

Nr 115.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda m. m.; given Stockholms slott den 7 mars 1913.

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttagas,

dels besluta anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad av 1,495,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå, samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisa ett anslag av 600,000 kronor;

dels ock besluta anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk för en kostnad av 172,600 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Axel Schotte.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1913.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve EHRENSVÄRD,
 Statsråden PETERSSON,
 SCHOTTE,
 BERG,
 BERGSTRÖM,
 friherre ADELWÄRD,
 PETRÉN,
 STENSTRÖM,
 LARSSON,
 SANDSTRÖM.

Järnväg
 Karungi—
 Haparanda.

 Chefen för civildepartementet, statsrådet Schotte anförde vidare:

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas om anläggande av en statsbana söder om linjen Lappträsk—Karungi, för ändamålet för år 1914 beräkna ett anslag av 600,000 kronor.

Då jag nu går att för Kungl. Maj:t till slutlig behandling anmäla detta ärende, erinrar jag, att 1911 års Riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 207 framställda förslag, beslutat under vissa villkor anlägga en statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi.

Med denna bandels fullbordande kommer alltså norra stambanan att på en punkt nå fram till riksgränsen. Det återstår nu att avgöra, huruvida den svenska huvudorten i Tornedalstrakten, Haparanda, skall sättas i förbindelse med det svenska järnvägsnätet.

Om man för närvarande är tämligen ense om önskvärdheten att så sker, skilja sig dock meningarna beträffande sträckningen av den järnväg, som härför skulle erfordras. Såsom av nyssnämnda proposition framgår, förelågo då åtskilliga förslag. Numera råder meningsskiljaktighet endast mellan två huvudalternativ, det ena, förordat av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet, utgående från Karungi och löpande genom Tornedalen i sydlig riktning till Haparanda, och det andra, påyrkat av generalstabschefen, med utgångspunkt i närheten av Lappträsk station och med sträckning i sydlig eller sydostlig riktning till Säivitsviken samt därifrån öster ut fram till Haparanda.

Jag torde alltså i det följande kunna inskränka mig till en redogörelse för vad som förekommit beträffande dessa två olika sträckningar, under det jag i fråga om de övriga variationerna på lösningen av Tornedalens järnvägsfråga och vad därmed sammanhänger ber att få hänvisa till nämnda proposition vid 1911 års Riksdag.

Till en början vill jag lämna en kort historik i ämnet och erinrar jag då, hurusom Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län med skrivelse den 21 november 1894 överlämnade en av samma läns landsting gjord ansökning, att Kungl. Maj:t täcktes anbefalla undersökning av terrängförhållandena för en järnvägsanläggning mellan Boden och Torne älv samt avlåta proposition till Riksdagen om lämpligt anslag för fortsatt byggande av norra stambanan till riksgränsen.

Järnvägen
Boden—
Morjärv.

I däröver den 30 april 1895 avgivet utlåtande anförde dåvarande chefen för generalstaben, att stambanans framdragande till riksgränsen, så framt den finge en strategiskt riktig utstakning, väl komme att medföra varjehanda fördelar för försvaret av landskapet Norrbotten, men att dessa fördelar likväl icke kunde uppväga de betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet, som därav skulle följa. Då emellertid de strategiska skälen icke kunde vara de bestämmande uti en fråga sådan som den föreliggande, där det gällde, bland annat, att främja vårt eget lands odling och utveckling och kanske också dess språkliga och nationella enhet, ansåg t. f. chefen sig icke kunna på dessa skäl avstyrka förslaget.

Vad beträffade spørsmålet om den riktning, vari norra stambanans framdragande till riksgränsen borde ske, syntes tre dylika riktningar med något fog kunna ifrågasättas, nämligen

en nordlig linje över Överstbyn (vid Råne älv), Över Kalix till Niemis (invid Torne älv, ungefär 10 kilometer söder om Över Torneå kyrkby);

en mittlinje över Niemifors (vid Råne älv), Ytter Morjärv (vid Kalix älv) till Korpikylä (vid Torne älv, ungefär mitt emellan Hieta-niemi och Karl Gustavs kyrkbyar) samt

en sydlig linje, en kustlinje, över Melderstein (vid Råne älv), Vitå-fors, Neder Kalix till Haparanda.

Av dessa linjer förordade t. f. chefen för generalstaben avgjort den s. k. mittlinjen.

Sedan ledamöterna av Riksdagens Andra kammare för Norrbottens län O. H. Ström och C. J. Mustaparta, hvilka redan vid 1894 års Riksdag väckt motion i fråga om stambanans utsträckning till Hapa-randa, utan att förslaget vunnit Riksdagens bifall, uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift gjort enahanda framställning, avgav Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län, till följd av nådig remiss, den 19 juni 1895 utlåtande i ämnet och anförde därvid beträffande den sträckning, vari järnvägen skulle framdragas, att Kungl. Maj:ts befallningshavande, som i likhet med chefen för generalstaben hölle före, att den av honom angivna kustlinjen icke lämpligen kunde väljas, och som, vad anginge själva ändpunkten för den blivande järnvägen, icke tilltrorde sig att jäva de grunder, som föranlett honom till det uttalandet, att Haparanda stad från strategisk synpunkt icke kunde anses för någon lämplig slutpunkt, för egen del förordade den av chefen för generalstaben föreslagna mittlinjen.

Den 14 oktober 1895 avgav järnvägsstyrelsen infortrat utlåtande i ämnet, därvid styrelsen anförde, bland annat, följande.

En järnväg, anlagd i den av chefen för generalstaben förordade riktningen från Boden eller dess närhet över Kalix älv till Korpi-kylä vid Torne älv, kunde visserligen ej påräkna någon avsevärt större trafik än den å en kustbana möjligen uppstående, men skulle på grund av sitt läge och därigenom att den komme att inuti landet korsa flera vid havet utmynnande vägar dock medföra större fördel för länet i dess helhet än någon av de andra föreslagna linjesträckningarna, ity att befolkningen såväl norr som söder om järnvägen i sådant fall kunde draga avsevärd nytta av densamma. Därtill komme, att, enligt chefens för generalstaben yttrande, denna linjesträckning ej skulle med-föra allt för stora olägenheter i strategiskt avseende; och styrelsen an-såg därför, att fullständiga undersökningar för norra stambanans fort-sättning till gränsen mot Finland i första rummet borde avse en sträck-ning i huvudsaklig överensstämmelse med den föreslagna mittlinjen. Enär det emellertid på anförda skäl kunde ifrågasättas, att järnvägen

Järnvägssty-
relsens
utlåtande
den 14 oktober
1895.

droges till Haparanda i stället för till Korpikylä, ansåg styrelsen, att, i samband med undersökningen av linjen från Boden över Forsbyn till Korpikylä, sådan även borde verkställas för en järnvägslinje från Boden över Forsbyn till Haparanda.

Vid föredragning den 19 juni 1896 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande av fullständig, av kostnadsförslag åtföljd plan för norra stambanans framdragande på andra sidan Lule älv med lämplig utgångspunkt från Bodens station eller en i närheten därav belägen punkt och huvudsakligen i den riktning, som vore angiven medelst den av generalstabschefen förordade s. k. mittlinjen, dock att denna undersökning tills vidare och intill dess Kungl. Maj:t kunde finna skäl meddela vidare förordnande ej finge utsträckas länge än till Forsbyn i närheten av Kalix älv.

