

## Nr 265.

Av greve **Lagerbjelke**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Vid 1917 års riksdag beslöts, att en tvärbana skulle byggas från Jörn å norra stambanan över Glommersträsk och Arvidsjaur till Gubblijaure vid Inlandsbanan. I innevarande års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, punkt 20) omförmäles, hurusom i anledning av upptäckten av vissa mineralfyndigheter i Norsjö socken påbörjats utredning angående eventuell ändring av sträckningen av denna tvärbana, som i så fall borde utgå från Bastuträsk. Sedan berörda utredning slutförts, har Kungl. Maj:t i avgiven proposition nr 76 till årets riksdag, under anförande av att skäl icke syntes föreligga till avvikelse från riksdagens tidigare fattade beslut rörande tvärbansans sträckning, föreslagit riksdagen att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor. Såsom skäl för att ej vidtaga någon ändring i den beslutade banans sträckning anföres i propositionen, att av hittillsvarande undersökningar rörande ovannämnda malmfyndigheter icke kunde anses bestämt framgå, huruvida fyndigheterna kunde bli föremål för en lönande brytning i större omfattning. Ådagalades detta genom ytterligare utredningar, lärer staten, enligt propositionen, icke underlåta byggandet av en särskild bana från norra stambanan till malmfyndigheterna.

Det framhålles vidare i propositionen, att sammanlagda anläggningskostnaden för byggandet av dels järnvägen Jörn—Arvidsjaur i dess förut beslutade sträckning över Glommersträsk samt dels en särskild malmbana Bastuträsk—Örträsk skulle ställa sig drygt 600,000 kronor lägre än för en bana med förändrad sträckning, lagd från Bastuträsk över malmfälten och Glommersträsk till Arvidsjaur. Driftkostnaderna beräknades vara ungefär lika enligt båda alternativen.

Emellertid hava kommerskollegium och Sveriges geologiska undersökning avgivit ett i den Kungl. propositionen intaget gemensamt utlåtande i frågan av den 31 januari d. å., vari dessa myndigheter uttalat sig synnerligen bestämt om brytvärdigheten av dessa, staten delvis tillhöriga malmfält. Det anföres nämligen bl. a., att myndigheterna hålla för *säkert*, att avsättningen av produkterna kan göras lönande under förutsättning av erforderliga kommunikationer, helst förhoppning förefinnes, att inom den malmförande zonen skola påträffas nya, ännu okända malmtillgångar; att med hänsyn till den

stora kvantiteten koppar och svavelkis samt svavel, som årligen importeras, det måste framstå som ett betydande statligt intresse, att vederbörligen utnyttja de möjligheter till ett betydande bergsbruk och till framskaffande av dess produkter, som fyndigheterna inom Skelleftefältet erbjuda; *att* någon plan för statens inom området belägna gruvegendomar icke kan uppgöras, förrän järnvägsfrågan lösts; *att* medel för fortsatta undersökningar av fyndigheternas storlek och brytvärdighet icke kan påräknas från privat håll, om icke genom järnvägs anläggande utsikter öppnas till utnyttjande inom relativt kort tid av gjorda fynd; *att*, även om kännedomen om malmfyndigheterna ännu icke är nog ingående för att därpå grunda en något så när tillförlitlig beräkning över belöpande sannolika brytningskvantiteter och därav härrörande frakter för en järnväg, statens ingripande till järnvägsfrågans lösning bör äga rum, redan innan undersökningsresultaten nått så långt, att den blivande järnvägens bärighet kan anses fullt säkerställd; *att* alla skäl, som anförts för sträckningen Jörn—Arvidsjaur och som hänföra sig till traktens ekonomiska utvecklingsmöjligheter, jämväl gälla för en sträckning av banan genom malmområdet, men att därtill komma för den andra ifrågasatta sträckningen alla de möjligheter, som betingas av malmförekomsterna; *att*, då ämbetsverken anse sig kunna tillstyrka bifall till anslag för sträckan Jörn—Arvidsjaur, detta dock endast sker under förutsättning, att beslut samtidigt fattas om byggande inom närmaste tiden jämväl av en järnväg Bastuträsk—Skelleftefältet; *samt att*, därest denna hemställan icke skulle vinna beaktande, ämbetsverken för sin del förorda en förnyad undersökning av frågan i dess helhet.

