

Nr 109.

Af herr **Bergström**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi m. m.

Med anledning af Kungl. Maj:ts proposition nr 207, om fortsättning af norra stambanan till gränsen, får undertecknad anföra följande.

Enighet synes råda om att Haparanda ej kan tagas i beräkning som exporthamn och att Karl Johans stad därför som sådan måste beröras af järnvägen. Under sådana förhållanden bör den af chefen för generalstaben nu förordade stambanesträckningen Lappträsk-trakten Säivits eller Sangis—Nikkala—Haparanda, hvilken ju representerar den direkta förbindelse mellan Lappträsk och Haparanda, som såväl kungl. järnvägsstyrelsen som Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län förut ansett som den riktiga och som jämväl af Haparanda stad åstundats, vara att föredraga såsom hufvudlinje såsom varande på en gång den rakaste och den hvilken leder förbi den svenska hamnen Karl Johans stad, *innan* man når finska gränsen, en fördel, som på grund af den förebrakta utredningen synes afsevärd och påtaglig. Af den topografiska kartan tyckes äfven framgå, att denna linje lämnar större utsikter till odling, än den nu föreslagna, som icke berör någon floddal, där ju den egentliga utvecklingen framhålles möjlig.

Ett beslut om stambanans framdragande i ofvan angifna riktning förutsätter emellertid ett uppgifvande af den plan Riksdagen redan godkänt i fråga om stambanans fortsättande till Veittijärvi. Huru föga tilltalande en sådan åtgärd i och för sig än är, synes mig det läge, hvori gränstraktens järnvägsfråga nu kommit ej blott gifva fog för utan rent af påkalla ett dylikt beslut.

Frågans behandling har hittills rört sig utefter de linjer, som uppdrogos, då det endast handlade om en enda bana — stambanan — och då allt skulle vinnas med denna enda bana. Att kungl. järnvägsstyrelsen, då frågan om norra stambanans fortsättande senast förelåg, framställde densamma mot bakgrunden af den allmänna lösningen af gränstraktens järnvägsproblem, medförde ej frågans behandling i enlighet med de olika uppgifter, som måste tillmätas en stambana och dess bibanor.

Nu föreligger *definitivt* frågan äfven om bibana och i sammanhang synes en åsikt arbeta sig fram att problemet bör lösas med hänsyn till de olika uppgifter, som böra tillmätas en stambana och en bibana.

Sålunda har chefen för generalstaben uppgifvit sin gamla fordran på sträckning till Karungi och förordar tvärtom stambanans dragande direkt till Haparanda med sträckning så nära som möjligt förbi Karl Johans stad.

Nya faktorer hafva tillkommit och med dem nya synpunkter.

Obehaget af en ändring i den fastställda byggnadsplanen är af tillfällig natur, men följderna af en oriktig lösning af järnvägsproblemet nå långt in i framtiden.

Såväl hänsynen till hamnen vid Karl Johans stad som till en framtida sammanknytning med Finlands järnvägsnät talar så otvetydigt till förmån för stambanans sydliga sträckning från Lappträsk ner mot kusten samt förbi Karl Johans stad till Haparanda, att de rubbningar i de uppgjorda arbetsplanerna, som måste blifva en följd af byggnadsarbetets afbrytande ej böra verka afskräckande.

Beträffande Tornedalens tillgodoseende med kommunikationer anser jag, att ett ännu billigare tertiärsystem, än det af järnvägsstyrelsen föreslagna, och med blott 0,6 meters spårvidd, icke blott fullt motsvarar behovet, utan också väsentligt bättre tillgodoser detta, än en dyrare bana.

Till en början spelar icke en smalspårig bana samma roll i strategiskt afseende, som hufvudbanan, och kan sålunda i motsats till denna hela sin sträckning förläggas efter älfven och omedelbart beröra samtliga därvarande bygder, hvilket till mer än en tredjedel af längden mellan Matarengi och Haparanda skulle omöjliggöras, om, såsom i Kungl. Maj:ts plan, hufvudspår tänkes förlagdt mellan Kukkola och Haparanda.