Kungl. Maj:ts
beslut den 19
juni 1896.

Sedan de sålunda anbefallda undersökningarna bragts till slut, överlämnade järnvägsstyrelsen med utlåtande den 31 december 1896 plan- och profilritningar samt kostnadsförslag rörande sträckningen för norra stambanans fortsättande från Boden till Forsbyn, därvid styrelsen av anförda skäl hemställde, att banan ej skulle bringas till utförande längre än till Ytter Morjärv vid Kalix älv.

Järnvägssty-
relsens
utlåtande den
31 december
1896.

Då ärendet därefter den 26 februari 1897 föredrogs inför Kungl. Maj:t, yttrade dåvarande chefen för civildepartementet, bland annat, följande.

1897 års
proposition.

Då man under de senare åren utdragit stambanenätet norrut genom övre Norrland till Boden, hade det huvudsakliga skälet varit, att man velat bereda dessa till följd av sin avlägsenhet synnerligen ogynnsamt ställda, men med rika utvecklingsmöjligheter utrustade trakter förmånen av den mäktiga hävstång för framåtskridande, som en järnväg alltid innebure. Samma skäl talade kraftigt för järnvägens fortsättande genom de delar av Norrbotten, som ännu icke kommit i åtnjutande därav, till riksgränsen. Därtill komme beträffande området närmast gränsen, att befolkningen till stor del vore av finskt ursprung eller åtminstone talade finskt språk. En järnvägsförbindelse med det övriga landet torde otvivelaktigt komma att verksamt bidra till att närmare förbinda denna befolkning med landets övriga invånare samt att i dessa trakter utbreda svenskt språk och svensk kultur och hade således även i detta avseende en stor betydelse.

På hemställen av departementschefen beslöt Kungl. Maj:t att i nådig proposition föreslå Riksdagen att, under förbehåll att av Norrbottens läns landsting gjorda åtagande i fråga om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttoges, besluta anläggning av en statsbana från Boden till Ytter Morjärv samt i sammanhang därmed anläggning av landsväg från Boden till Forsbyn.

Riksdagens
beslut år
1897.

Kungl. Maj:ts framställning om anläggning av nyssnämnda statsbana blev av Riksdagen enligt skrivelse den 18 maj 1897 bifallen, varemot Kungl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med berörda bana av landsväg från Boden till Forsbyn, vilken anläggning ansågs utan någon olägenhet kunna tills vidare anstå, icke vann Riksdagens bifall.

Järnvägen
Morjärv—
Lappträsk.
Departements-
chefens ytt-
rande den 29
november
1901.

Inför Kungl. Maj:t anförde den 29 november 1901 dåvarande chefen för civildepartementet, att, då statsbanan mellan Boden och Morjärv vore avsedd att fullbordas under loppet av år 1902, tiden syntes vara inne att vidtaga förberedande åtgärder för berörda banas fortsättning från Morjärv mot riksgränsen. Departementschefen hemställde fördenskull, att järnvägsstyrelsen måtte bemyndigas låta verkställa undersökning för statsbanans framdragande från Morjärv till Karungi by i Karl Gustavs socken.

I sammanhang därmed meddelade departementschefen, att omfattande utredningar angående de sträckningar, som från militär synpunkt kunde ifrågasättas vid ett framdragande av statsbanan från Morjärv till finska gränsen, eventuellt till anslutning med finska järnvägsnätet, redan på föranstaltande av militär myndighet verkställts under loppet av åren 1900 och 1901. Resultatet av denna utredning hade blivit, att den riktigaste sträckningen för järnvägen vore dess framdragande från Morjärv i nästan rak östlig riktning till trakten av Karungi by och därifrån i sydlig riktning på 2 à 3 kilometers avstånd från Torne älv till mitt för Jylhäkoski, varest älven kunde övergås.

Kungl. Maj:ts
beslut den 29
november
1901.

Med bifall till vad departementschefen hemställt uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande av fullständig, av kostnadsförslag åtföljd plan för statsbanebyggandets fortsättning från Morjärv till Karungi by.

Järnvägs-
styrelsens
utlåtande den
17 december
1902.

Med utlåtande den 17 december 1902 överlämnade järnvägsstyrelsen plan- och profilritningar jämte tillhörande kostnadsförslag

rörande, bland annat, statsbanans fortsättning från Morjärv till Karungi.

Styrelsen anförde emellertid tillika, att styrelsen, som det tillkomme att ur trafikteknisk synpunkt bedöma banans sträckning, dock i anslutning till den åsikt, som styrelsen gjort gällande i sitt utlåtande av den 14 oktober 1895, ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke de militära fordringarna kunde anses bliva på tillfyllestgörande sätt tillgodosedda, om banan, med bibehållande i huvudsak av den nu utstakade riktningen mellan Morjärv och Lappträsk, från sistnämnda plats erhöle en sträckning någorlunda direkt på Haparanda, och meddelade styrelsen, att tekniska svårigheter icke föreläge för stambanans framdragande från Lappträsk till Haparanda.

I infordrat utlåtande av den 15 januari 1903 förordade chefen för generalstaben järnvägens dragande till Karungi.

Chefens för
generalstaben
utlåtande den
15 januari
1903.

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län inkom därefter med infordrat utlåtande av den 10 oktober 1903 och överlämnade därvid en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däruti utsedda ombud för stadsfullmäktige i Haparanda anhållit om undersökning för anläggning av en järnväg från Morjärv direkt till Haparanda eller, om detta icke kunde bifallas, från Lappträsk direkt till Haparanda.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havandes
utlåtande den
10 oktober
1903.

För egen del anförde Kungl. Maj:ts befallningshavande, under framhållande av nämnda järnvägsanläggnings stora betydelse för orten, att genom att förlägga banans slutpunkt till Karungi några mera avsevärda fördelar icke komme att tillskyndas Tornedalen i sin helhet ända, som vunnes genom banans dragande till Lappträsk. De fördelar, som skulle beredas Tornedalen genom att banans slutpunkt förlades till Karungi, skulle förnämligast komma till godo de fyra byarna Karungi, Kukkola, Korpikylä och Vitsaniemi.

De fördelar, som genom järnvägens utsträckning tillfördes Tornedalen, komme att till största delen motvägas, ja, uppvägas av de olägenheter och skadliga verkningar, som med skäl kunde befaras uppkomma genom förläggande av banans slutpunkt till trakten av Karungi.

Det kunde nämligen med största sannolikhet antagas, att den finska statsbanan komme att utsträckas till den svenska banans slutpunkt, för att den förra skulle kunna komma i åtnjutande av de fördelar, som en förbindelse med svenska statsbanan erbjöde. Sedan denna förbindelseled

blivit upprättad, skulle de av Kungl. Maj:ts befallningshavande antydda olägenheterna komma att visa sig.

