

## Nr 114.

Av herrar **Bergqvist** och **Hansén**, *angående inlandsbanans framdragande över Bergnäsudden och Strömholm.*

Vid sammanträde den 15 december 1929 beslöto Arjeplogs sockens kommunalfullmäktige att utse en deputation av två personer med uppdrag att företaga en resa till Stockholm och där hos vederbörande verka för inlandsbanans framdragande över Bergnäsudden och Strömholm. De utsedda ombuden ha bl. a. besökt Norrbottens läns representanter i riksdagen och till dessa överlämnat en skrivelse av följande lydelse:

»Enligt beslut av 1917 års Riksdag utlovades Inlandsbanans dragande över Kasker tvärs genom Arjeplogs kommun, varvid skulle beröras dess tätast befolkade delar utefter sjösystemet Uddjaur-Storavan. Vid slutlig fastställelse av Inlandsbanans sträckning beslöt 1928 års Riksdag, att Inlandsbanan från Sorsele skulle dragas över Avaviken till Arvidsjaur. Härigenom grusades Arjeplogs förhoppning om erhållande av järnväg genom socknen, enär denna sträckning endast berör sydligaste hörnet av kommunen. Besvikelsen var stor och allmän, då det för Arjeplog är ett livsvillkor att kommunikationerna upphjälpas, om en utveckling av kommunen skall kunna komma till stånd. Det har då synts för kommunen viktigt, att bandelen Sorsele-Avaviken erhåller den för kommunen förmånligaste sträckningen, och i skrivelse till Konungen den 30 mars 1929 anhöll kommunen underdånigt, att ovannämnda bandel måtte dragas över Strömholm-Bergnäsudden. I yttrande till Kungl. Järnvägsstyrelsen har Länsstyrelsen i Norrbottens län kraftigt tillstyrkt denna sträckning, ehuru kostnaderna för järnvägens dragande över Strömholm-Bergnäsudden skulle komma att ställa sig några hundratusen kronor högre än för en bandel över Slagnäs. Denna merkostnad kan synas hög, men med tanke på de fördelar, som Strömholm-Bergnäsuddenslinjen medför, och med tanke på framtiden kan denna utgift icke anses vara bortkastad. Vid besök i Arjeplog och Bergnäsudden sommaren 1929 insågo kommunikationsministern och honom medföljande statsråd tydligen de fördelar, som Bergnäsuddssträckningen skulle medföra, men i årets statsverksproposition har regeringen föreslagit Inlandsbanans dragande över Slagnäs av ekonomiska skäl.

På uppdrag av Arjeplogs kommun få vi därför vördsamt anhålla, att Ni, herr Riksdagsman, ville jämte övriga Norrbottens representanter i Riksdagen framlägga motion om Inlandsbanans dragande över Strömholm och Bergnäsudden, och vilja vi som skäl för denna sträckning av bandelen framföra följande:

Det synes oss ej mer än berättigat, att Arjeplogs kommun, som sedan år

1919 till 1928 års Riksdag hoppats på järnvägs dragande genom kommunen, genom denna förbättrande sträckning av bandelen erhåller någon kompensation för förlusten av den förmånliga Kaskerlinjen.

Avståndet från Arjepluogs kyrkostad, centrum för övre delen av socknen, till järnväg är för närvarande 88 km. Avståndet till Slagnäs efter projekterad landsväg är 62 km. och till eventuell station vid Strömholm skulle det bli 50 km., alltså en väsentlig förkortning, vilken är mer än önskvärd för huvudparten av den spridda befolkningen i denna, vad ytvidden beträffar, stora kommun. Visserligen skulle en del av befolkningen i Malå och Arvidsjaur härigenom erhålla längre väg, men av tillgängliga handlingar utgör denna befolkningsgrupp omkring 850 människor, av vilka dock ett flertal torde erhålla kortare väg till järnväg å Inlandsbanans sträckning nedom Sorsele och å linjen Jörn-Arvidsjaur. Arjepluogs 3,500 innebyggare torde väga mera. I Arvidsjaur torde härigenom ingen få längre än  $3\frac{1}{2}$  mil till järnväg, medan i Arjeplog likväl t. ex. Jäckvik skulle få 12 mil och Norra Bergnäs 11 mil.

Det torde ej råda något tvivel om, att en bosättning lättare skall ske utefter sjösystemet, som vid Bergnäsudden skulle kunna erhålla god hamn. Där finnes även god mark för ett framtida samhälle samt tillgång till vattenfall, varigenom kraftstation kunde anläggas för framtida industri. Vi se redan nu, huru småsågar växa upp där avståndet till Inlandsbanan ej blir för stort, och vad Bergnäsudden beträffar, kan virket flottas direkt fram dit från sjösystemet utan omskiljning, medan i Slagnäs emottaget virke efter flottning i Bergnäsuddens forsar måste genomgå skiljning och härigenom ställa sig väsentligt dyrare. I Bergnäsudden vore även god plats för anläggande av massafabrikation.

Det kan synas som om hamnar och industri skulle kunna anläggas på de punkter, som Inlandsbanan redan vid Ersnäs och Sandudden berör Storavan, men därmed förhåller sig så, att här genom att sjön är långgrund och tidigt fryser inga goda hamnar kunna anläggas. De skulle också belägna mot öppna sjön bli utsatta för stormar, medan hamn i Bergnäsudden är belägen bakom näset. Vattenfall finnes ej heller å ovannämnda platser, och den elektriska kraften fördyras alltid genom längre vägs överförande.

Skulle bandelen dragas över Bergnäsudden-Strömholm berör den vackra trakter utmed Storavans stränder och de stora vattenfallen i Bergnäsforsarna, Skellefteälvens utfall ur Storavan. Denna väg skulle således även ur turist-synpunkt vara att föredraga.»

Kungl. Maj:t har i sin framställning om anslag för budgetåret 1930—1931 till fortsättandet av inlandsbanebygget mellan Volgsjön och Gällivare förordat en sträckning (alt. II), varigenom banan skulle framdragas över Slagnäs 12 kilometer nedanför Bergnäsudden.

Att Kungl. Maj:t icke ansett sig kunna förorda Bergnässträckningen synes bero uteslutande därpå, att denna ställer sig drygt en halv miljon kronor dyrare än Slagnäslinjen. Detta är visserligen en merkostnad, som man icke bör fränse, men då det gäller att bereda en så avlägsen ort som Arjeplog en ovedersäglig och ingalunda betydelselös fördel för framtiden, torde ej denna merkostnad böra få utgöra hinder därför. För övrigt borde Arjeplog få denna kompensation för den besvikelsen, som drabbade orten genom annu-

leringen av riksdagens tidigare beslut om inlandsbanans framdragande över Kasker.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har också livligt förordat, att banan skulle dragas fram till Bergnäsudden och detta på fullt sakliga grunder. Det synes oss, som om starka skäl funnes för detta förslag.

Vilketdera av de två förslagen alternativen IV eller VI, som föredrages, har för Arjeplogs vidkommande icke någon betydelse. De äro båda från dess synpunkt likvärdiga. Valet dem emellan får göras ur andra synpunkter.

Med hänvisning till den här ovan återgivna skrivelsen samt med åberopande av vad i övrigt anförts få vi hemställa,

att riksdagen ville i samband med beviljande av medel till fortsättning av inlandsbanebygget besluta, att banan skall givas en sådan sträckning, att den framdrages över Bergnäsudden och Strömholm i Arjeplogs socken.

Stockholm den 21 januari 1930.

*O. Bergqvist.*

*D. Hansén.*