När det gäller att taga ställning till föreliggande fråga, vill jag till en början oförbehållsamt erkänna det berättigade och nödvändiga uti att, såsom regel, vidbliva ett av statsmakterna fattat beslut om utförande av ett ekonomiskt företag, särskilt då enskilda intressen äro därmed förknippade. Från denna regel både kunna och böra dock undantag göras, när efter beslutets fattande tillkommit nya omständigheter, som bestämt tala för ett beslut i annan riktning; och anser jag detta i alldeles särskild grad här vara fallet.

Den ursprungliga avsikten med banan Jörn—Arvidsjaur med dess obestridliga karaktär av s. k. kulturbana var *dels* att den skulle utgöra en förbindelseled mellan den nuvarande norrländska stambanan och Inlandsbanan, *dels* att den skulle underlätta uppodling av för kolonisation lämpliga områden. Att banan fick sträckningen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur berodde på, att av de olika alternativa sträckningar, som då undersöktes, denna ansågs beröra områden med något större befolkningstäthet än de övriga. Några som helst andra skäl av betydelse för att banan fick just nämnda sträckning torde ej hava förefunnits.

Såsom av tidigare gjorda utredningar framgår, hava de områden bl. a. inom Norsjö och Malå socknar, som beröras av en bana Bastuträsk—Bjurfors—Rackejaur—Arvidsjaur (eller någon plats vid sjön Storavan), förr större än mindre möjligheter till ökad kolonisation än de, vilka beröras av en bana

Jörn—Glommerträsk—Arvidsjaur, något som jämväl framgår av en blick på befolkningskartan. En järnväg med förstnämnda sträckning torde alltså minst lika väl fylla samma kulturuppgifter som en bana Jörn—Glommerträsk—Arvidsjaur.

Om sålunda ur kulturbanesynpunkt nu ifrågavarande två bansträckningar kunna anses tämligen likvärdiga, måste utslaget till förmån för sträckningen Bastuträsk—Arvidsjaur fällas av förenämnda malmfyndigheter, vilka innehålla bl. a. landets betydligaste fyndigheter av svavelkis och kopparmalm. Dessa fyndigheters snara utnyttjande är ur näringspolitisk synpunkt av den allra största betydelse för vårt land, såsom förenämnda sakkunniga myndigheter jämväl vitsordat. Härigenom skulle även en välbehörlig trafik tillföras stambanan Bastuträsk—Skellefteå.

Det lär ej heller kunna råda något tvivel därom, att om vid tiden för undersökningen av de olika sträckningarna endast en del av malmfyndigheterna inom den s. k. Skellefteå-formationen varit kända, detta skulle varit avgörande för linjevalet. Jag kan sålunda ej anse annat, än att ett bestämt företräde bör givas åt sträckningen Badsträsk—Arvidsjaur framför Jörn—Arvidsjaur.

Huru härmed än må förhålla sig, är det emellertid enligt min uppfattning lämpligast att först påbörja anläggandet av järnvägsförbindelsen till fyndigheterna.

Till stöd härför tala i första hand statsfinansiella synpunkter. Det statsfinansiella läget är för närvarande sådant, att anslag till nya s. k. kulturbanor knappast bör lämnas. Inskränker man sig till att nu besluta den ifrågasatta malmbanan, kan frågan om byggandet av en kulturbana i den ena eller andra sträckningen, om så anses lämpligt, tills vidare lämnas öppen.

Ett ytterligare skäl för uppskov ligger även däri, att tillfälle därigenom skulle beredas till ytterligare tekniska utredningar.