I trots av de billiga järnvägsfraktsatser, som beretts Norrland och Norrbotten i förhållande till övriga delar av Sverige, hade det dock visat sig, att transporten av tyngre varor söderifrån ställde sig billigare sjöledes än med järnväg. De ifrågavarande tyngre förnödenheterna, såsom mjöl, gryn, kaffe, socker, potatis, gödningsämnen med mera, som infördes för befolkningen i Tornedalen, torde därför även efter statsbanans uppdragande till Torne älv komma att billigare transporteras sjöledes till någon ort vid Bottniska vikens nordligaste kust för att sedermera å järnväg uppföras till de trakter, där densamma slutade.

Med största säkerhet kunde därför antagas, att införandet av dylika varor, som förut försiggått över Haparanda, därefter komme att ske över Torneå stad, då denna satts i järnvägsförbindelse med de orter, varifrån varorna kunde å närmaste landsväg föras till bestämmelseorterna. Även om denna införsel delvis kunde tänkas äga rum genom svenska köpmän, komme nog största delen av handeln å Karl Gustavs socken och de norr därom belägna orterna att gå till finska och i Finland bosatta köpmän, vilka trots de svårigheter, som tullförhållandena vållade, skulle lägga under sig all den större handeln i Tornedalen. Då livliga handelsförbindelser vore ägnade att främja och framkalla inflyttningar, skulle med visshet under de givna förutsättningarna Tornedalen icke undgå att komma under ett stort och mäktigt inflytande från finska köpmäns sida.

De med god framgång påbörjade strävandena att göra de svenska gränsborna delaktiga jämväl av svensk odling och svenskt språk skulle härigenom äventyras och bringas i beaktansvärd fara.

De stora olägenheter, som den tyngre godstrafikens drivande över till Finland skulle framkalla, syntes även komma att göra sig gällande beträffande den persontrafik, som måste äga rum mellan övre Tornedalens invånare, å ena, samt domsagans och fögderiets i Haparanda bosatta ämbetsmän och de där befintliga två bankinrättningarna och läroverken, å andra sidan. På grund av de bättre kommunikationsmedlen skulle helt visst även persontrafiken drivas över till Finland.

Skulle däremot statsbanan från Lappträsk dragas till Haparanda, skulle de anmärkta missförhållandena icke uppstå, utan all samfärdsel inom Tornedalen kunna försiggå inom svenskt område.

För att sätta den övre Tornedalen i en önskad nära förbindelse med det övriga Sverige skulle en billigare byggd järnväg kunna utgå från Lappträsk till Matarengi rätt betydliga kyrkoby inom Över Torneå

socken. De härigenom lättade kommunikationerna skulle med all säkerhet på ett synnerligen mäktigt sätt bidra till att främja och stärka svensk odling samt svenskt språk och sinnelag inom den övre Tornedalen.

Med skrivelse den 30 november 1903 överlämnades utdrag av protokoll, hållet vid kommunalstämma med Karl Gustavs socknemän den 15 i samma månad, utvisande att socknemännen därvid beslutat uttala den åsikt, att Karungi eller någon punkt i närheten norr därom vore den för järnvägen lämpligaste slutpunkten.

Yttrande av
Karl Gustavs
socknemän.

I en till Kungl. Maj:t ställd skrift hemställde Neder Kalix socknemän, jämlikt beslut å kommunalstämma med socknen den 8 november 1903, att, innan nådig proposition om stambanans fortsättning till Torne älv för Riksdagen framlades, undersökning av en av baningenjören Oscar Wickman år 1895 uppgången järnvägslinje från Forsbyn direkt till Haparanda måtte verkställas.

Ansökning av
Neder Kalix
socknemän.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 12 januari 1904 anförde dåvarande chefen för civildepartementet, bland annat, följande.

1904 års
proposition.

En järnvägsförbindelse mellan övre Norrland och det övriga landet utgjorde det nödvändiga underlaget för ett kraftigt befordrande av odling och framåtskridande i dessa avlägset belägna trakter, som emellertid ingalunda saknade möjligheter till en ganska rik utveckling. En sådan förbindelse skulle ock tjäna till att med det övriga landet närmare förbinda den till större delen finsktalande befolkningen i denna landsdel och bidra till utbredande därstädes av svenskt språk och svensk kultur. Förbises borde icke heller, att genom järnvägens framdragande till riksgränsen och den möjlighet, som därmed öppnades för vinnande av förbindelse med det finska järnvägsnätet, utsikt erhöles till ej mindre en ökning av trafiken å våra nordligaste statsbanor, som borde avsevärt höja dessa banors avkomst, än även en mellanrikshandel, som kunde bliva av stor betydelse för invånarna i dessa bygder. Då slutligen vederbörande militära myndighet förklarar hinder icke möta för järnvägens byggande, tvekade departementschefen icke tillstyrka Kungl. Maj:t att hos Riksdagen göra framställning om norra stambanans fortsättande från Morjärv till riksgränsen mot Finland.

Beträffande sträckningen för banan hade meningarna i huvudsak varit ense därom, att banan borde från Morjärv dragas till Lappträsk,

medan olika åsikter gjort sig gällande, huruvida vägen därifrån borde tagas ungefär rakt öster ut till den vid Torne älv omkring 2 ¹/₂ mil ovanför Haparanda belägna Karungi by eller banan skulle från Lappträsk föras i sydostlig riktning till Haparanda.

I valet mellan dessa båda sträckningar syntes departementschefen företrädet böra lämnas Karungilinjén. Medan Haparandalinjén huvudsakligen skulle gagna Haparanda stad, som emellertid till följd av sitt läge vid sjön redan icke vore alldeles utan kommunikationer, skulle man genom linjens dragande till Karungi föra den kraftiga hävstång för utvecklingen, som en järnväg innebure, in i den tätast befolkade delen av Tornedalen, vilken dal otvivelaktigt vore den trakt, som här erbjöde de rikaste utvecklingsmöjligheter, men som nu vore i saknad av kommunikationer. Banan skulle komma att genomlöpa stora odlingsbara vidder, vilkas uppodling den skulle i hög grad främja, ävensom bereda den finsktalande befolkningen i älvdalen en mera direkt förbindelse med det övriga landet än sträckningen till Haparanda, som skulle gå i utkanten av den egentliga finnbygden. Banans stora kulturella uppgift skulle således med denna sträckning bäst förverkligas. De av Kungl. Maj:ts befallningshavande uttalade farhågorna för, att Tornedalens handelsförbindelser skulle helt och hållet dragas över till Torneå, syntes departementschefen överdrivna. Förhoppning syntes förefinnas, att förhållandena skulle så utveckla sig, att dessa handelsförbindelser komme att bibehållas inom riket. En i alla avseenden tillfredsställande plats för övergången av Torne älv ansåg departementschefen hava funnits vid det en mil nedanför Karungi belägna Jylhäkoski fiske. Kunde, såsom vore att hoppas, en sammanslutning med det finska järnvägsnätet därstädes ernås, borde de fördelar ur trafiksynpunkt, som järnvägsstyrelsen velat vinna genom banans dragande till Haparanda, lika fullt erhållas genom Karungilinjén. I avseende å banans förande över älven kunde emellertid då ej något förslag framläggas, enär frågan om järnvägens anslutning till det finska järnvägsnätet måste bliva beroende på överenskommelse med vederbörande främmande myndighet. Slutligen erinrade departementschefen därom, att de militära myndigheterna efter noggranna undersökningar å ort och ställe bestämt påyrkat järnvägens dragande till Karungi, och därvid borde naturligtvis det största avseende fästas.

