore synnerligen nödvändigt, att järnvägsbyggandet fortast igångsattes, vilket även skulle vara önskvärt med hänsyn till den missväxt, som inträtt och som skulle åstadkomma än ytterligare fattigvårdskostnader, om ej nya arbetstillfällen kunde ernås. Från dessa utgångspunkter begäres anvisande av ett anslag av 1 miljon kronor för järnvägsbyggandet.

I den senare framställningen från Arvidsjaurns järnvägskommitté och Arvidsjaurns kommunalnämnd påyrkas även anslag med 1 miljon kronor för påbörjandet av järnvägsbygget. I nämnda framställning framhålles bland annat följande:

»Den ekonomiska situationen inom Arvidsjaurns socken är för närvarande rent av tröstlös. Till följd av den under sommaren rådande kalla och regniga väderleken blev skörden av samtliga växtslag det minsta tänkbara. Av korn — det enda sädesslag som odlas till mogen skörd — blev det ingen skörd. Potatisen lämnade så lag skörd, att många bönder icke ha tillräckligt för eget behov, än mindre kunna avstå något till arbetarebefolkningen. Skörden av hö och grönfoder var obetydlig och blev dessutom genom det ständiga regnandet mer eller mindre förstörd. Som en följd av den ringa höskörden har massslaktning av kreatur ägt rum, men ändock komma betydliga hötransporter hit från sydligare orter.

Bönderna sakna i allmänhet utsäde för vårsådden. Därtill kommer, att arbetslösheten fortfarande är mycket stor, ty ungefär en tredjedel av den vuxna manliga befolkningen saknar arbete att livnära sig med. Då arbetslöshet råder även i andra delar av vårt land, kan ej den arbetslösa delen av befolkningen skaffa sig arbete på annat håll.

Som en följd av den långvariga depressionen har befolkningen till det yttersta utnyttjat sina lånemöjligheter, vadan utsikten att genom lån tillfälligtvis skaffa sig medel för inköp av livsfrönödenheter för en stor del är utesluten. Det är sålunda ej att förvåna sig över, att stämningen bland folket närmar sig förtvivlan. Att under sådana förhållanden stora krav skola göras på kommunen, särskilt vad beträffar fattigvården, är uppenbart. Då skatten redan nu utgår med kronor 18:10 per bevillningskrona, är det dock för kommunen faktiskt omöjligt att anslå några medel för igångsättande av arbeten för arbetslöshetens bekämpande.

Det olidliga tillstånd, vi här ha skildrat, hade icke behövt existera — åtminstone icke närmelsevis i den omfattning det nu har — om vi haft järnvägsförbindelse genom vår socken till stambanan.

Arvidsjaurns socken räknas för att vara Norrbottens största s. k. skogssocken och förutom statens skogar, skogstorp och kolonat, är den uppdelad i ett stort antal hemman, som i allmänhet ägas av bönderna själva, ehuru de i många fall ha desamma betydligt belastade med in-teckningar.

I brist på järnvägskommunikationer är det dock för dessa bönder absolut omöjligt att effektivt kunna utnyttja sina skogstillgångar. Med nu rådande höga flottningskostnader efter många vattendrag, kan endast skog av grövre dimensioner säljas, och det förekommer till och med, att en del bönder, som sälja sin skog nedforslad på vattendraget, ej få högre betalning därför, än vad som motsvarar avverkningskostnaden.

En rationell skötsel och avverkning av skogen är salunda i allmänhet alldeles utesluten, såväl beträffande böndernas som statens skogar.

Jordbrukets utvecklingsmöjligheter, som för övrigt äro ganska stora, kunna ej heller på ett tillfredsställande sätt utnyttjas, så länge järnvägsförbindelse saknas.

Konsekvensen av vad vi här anført rörande det rådande nödtillståndet och orsakerna därtill blir alltså, att ifall byggandet av banan Jörn—Arvidsjaur ej påbörjas under år 1924, så kommer säkerligen en stor del av befolkningen att gå den fullständiga ekonomiska undergången tillmötes. Därför vore det av stor betydelse, ej minst för arbetslöshetens bekämpande, om arbetet å bandelen Jörn—Arvidsjaur kunde igångsättas i god tid under innevarande år.

Den av riksdagen år 1917 antagna byggnadsplanen för järnvägsanläggningen Jörn—Gubblijaure förutsätter, att arbetet skall påbörjas under år 1921. Oaktat upprepade framställningar i saken har dock intet anslag hittills kunnat utverkas.