Ett billigare bansystem kan enklare och bekvämare upptaga och aflämna gods på hvilken plats som helst utefter spåret oberoende af stationer, hvarigenom den jämförande beräkningen i Kungl. Maj:ts pro-

position, om virkestransporten medelst flottning och järnväg, får motsvarighet i verkligheten, hvilket icke blir händelsen om virket skall köras till stationerna, emedan under sådana förhållanden den längre körfrakten med hästar till station än till närmaste älfstrand så väsentligt förhöjer fraktkostnaden.

Järnvägsstyrelsen har beräknat anläggningskostnaden för den föreslagna tertiärbanan till c:a 45,000 kronor per kilometer, men då t. ex. »Mecklenburg—Pommersche Smalspurbahn», som är 150,9 km. lång, byggts för en kostnad -- inklusive rörlig materiel -- af 17,230 mark per km., så synes man ha godt stöd för det antagandet, att en bana på blott 73 km., öfver mindre produktiv mark, och med glesare befolkning skulle fullt motsvara trafikbehovet, äfven om dess byggnadskostnad ej finge öfverskrida 20,000 kronor per kilom., och med full hänsyn tagen till förhållandena i Tornedalen.

Med-600-mm. banorna arbetas billigare, helst där persontrafiken är af underordnad betydelse, och detta medger på samma gång billigare frakter och större möjlighet att ernå ekonomisk bärkraft på banorna. Detta bör här vara en ytterst viktig faktor, emedan största delen af Norrlands tilligodogörande är beroende utaf att tillkomna kommunikationer lämna ekonomiskt gynnsamt resultat, och 600-mm.-banorna ge såväl härutinnan som med hänsyn till terrängen de bästa utsikterna. Samma villervalla och olägenheter skulle uppstå här, som rådde vid de bredspåriga banorna under deras utvecklingsskede, om olika spårvidd på tertiärbanorna komme till utförande, och det är därför nödigt att redan här fastslå den typ, som i största utsträckning kan komma till användning, samt därigenom i vidsträcktaste mån kan utgrenas i våra norrländska skogsbygder och äfven i aflägsna delar däraf framkalla odling och intensiv kultur.

I samband härmed kan ifrågasättas om järnvägsstyrelsen, med dess därförutan stora arbetsbörda, vidlyftiga administration och med de olika kraf, som ställas på denna med afseende å den samfärdsel, som i hufvudsak måste ägnas dess omsorger, bör belastas äfven med tertiärbanorna. På dessa banor, som endast kunna tänkas använda för relativt korta afstånd och för tjänande af lokalintressen, kommer och måste komma att ställas helt andra fordringar än på hufvudbanorna. I stor utsträckning komma de att ersätta landsvägarna och då dessa stå under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde böra tillses, om ej denna lämpligen också borde öfvertaga tertiärbanorna. Ytterligare anledning härtill finnes däri att sistnämnda styrelse redan har kontrollerande öfverinseende af befintliga smalspåriga banor, samt att med dess medverkan en bana

byggt för statens behof, hvilken med rörlig materiel endast kostat omkring en tredjedel af det härofvän antagna priset.

På grund af hvad jag sålunda anfört vågar jag vördsamt hemställa,

det Riksdagen behagade besluta:

att med afslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 207 i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes *dels* låta tills vidare anstå med byggnadsarbetena å statsbanan från Lappträsk till Veittjärvi *och dels* taga under ompröfning fråga om anläggning af normalspårig järnväg från Lappträsk förbi Långträsk, Säivits och Nikkola till Haparanda med bispår till Karl Johans stad och med bibanor med 0,6 meters spårvidd i Torne-dalen mellan Matarengi och Haparanda samt eventuellt mellan Lappträsk och Karungi, äfvensom till Riksdagen inkomma med de förslag, hvartill denna utredning kan föranleda.

Stockholm den 6 maj 1911.

Alb. Bergström.

I hvad denna motion angår hufvudspårets dragande från Lappträsk, förbi Långträsk och Nikkola till Haparanda instämna

Johan Beck-Friis.

Carl Taube.

Gottfr. Olsén.