På hemställan av departementschefen föreslog Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen till 1904 års Riksdag, att Riksdagen måtte besluta dels anläggning av en statsbana från Morjärv över Storträsk och Lappträsk till Karungi by dels ock i sammanhang därmed anläggning

av landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk.

Med anledning av Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning väcktes inom Andra kammaren två motioner, den ena av O. H. Ström (nr 71) och den andra av P. Hellström (nr 113).

Motioner vid
1904 års
riksdag.

I den förra motionen yrkades, bland annat, att Riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition, i vad den rörde anläggning av en statsbana från Morjärv över Storträsk och Lappträsk till Karungi samt landsväg från Boden till Morjärv och från Morjärv till Lappträsk, i skrivelse anhålla, att Kungl. Maj:t ville, efter verkställd undersökning för norra stambanans fortsättning från Morjärv direkt till Haparanda, inkomma till påföljande års Riksdag med proposition om norra stambanans fortsättning från Morjärv till Haparanda. I den senare motionen hemställdes, att Riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts nyssnämnda förslag, i vad det avsåge anläggandet av en statsbana från Lappträsk till Karungi, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om undersökning samt upprättande av fullständig, av kostnadsförslag åtföljd plan för en statsbanas framdragande från Lappträsk till Haparanda.

I avgivet utlåtande (nr 75) anförde statsutskottet, bland annat, följande.

Stats-
utskottets
utlåtande.

Till stöd för förslaget om en utsträckning av den norrländska stambanan fram till gränsen mot Finland hade särskilt framhållits, att den järnvägsförbindelse, som därigenom skulle beredas dessa aflägsna gränstrakter, ej blott skulle bliva av stor betydelse för deras ekonomiska utveckling och framåtskridande utan även verksamt bidra till att med det övriga landet förbinda den till större delen finsktalande befolkningen i denna landsända samt att därstädes utbreda svenskt språk och svensk kultur. Sistnämnda förhållanden hade synts utskottet vara av största betydelse, och det vore förnämligast med hänsyn därtill, som utskottet funnit sig böra tillstyrka den ifrågasatta banans anläggning. Beträffande den riktning, i vilken banan skulle framdragas, ansåg utskottet den av Kungl. Maj:t föreslagna linjen från Morjärv över Lappträsk till Karungi vara att föredraga framför de sydligare sträckningarna med ändpunkt i Haparanda, som ifrågasatts i ovan omnämnda motioner. Såsom i statsrådsprotokollet påpekats, skulle sistnämnda sträckningar framgå i utkanten av den egentliga finnbygden och huvudsakligen bliva till gagn för Haparanda stad, varemot banan genom

att dragas till Karungi skulle väsentligen främja utvecklingen av den tätast befolkade delen av Tornedalen och bereda dess finsktalande befolkning en direkt förbindelse med landets övriga invånare. Banans stora uppgift i nationellt och kulturellt hänseende skulle sålunda otvivelaktigt bäst vinnas med denna sträckning, en omständighet, som utskottet ansåg böra, jämte de militära skälen, vara avgörande för valet av densamma.

För utförande i samband med järnvägen av de föreslagna väganläggningarna ansåg utskottet fullt giltiga skäl vara anförda i statsrådsprotokollet.

Utskottet föreslog Riksdagen besluta i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts ovan angivna förslag i ämnet.

Reservat
tioner.

Vid utlåtandet hade avgivits särskilda reservationer av I. Wijk med flera samt av H. Andersson.

I. Wijk och hans medreservanter ansågo för sin del, att, sedan den norrländska stambanan numera blivit framdragen så långt i nordost som till Morjärv vid Kalix älv, en stor del av den i svenska gränstrakterna bosatta befolkningen borde hava väsentlig fördel av denna järnvägsförbindelse med rikets centralare delar. I betraktande härav kunde reservanterna icke finna, att hänsynen till denna befolknings intressen borde påkalla, att stambanebyggnaden redan nu fortsattes ända fram till gränsen. Däremot talade, bland annat, att, enligt vad som meddelats i det statsrådsprotokoll, som åtföljde Kungl. Maj:ts till 1897 års Riksdag gjorda framställning om anläggning av stambanan Boden—Ytter Morjärv, den dåvarande t. f. chefen för generalstaben förklarar, att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur militär synpunkt utan tvärtom innebure en påtaglig försämring av vårt lands strategiska läge. Då därtill komme, att någon avsevärd inkomst icke kunde påräknas från den nu föreslagna järnvägen, och det sålunda icke syntes reservanterna böra ifrågakomma att med upplånta medel bekosta dess anläggning, vore den närvarande tidpunkten enligt deras mening ingalunda lämplig för igångsättande av detta företag, som med ej obetydliga utgifter skulle ytterligare belasta en redan förut hårt ansträngd budget. Reservanterna, som av ovan angivna skäl ansågo sig icke böra tillstyrka fortsättande av den norra stambanan och som därför icke hade anledning att närmare undersöka de olika sträckningar, som för banans fortsättning till gränsen blivit ifrågasatta, funno sig dock böra uttala, att de ansågo den av Kungl. Maj:t föreslagna ändpunkten för järnvägen vara att före-

draga framför varje annan dittills föreslagen. Någon undersökning av annan linje ansågo de sig därför icke böra förorda.

Reservanten H. Andersson ansåg, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen måtte besluta anläggning av statsbana från Morjärv över Storträsk till Lappträsk jämte anläggning av landsväg från Boden till Lappträsk.

Kamrarna stannade, såsom bekant, i olika beslut, i det att Första kammaren antog det förslag, som innefattades i den av I. Wijk med flera avgivna reservationen, och Andra kammaren biföll ett under överläggningen framställt yrkande av innehåll, bland annat, att Riksdagen måtte besluta dels anläggning av en statsbana från Morjärv över Storträsk till Lappträsk, dels i sammanhang därmed anläggning av landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, dels ock bevilja för ändamålet erforderliga medel.

Frågans be-
handling inom
kamrarna.

Vid företagen gemensam omröstning i frågan blev Riksdagens beslut bestämt i enlighet med den av Andra kammarens flertal omfattade meningen.

Riksdagens
beslut.

I en till Kungl. Maj:t ställd, av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län med utlåtande den 12 februari 1906 överlämnad skrift, dagtecknad i januari samma år, anhöllo sedermera av stadsfullmäktige i Haparanda utsedda kommitterade, att Kungl. Maj:t täcktes anbefalla en undersökning snarast möjligt för norra stambanans sträckning från Lappträsk direkt till Haparanda.

Järnvägen
Lappträsk-
Karungi.

Kommitterade framhöllo i sin skrivelse i huvudsak följande:

För staden Haparandas framtida bestånd och utveckling vore järnvägens snara framdragande till staden snart sagt ett livsvillkor. Därest de svenska och finska järnvägsnäten förenades i Haparanda, hyste staden grundade förhoppningar om dess handels utvidgning genom förmedling av en omfattande och lönande transitotrafik. De dittills gjorda försöken att förmedla transporten av fisk från Norge till Finland hade dessvärre misslyckats och medfört ekonomiska förluster förnämligast i följd av den för närvarande långa och dyrbara landsvägstransporten. Den hämmande inverkan på näringarnas utveckling inom samhället, som förorsakades av stadens bristfälliga kommunikationer, kändes så mycket tyngre för stadens innevånare, som dessa dagligen hade för ögonen de stora fördelar, den finska järnvägen erbjöde sitt lands befolkning.