I den nu föreliggande framställningen till Eders Kungl. Maj:t har kungl. järnvägsstyrelsen begärt 500,000 kronor för påbörjande av arbetet, vilket belopp dock förefaller oss vara väl lågt tilltaget, ej minst med hänsyn därtill, att tre år förflutit från den tidpunkt, då enligt riksdagens beslut arbetet skulle vara påbörjat.»

Av nämnda bägge framställningar framgår alltså — vilket även framkommit i tidningspressen under den senare tiden — att arbetslösheten i den trakt, som beröres av järnvägen, är synnerligen stor. Detta motiverar, enligt vårt förmenande, i hög grad, att de järnvägsarbeten, som nu skola igångsättas, böra påbörjas så fort som möjligt och erhålla en någorlunda stor omfattning samt drivas med tillräcklig arbetsstyrka. Men så torde knappast kunna ske, om ej anslaget åtminstone sättes till 1 miljon kronor för kommande budgetår.

För denna ståndpunkt har för övrigt även Konungens befallningshavande inom Norrbottens län uttalat sig, då nämnda myndighet redan för budgetåret 1923—1924 föreslog beviljande av denna summa. Vid 1923 års riksdag framfördes även den uppfattningen i motion av Norr- och Västerbottens representanter, att en så stor summa borde få disponeras för ett budgetår (inklusive anslag för nödhjälpsarbeten). Slutligen har Norrbottens läns landsting i en den 8 oktober 1923 dagtecknad framställning till Kungl. Maj:t anført, att landstinget »finner det anslag av 500,000 kronor allt för otillräckligt, som för påbörjandet av nämnda järnvägsbygge för budgetåret 1924—1925 föreslagits av kungl. järnvägsstyrelsen. Landstinget vågar alltså hoppas, att Eders Kungl. Maj:t nu, sedan befolkningen i dessa trakter fått vänta så länge på det beslutade järnvägsbygget, vidtager sådana åtgärder, att det kan ske ett igångsättande och bedrivande av byggandet i sådan takt, att inom en rimlig tid järnvägs-

linjen må kunna öppnas för allmän trafik och sammanbinda dessa avlägsna men för jordbrukskultur synnerligen lämpliga och delvis bördiga trakter jämte dess i närheten liggande rikliga malmfyndigheter med det övriga landet».

Samtliga här ovan nämnda påpekanden och framställningar motivera enligt vårt förmenande, att ett något större anslag nu beviljas av riksdagen för järnvägens påbörjande. Härför talar även den omständigheten, att 1923 års riksdag ej stod främmande för den tanken, att byggandet av järnvägen skulle kunna påbörjas redan under budgetåret 1923—1924. I statsutskottets av 1923 års riksdag godkända motivering med anledning av en väckt motion om anslag till järnvägen påpekades nämligen, att järnvägsstyrelsen tänkt sig, att man kunde som nödhjälpsarbete påbörja byggandet av järnvägen under budgetåret 1923—1924. Statsutskottet vid 1923 års riksdag uttalade sig i nämnda utlåtande på sådant sätt, att utskottet ej lade hinder i vägen för en sådan anordning.

Ett liknande uttalande gjordes även av 1922 års riksdag, vilket, om det effektuerats, skulle ha lett till att byggandet av järnvägen påbörjats ännu tidigare.

Sistnämnda uttalanden motivera åtminstone, då de sammanställas med den arbetslöshet, som existerar i den av järnvägsbyggnaden berörda trakten, att arbetslöshetsanslag må kunna användas till byggande av järnvägen — vilket även förordats av kungl. järnvägsstyrelsen och Konungens befallningshavande i Norrbottens län — minst i så stor utsträckning, att arbetslöshetsanslaget och det övriga järnvägsbyggnadsanslaget tillsammans för det kommande budgetåret få utgå med 1 miljon kronor.

Emellertid anse vi, att det ej borde vara nödvändigt, annat än som en sista utväg, att tillgripa en dylik anordning. Ty man borde väl nu kunna påstå, att det får anses rimligt, att riksdagen nu, som en kompensation för det långa fördröjandet av järnvägsbyggandets igångsättande, giver minst 1 miljon i anslag för påbörjandet av nämnda statsbanelinje, så att byggandet ej ytterligare på ett orimligt sätt drages ut på tiden.

Med hänvisning till denna motivering hemställes alltså,

att riksdagen för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 måtte anvisa ett reservationsanslag av 1 miljon kronor.

Stockholm den 19 mars 1924.

<i>Ernst Hage.</i>	<i>Rob. Samuelsson.</i>	<i>J. P. Dahlén.</i>	<i>K. Bergström.</i>
<i>N. E. Nilsson.</i>	<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>O. W. Lövgren.</i>	<i>L. Lundström.</i>