Såsom skäl för sträckningen Jörn—Arvidsjaur har, förutom det ovan anförda om något lägre anläggningskostnader, även med hänsyn tagen till en särskild malmbana, åberopats, att några påtagliga fördelar i trafikeringshänseende ej skulle ernås genom banans föreslagna förändrade sträckning. Härvid framhålles bl. a., att i Bastuträsk—Arvidsjaur-alternativet en särskild grenbana till gruvfälten väster om Bjurfors skulle behöva anläggas, och att därför även vid denna sträckning av tvärbanan de olägenheter icke skulle kunna undgå, som en grenbana alltid medför. Häremot är emellertid att erinra, att därvid endast tagits i betraktande en sådan förändring i banans sträckning, att den, i stället för att föras från Jörn till Glommerträsk och Arvidsjaur, skulle ledas från Bastuträsk över Örträsk till Glommerträsk samt vidare till Arvidsjaur. Även andra alternativ äro emellertid möjliga och borde undersökas. Ett sådant alternativ är exempelvis den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen Bjurfors—Mensträsk—Rackejaur—Arvidsjaur, vilken skulle genomlöpa hela malmformationen och följaktligen göra förutnämnda grenbana överflödig.

Väljes sistnämnda alternativ, skulle banan visserligen icke komma att genomlöpa Glommersträsk, men detta samhälles behov av järnvägsförbindelse med Jörn måste numera anses vara av långt mindre betydelse än vid den tidpunkt, då den lämpligaste sträckningen av tvärbanan under åren före 1917 närmare undersöktes. Sedan dess hava nämligen biltransporterna fått helt annan betydelse. Regelbunden daglig biltrafik drives numera även av statens järnvägar å landsvägen Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur, d. v. s. efter en linje, nästan alldeles sammanfallande med den beslutade järnvägssträckningen mellan samma punkter. Avståndet mellan Glommersträsk och Jörn, cirka 30 km., är f. ö. icke större än att biltrafik torde med framgång kunna konkurrera med en järnväg för person- och lättare godsbefordran, varför kanske även efter byggandet av järnvägen Jörn—Glommersträsk en icke oväsentlig del av Glommersträsks förbindelser med Jörn skulle komma att upprätthållas per automobil. Landsvägen från Glommersträsk till de närmast belägna gruvfälten inom Skellefteå-formationen är f. ö. ännu kortare än till Jörn; och det synes sannolikt, att Glommersträsk kommer att få minst lika stor möjlighet för avsättning av sina lantbruksprodukter dit som till Jörn eller andra platser vid stambanan. Det område mellan Jörn och Glommersträsk, som den föreslagna järnvägen skulle genomlöpa, erbjuder, enligt gjorda utredningar att döma, inga större möjligheter ur odlingssynpunkt, varför en järnväg mellan dessa punkter icke heller har någon större betydelse för uppodling av nämnda område.

Till sist vill jag anmärka, att vid byggande *både* av banan Jörn—Glommersträsk—Arvidsjaur efter den tidigare beslutade sträckningen *och* en malm-bana, vilken givetvis kommer att efter hand utsträckas minst till Rackejaur's malmfält, skulle erhållas två efter minst 55 km. längd (motsvarande avståndet från Bastuträsk till Rackejaur) parallella banor å ett inbördes avstånd av endast 20 à 25 km. Endast mycket tungt vägande skäl kunde emellertid göra det försvarligt att i dessa relativt folkfattiga trakter bygga dylika parallellbanor.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa:

*att* riksdagen måtte besluta att med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 76 bevilja ett reservationsanslag av 500,000 kronor för påbörjande av en bana från trakten av Bastuträsks station å norra stambanan till Bjurfors,

*ävensom* att utredning måtte verkställas rörande den lämpligaste sträckningen av en fortsatt bana från Bjurfors eventuellt fram till Arvidsjaur eller någon plats vid sjön Storavan och att därvid bland annat prövas den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen Bjurfors—Mensträsk—Rackejaur—Arvidsjaur.

Därest riksdagen ej skulle vilja besluta påbörjandet av järnvägen Bastuträsk—Bjurfors, hemställes:

att Kungl. Maj:ts proposition om anslag för påbörjande av  
banan Jörn—Arvidsjaur avslås och

att frågan om ifrågavarande tvärbanors sträckning under-  
kastas förnyad *allsidig* prövning.

Stockholm den 24 mars 1924.

*G. Lagerbjelke.*

Häri instämma:

*Anders Örne.*

*Martin Fehr.*