Kungl. Maj:ts
befallningsha-
vandes utlå-
tande den 12
februari 1906.

I sitt nyssberörda utlåtande den 12 februari 1906 hänvisade Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län till sin underdåniga skrivelse den 10 oktober 1903 angående, bland annat, de grunder, som talade för järnvägens mellan Boden och Sverges östra gräns mot Finland snara fullbordande och för densammas dragande från Lappträsk till Haparanda, samt tillkännagav, att Kungl. Maj:ts befallningshavande icke fått anledning frångå sin uppfattning i sistberörda avseende och att den tidpunkt syntes hava inträtt, då järnvägssträckans slutpunkt borde göras till föremål för slutligt avgörande. Sedan staden Torneå kommit i direkt järnvägsförbindelse med det övriga Finland, hade rörelsen visat tendens att draga sig utefter den finska järnvägslinjen, ehuru belysande siffror därutinnan icke kunnat anskaffas.

Kungl. Maj:ts befallningshavande tillstyrkte därför bifall till den av Haparanda stadsfullmäktiges kommitterade gjorda framställningen.

Järnvägssty-
relsens ut-
låtande den
12 mars 1906.

I utlåtande den 12 mars 1906 över sistberörda framställning erinrade järnvägsstyrelsen om vad styrelsen beträffande norra stambanans framdragande till gränsen mot Finland anförde i sina skrivelser den 14 oktober 1895 och den 17 december 1902; och anförde styrelsen därjämte följande.

Enligt vad i styrelsens berörda skrivelser framhållits, kunde ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av driften å norra stambanan öster om Boden icke motses, förrän tidsenlig förbindelse med finska stambanan vunnits. Med anledning därav och med hänsyn därtill att sistnämnda stambana sedan hösten 1903 varit till Torneå upplåten för allmän trafik funne styrelsen — som från den synpunkt, styrelsen hade att bedöma frågan, fortfarande hölle före, att Haparanda vore lämpligaste slutpunkten för förstnämnda stambana — det vara i hög grad önskvärt, att berörda sammanknytning ägde rum snarast möjligt och att som en första åtgärd i detta syfte undersökning verkställdes samt planer och kostnadsförslag upprättades för sträckningen Lappträsk—Haparanda så fort sådant lämpligen kunde ske, allt under förutsättning likväl, att de militära skälen för norra stambanans slutpunkts förläggande till Karungi icke tillmättes samma betydelse som förut, utan att berörda slutpunkts förläggande till Haparanda läte förena sig med de militära kraven.

Styrelsen hemställde förty, bland annat, att, om slutpunktens för norra stambanan förläggande till Haparanda vore förenlig med de mili-

tära kraven, det måtte uppdragas åt styrelsen att, i samråd med militär myndighet för åvägabringande av erforderlig överensstämmelse mellan de tekniska och militära fordringarna i avseende å anläggningarna i fråga, låta verkställa undersökning och upprätta fullständiga planer och kostnadsförslag för stambanans Morjärv—Lappträsk framdragande till Haparanda.

Skulle återigen förutsättningen för denna hemställan icke förefinnas, avstyrkte styrelsen bifall till ovanberörda av stadsfullmäktige i Haparanda genom utsedda kommitterade gjorda framställning.

I infordrat utlåtande den 12 april 1906 yttrade chefen för generalstabens utlåtande den 12 april 1906. Chefens för generalstabens utlåtande den 12 april 1906.

I infordrat utlåtande den 12 april 1906 yttrade chefen för generalstabens utlåtande den 12 april 1906. Chefens för generalstabens utlåtande den 12 april 1906.

Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 19 augusti 1909 anmält, att de huvudsakligaste arbetena vid statsbanebyggnaden Morjärv—Lappträsk beräknades bli fullbordade i slutet av år 1910, ansågs frågan om järnvägens vidare sträckning icke längre kunna uppskjutas. Genom nådigt brev den 3 september 1909 bemyndigade Kungl. Maj:t därför järnvägsstyrelsen att företaga erforderliga undersökningar och utredningar för uppgörande av förslag till fortsättning av norra stambanan. Kungl. brev den 3 september 1909.

För att tagas i övervägande vid fullgörande av det styrelsen sålunda givna bemyndigandet överlämnade Kungl. Maj:t den 7 januari 1910 tre till Kungl. Maj:t ingivna, lika lydande framställningar, underskrivna av omkring ett tusental inbyggare i Över Torneå, Hietaniemi och Pajala socknar. Petitioner av inbyggare i Över Torneå, Hietaniemi och Pajala socknar.

I berörda petitioner har anhållits, att vid avlåtande av proposition om stambanans framdragande till riksgränsen mot Finland Kungl. Maj:t måtte föreslå dess sträckning så, att övre och mellersta Tornedalens befolkning i möjligaste mån kunde utnyttja de fördelar, banan skulle kunna för densamma medföra. Under framhållande av önskvärdheten av att den föreslagna banan droges så högt upp som möjligt och att en s. k. tertiärbana samtidigt byggdes till en början fram till Matarengi, anförde petitionärerna vidare, att såmedelst vägen för utförsel av ortens produkter och införsel av förnödenheter skulle förkortas med fem mil för de norr om Matarengi belägna orterna; att lands-

vägen efter älvdalen upp till Matarengi därigenom skulle undgå den slitning, som genom den nuvarande starka trafiken åsamkades och som i underhåll medförde kostnader, vilka torde vara tämligen enastående inom landet, utan att vägen ändock kunde hållas i det skick, att dragare och fordon kunde sparas såsom sig borde; att för en tertiärbanas byggande i antydd riktning starkast bland alla skäl talade den omständigheten, att trafiken från Tornedalen komme att helt taga sin riktning över Finland, om en bana uppför älvdalen komme till stånd på finska sidan av gränsen tidigare än på den svenska; att för åstadkommande av en sådan bana inom grannlandet krafter vore i rörelse; samt att, om framställningar om banbyggnaden komme att vinna gehör, det vore att antaga, att densamma utfördes på kortaste tid, såsom förhållandet varit med den tio mil långa banan från Kemi till Rovaniemi, vilken löpte nära parallellt med riksgränsen och vilken, oaktat mellankommande arbetsnedläggelse, fullbordades inom loppet av 2¹/₄ år samt öppnades för trafik den 15 oktober 1909.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 26 mars 1910.

I skrivelse den 26 mars 1910 anmälde järnvägsstyrelsen där-
 efter, att de genom nådiga brevet den 3 september 1909 anbefallda undersökningarna och utredningarna blivit genom styrelsens försorg verkställda, och erinrade styrelsen i sammanhang därmed, hurusom man vid bedömandet av olika sätt för tillfredsställande av behovet av järnvägskommunikationer till och uti gränstrakterna mot Finland hade att taga hänsyn till ett flertal på frågan inverkan de faktorer, av vilka de viktigaste syntes vara dels de militära synpunkterna, dels önskvärdenheten av att framdeles kunna erhålla lämplig förbindelse mellan de svenska och de finska järnvägsnäten, dels slutligen huru ifrågavarande gränstraktens intressen i kommersiellt och kulturellt hänseende bäst skulle kunna tillvaratagas.

Vad de militära synpunkterna beträffade, förklarade styrelsen sig sakna förutsättningar för att närmare ingå på desamma, men erinrade dock om vad ifråga om dessa förut anförts, varav framginge, att chefen för generalstaben dels icke velat motsätta sig banans framdragande till Torne älv, dels ock bland ifrågasatta olika sträckningar, efter från de militära myndigheternas sida företagna undersökningar, förordat linjen till Karungi.

Vidkommande sättet för anordnande framdeles av förbindelse mellan de svenska och de finska järnvägsnäten ansåg sig styrelsen på frågans dåvarande stadium icke böra yttra sig. På det att Tornedalens järnvägsfråga emellertid icke måtte fördröjas därigenom, att platsen

för åvägabringande av ovannämnda förbindelse icke vore bestämd, uttalade styrelsen — med frångående av sin tidigare ståndpunkt, att banan borde dragas från Lappträsk direkt till Haparanda — önskvärldheten av att banan öster om Lappträsk måtte framdragas på sådant sätt, att hinder icke mötte för sammanknytning vid vilken punkt som helst mellan Karungi och Haparanda, för den händelse att sådan sammanknytning av militära eller andra skäl icke kunde ske vid eller i närheten av nyssnämnda stad, såsom styrelsen förut tänkt sig.

Beträffande lämpligaste sättet för att medelst järnvägskommunikationer främja de kommersiella och kulturella intressena i Tornedalen anförde styrelsen vidare, att de under år 1909 verkställda undersökningarna ytterligare styrkt styrelsen i dess åsikt om, att det vore av största vikt, att Tornedalens järnvägsfråga finge en snar och tillfredsställande lösning. Det gällde att tillvarataga och vidare utveckla den odling, som redan funnes i dessa trakter och som i betraktande av Tornedalens nordliga belägenhet måste anses synnerligen god. En utmärkt jordmån hade där sedan gammalt givit uppehälle åt en jämförelsevis talrik befolkning, boende till sin huvudsakliga del inom ett invid Torne älv beläget bälte av i medeltal omkring en kilometers bredd, som sträckte sig från Haparanda omkring sjuttiofem kilometer upp längs älven till Matarengi, ovanför vilken plats befolkningstätheten avtoge. I jordbrukshänseende särskilt utmärkande för denna älvdal vore de »självväxande älvängarna», vilka gäve näring åt en stor boskapsstam. Innanför älvängarna odlades å nyssnämnda bälte i ganska stor skala korn och i någon mån råg och foderhavre. Men även i trakter längre från älven funnes stora odlade eller till odling föreslagna och därtill lämpliga vidsträckta marker. I detta avseende erinrade styrelsen om de numera statsverket tillhörande s. k. Bromska hemmanen, till större delen belägna mellan Lappträsk och Karungi, med en för odling synnerligen lämplig och lättarbetad jord. Ett målmedvetet och energiskt arbete bedreves även sedan några år i dessa gränstrakter för att göra befolkningen delaktig av modernare jordbruksmetoder, genom vilka den i sig själv fruktbara jorden skulle kunna avlockas vida större skördar än vad som nu ägde rum, och hade dessa strävanden redan tydligt yttrat sig genom införandet mångenstädes av modernare jordbruksredskap för jordens bearbetande och skördens inbärgande. Under förhanden varande goda naturliga förutsättningar och med det arbete, som bedreves för deras tillgodogörande, borde man enligt styrelsens mening kunna hava väl grundade skäl antaga, att Tornedalen

skulle gå en rik utveckling till mötes. Att en järnväg till och i denna dalgång därvid skulle utöva ett mäktigt inflytande, antog styrelsen kunna tagas för alldeles givet. De nuvarande höga transportkostnaderna efter landsväg för införande av jordbruksredskap, gödningsämnen och dylikt samt utförande av genom jordbruket vunna alster, exempelvis hö, motverkade däremot jordbrukets utveckling i hög grad.

En för såväl den materiella som den andliga utvecklingen i dessa trakter betydelsefull sak vore, enligt styrelsens mening, språkfrågan. I detta avseende kunde sägas, att Tornedalens befolkning för närvarande avgjort vore finsktalande. I skolorna lärde sig visserligen de unga numera svenska språket, men i hemmen ginge denna kunskap för dem till stor del åter förlorad. Då de blivit äldre, komme de under handel och vandel med finska element på båda sidor om gränsen att i språkligt hänseende alltmer avlägsna sig från sitt eget land. Gränsen mellan svenskt och finskt språk kunde anses ligga så långt väster om riksgränsen som vid Lappträsk. Det vore, anmärkte styrelsen, tydligt, att till och i dessa gränstrakter en järnväg, vilken satte befolkningen i närmare kontakt med landets svensktalande orter, kraftigt skulle bidraga att till svenskt språk och svenska intressen återföra denna befolkning.

Järnvägsstyrelsen berörde vidare i sin skrivelse den med järnvägsfrågan i nära samband stående hamnfrågan. Styrelsen fann det nämligen vara uppenbart, att den svenska stambanan måste sättas i förbindelse med en fullt tillfredsställande hamnplats i dessa trakter på svenska sidan och att denna förbindelse måste åstadkommas samtidigt, som banan framdroges till gränsen mot Finland. Sådana varuslag, vilka icke tålde vid de dryga frakter, som betingades av långa järnvägstransporter, komme, påpekade styrelsen, vid export eller import givetvis att söka sig väg till närmaste för ändamålet lämpliga hamnplats. Enär på svenska sidan någon hamn i förbindelse med stambanan icke finnes närmare än Luleå, hade man skäl antaga, att, efter det svenska järnvägsnätets eventuella sammanknytande med det finska, den tyngre godstrafiken skulle komma att förmedlas över Kemi eller annan närbelägen hamn på finska sidan. Den svenska hamnplats, med vilken stambanan skulle förbindas, borde således enligt styrelsens mening ligga så nära Torne älvs mynning som möjligt.

Vikarna längs kusten väster om denna plats vore emellertid, anmärkte styrelsen, till följd av uppslamning från älven samt kanske även genom den pågående höjningen av landet så uppgrundade, att man

måste gå ända till en plats, benämnd Karl Johans stad och belägen på en udde omkring 13 kilometer västsydväst om älvmyningen, innan man funne en punkt, där en tillfredsställande hamn kunde anordnas. Hamnen i Haparanda vore i vanliga fall 1 à 1,5 meter djup, och endast vissa tider av året med högt vattenstånd vore den tillgänglig för en del av de nu använda kustbåtarna. Även vid stadens nuvarande hamnplats, Salmis, vore vattendjupet icke tillräckligt för att tillfredsställa fordringarna på en god export- och importhamn, i det att det icke uppginge till mer än 3,5 à 4 meter. Vid Karl Johans stad — belägen på västra sidan om den landtunga, som skjuter ut i havet omedelbart väster om Keräsjoki mynning samt straxt öster om Santasari — kunde däremot erhållas ett vattendjup av 6 à 8 meter utan alltför kostsamma muddringsarbeten.

I skrivelsen sade sig styrelsen vidare vid undersökningarnas följande hava blivit alltmera övertygad om nödvändigheten av att under allra närmaste framtiden förse Tornedalen med tillfredsställande järnvägskommunikationer, men enligt styrelsens förmenande kunde sådana kommunikationer icke anses tillfredsställande, med mindre dels stambanan framdragits till Torne älv och på lämpligt sätt förbundits med hamnplats vid Karl Johans stad, dels ock en bana anlagts längs älven från den punkt, där stambanan sålunda framkommit till densamma, samt upp till Matarengi eller åtminstone sådan bana byggts mellan Karungi och Matarengi med lämplig anslutning till stambanan.

Järnvägsstyrelsen redogjorde vidare för de olika bansystem, som enligt då gjorda undersökningar kunde tänkas för frågans lösning. Dessa system betecknades i skrivelsen såsom litt. A, B, C, D och E. Beträffande innebörden i de olika förslagen ber jag att få hänvisa till propositionen år 1911, allenast med erinran, att bansystemet litt. A avsåg stambanans framdragande från Lapträsk över Veittijärvi till Karungi samt i älvdalen fram till Haparanda ävensom en bibana från Karungi till Matarengi. Sträckningen mellan Karungi och Haparanda överensstämmer huvudsakligen med den å bifogade karta med brun färg inlagda linje.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare i sin skrivelse den 26 mars 1910, att, om den föreliggande frågan endast behövt bedömas ur huvudsakligen trafiktekniska synpunkter, styrelsen skulle till omedelbart utförande föreslagit det med litt. A betecknade bansystemet. Då emellertid vid frågans afgörande även andra synpunkter, vilka det icke låg inom styrelsens kompetens att bedöma, tydligen komme att tillmätas

väsentlig betydelse, men utredningen härutinnan ej vore fullständig, ansåg sig styrelsen då böra begära erforderliga medel för byggande allenast av den bandel, om vilken någon tvekan icke syntes behöva råda, enär den ingick i alla de förut angivna bansystemen, nämligen sträckan Lappträsk—Veittijärvi.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havandes
utlåtande den
9 april 1910.

Till följd av nådig remiss avgav Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län den 9 april 1910 utlåtande i ärendet och biträdde därvid järnvägsstyrelsens förslag.

Chefens för
generalstaben
yttrande den
12 april 1910.

Därefter inkom chefen för generalstaben, som anbefallts att skyndsammast avgiva yttrande i ärendet, med utlåtande av den 12 april 1910 och meddelade därvid, att han med hänsyn till sakens brådskande beskaffenhet ej kunnat ingå på någon undersökning rörande betydelsen av de planer till en bana i Tornedalen, vilka järnvägsstyrelsen omnämnt, enär redan insamlandet av det ytterligare material, som erfordrades för denna viktiga frågas militära bedömande, måste kräva en högst avsevärd tid.

Chefen för generalstaben hade därför begränsat sitt yttrande till själva det förslag, som järnvägsstyrelsen framlagt om fortsättande av stambanan genom övre Norrland till Veittijärvi, och därvid förklarat, att, då riktningen av den föreslagna linjen vore den, som tillförne förordats av chefen för generalstaben, han icke hade något att erinra mot densamma, allenast med den inskränkningen, att för det dåvarande ej borde beslutas banans framdragande längre än till Keräsajoki.

I en den 15 april 1910 avlåten proposition, nr 191, föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att, under förbehåll att vissa i protokollet för civilärenden nyssnämnda dag förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges, dels besluta anläggning av en statsbana från Lappträsk till Veittijärvi och i sammanhang därmed byggande av utfartsväg från Keräsajoki, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå, dels ock för ändamålet till utgående från riksgäldskontoret anvisa 150,000 kronor för år 1910 och 980,000 kronor för år 1911.

Riksdagens
beslut.

Riksdagen, som hyste den mening, att den föreslagna bansträckan borde utföras enligt bansystemets litt. A alternativ A 2 efter huvudbanetyp med 27,5 i stället för 34 kilograms rälsvikt, vilket skulle medföra en kostnadsminskning av 87,000 kronor, biföll, enligt vad i skrivelse den 8 juni 1910, nr 179, anmäldes, Kungl. Maj:ts proposition

allenast med den jämkning, att för år 1911 anvisades 893,000 kronor i stället för begärda 980,000 kronor.

Genom nådigt brev den 1 juli 1910 anbefalldes Kungl. Maj:t därefter järnvägsstyrelsen, bland annat, att gemensamt med chefen för generalstaben verkställa de fortsatta undersökningar och utredningar, som vore erforderliga för lösandet av Tornedalens järnvägsfråga, ävensom att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag i ämnet.

Kungl. Maj:ts
beslut den
1 juli 1910.

I skrivelse den 8 mars 1911 redogjorde järnvägsstyrelsen för de på grund härav verkställda undersökningarna och utredningarna.

Järnvägs-
styrelsens
skrivelse
den 8 mars
1911.

Redan i sin skrivelse den 26 mars 1910 anförde järnvägsstyrelsen, att bansystemet litt. A — med stambanan framdragen från Lappträsk förbi Veittjärvi till Karungi och vidare längs älven till Haparanda för att därifrån fortsätta till Karl Johans stad samt med en bibana från Karungi till Matarengi — samtidigt med att detsamma medförde de minsta kostnaderna, på ett fullt tillfredsställande sätt uppfyllde de betingelser, styrelsen ansåg nödiga för lösandet av Tornedalens järnvägsfråga.

Järnvägs-
styrelsen om
de olika
bansystemen.

Styrelsen tvekade icke att till utförande tillstyrka det med litt. A betecknade bansystemet, och detta så mycket hellre som dels en sådan lösning av järnvägsfrågan överensstämde med den därav berörda befolkningens önskningsar, sådana dessa kommit till uttryck såväl vid åtskilliga av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län under sommaren 1909 avhållna möten, som ock i underdåniga petitioner, dels de krav rörande linjens sträckning mellan Lappträsk och Torne älv, vilka uppstälts från generalstabschefens sida i utlåtande den 15 januari 1903, enligt styrelsens förmenande blivit tillgodosedda, dels slutligen därigenom ett påskyndande av järnvägsfrågans slutliga lösning vore att hoppas, alldenstund stambanan tänkts framdragen på sådant sätt, att dess byggande gjorts oberoende av frågan om lämpligaste platsen för en framtida sammanknytning med det finska järnvägsnätet.

I anslutning till Kungl. Maj:ts befallning i nådiga brevet den 1 juli 1910 anhöll järnvägsstyrelsen uti skrivelse till Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län den 25 augusti 1910 — med överlämnande av kartor, angivande, bland annat, olika ifrågasatta huvud-

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havandes
yttrande om
bansystemen.

sträckningar för järnväg i Tornedalen — om Kungl. Maj:ts befallningshavandes yttrande över dels vilket av de å nämnda kartor angivna bansystem bäst skulle tillgodose och tillvarataga utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för gränstrakterna öster om Kalix älv, samtidigt som de på bästa sätt tillvaratoge den odling och tillfredsställde kommunikationsbehovet för den befolkning, som redan funnes i dessa trakter, dels ock vilket bansystem, som, utan åsidosättande av nyss angivna fordringar på banans nytta för utvecklingsmöjligheterna och för den befintliga befolkningen, bäst skulle gynna import och export över hamn vid Karl Johans stad i konkurrens med en eventuell finsk handelshamn vid Röyttakaari eller öster därom belägen hamnplats.

Med anledning härav samt av en ytterligare framställning från järnvägsstyrelsen har Kungl. Maj:ts befallningshavande den 5 november 1910 till styrelsen avgivit det begärda utlåtandet.

Kungl. Maj:ts befallningshavande erinrar därvid till en början, hurusom inom Norrbottens län liksom överhuvud inom största delen av Norrland de talrikast och tätast bebyggda platserna finnas invid och närmast trakten omkring kusten och de större älvarna, varest även de platser, som äldst och tidigast bebyggts, äro belägna. Där har också först bygd brutits och odling skett. Därifrån har också odlingen i gränstrakterna öster om Kalix älv utgått, varför största delen av den odlade jorden finnes vid kusten, invid Torneälven och vid de platser, som fått åtnjuta lättare förbindelser med landsvägsnätet, vilket ock vore naturligt, då ett jordbruk med nödvändighet måste hava avsättningsmöjligheter för de produkter, som jordbruket avkastar.

För en betryggad och framgångsrik utveckling av de stora odlingsmöjligheter, som verkligen förefinnas i dessa gränstrakter, finner Kungl. Maj:ts befallningshavande bäst, att uppodlingen icke framtingas genom konstlade medel, utan att densamma får försiggå på ett sätt, som mera överensstämmer med sättet för den uppodling, som i stort sett förut ägt rum. Den del av odlingsmarken, som ligger närmast den förut odlade jorden, torde sålunda böra uppodlas framför längre bort belägna delar, isynnerhet som i så fall odlarna kunna hämta stöd och hjälp från avkastningen av den förut odlade jorden och icke betungas av kostnaden för uppförandet av dyrbara byggnader. Anläggning av mindre gårdar på något avstånd från den odlade bygden kunde dock påräknas ske av sådana personer, för vilka tanken på möjliga svårigheter ej finnes och vilka utan missräkningar kunna underkasta sig otroliga försakelser. En dylik ihärdig, årligen alltjämt fortgående uppodling, som

kraftigt understödjes genom lämpliga anordningar, innebure de säkraste förutsättningar, för att uppodlandet av dessa vidsträckta odlingsmarker icke skall misslyckas eller bliva missvisande.

På grund härav ansåg sig Kungl. Maj:ts befälningshavande böra uttala, att utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för nämnda gränstrakter icke skulle i någon avsevärdare grad tillgodoses och tillvaratagas genom en bansträckning från Veittijärvi över Nikkala till Haparanda.

En karta över Neder Torneå och Karl Gustavs socknar, av vilken karta reproduktion var fogad vid propositionen nr 207 till 1911 års riksdag, visade, att de ägor, som funnes i de inre delarna av den nedre gränstrakten, i allmänhet tillhöra de hemman, som ligga vid kusten och Torneälven, varför en blivande uppodling av de inre delarna är beroende av ägarna till de vid kusten och älven belägna hemmanen, så att dessa kunna bestämma, varest uppodling skall företagas.

Kungl. Maj:ts befälningshavande fann sig därför kunna med största trygghet påstå, att gränstrakternas utvecklingsmöjligheter i allmänhet bäst tillgodoses och tillvaratagas, genom att järnvägssträckningarna förläggas så nära som möjligt intill de redan nu bebyggda orterna, utan att den dyrbara odlade jorden användes till själva järnvägsanläggningen.

Då bansystemet litt. A är uppgjort så, att dessa synpunkter blivit beaktade, ansåg Kungl. Maj:ts befälningshavande nämnda system ovillkorligen vara det, som bäst skulle tillgodose och tillvarataga utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för gränstrakterna öster om Kalix älv, på samma gång som detta bansystem samtidigt skulle på bästa sätt tillvarataga odlingen och tillfredsställa kommunikationsbehovet för den befolkning, som redan finnes i dessa trakter.

Kungl. Maj:ts befälningshavande meddelade i detta sammanhang, att trakten emellan Keräsjöki och Karungi utgör, sedan behövligen utdikningar verkställt, en mycket god odlingsmark, som icke torde väsentligen överträffas av andra odlingsmarker i gränstrakterna, särskilt om hänsyn tages till dess stora sammanhängande vidd, samt att sträckningen utmed Torneälven enligt bansystem litt. A berör samtliga de förnämsta och viktigaste byarna i Tornedalen, vilkas utvecklingsmöjligheter och kommunikationsbehov därigenom bliva tillgodosedda.

Genom antagandet av bansystemet med sträckning från Veittijärvi över Nikkala till Haparanda skulle den folkrika och relativt tätt bebyggda delen emellan Karungi och Haparanda stad bliva mycket tillbakasatt, då den icke skulle få någon egentlig nytta av järnvägen. Skulle, såsom syntes vara allvarligt ifrågasatt, en järnvägslinje å finska

sidan dragas från Torneå stad uppför älven i närheten av densamma, skulle den stora bygden emellan Karungi och Haparanda stad för lokaltrafiken bliva hänvisad till den finska järnvägssträckan. Kungl. Maj:ts befallningshavande ansåg det därför böra vara synnerligen tungt vägande skäl, som skulle kunna verka därhän, att järnvägen icke föres utmed de trakter, där järnvägen kan medföra nytta och förhindra skadligt inflytande.

Trakterna mellan Veittijärvi och Nikkala, varigenom järnvägen enligt nyssnämnda system skulle dragas, äro, enligt vad Kungl. Maj:ts befallningshavande meddelade, till större delen obebyggda trakter med endast små gårdar.

På grund av järnvägsstyrelsens anhållan om yttrande, över vilket av de föreslagna bansystemen, som, utan åsidosättande av förut angivna fordringar på järnvägens nytta för utvecklingsmöjligheterna och för den befintliga befolkningen, bäst skulle gynna import och export över hamn vid Karl Johans stad i konkurrens med en eventuell finsk handelshamn vid Röyttäkaari eller öster därom belägen hamnplats, yttrade Kungl. Maj:ts befallningshavande, att, då importen och exporten över hamnanläggningen vid Karl Johans stad bäst gynnas genom att järnvägssträckningen så mycket som möjligt följer Torneälvens lopp, Kungl. Maj:ts befallningshavande icke tvekade uttala, att bansystemet litt. A bäst gynnar denna import och export.

Av chefen för
generalstaben
ifrågasatta
undersök-
ningar.

Järnvägsstyrelsen meddelade vidare, att chefen för generalstaben i skrivelse till styrelsen den 3 augusti 1910 framhållit, att de undersökningar och utredningar, vilka synts honom böra verkställas i och för frågans allsidiga bedömande, vore:

1. Undersökning angående Veittijärvis lämplighet såsom på en gång avbrytningspunkt söderut mot Nikkala och utgångspunkt för en tertiärbana mot Hietaniemi.

2. Undersökning av sträckningen Nikkala—Haparanda med hänsyn till järnvägslinjens indragande till Haparanda söder om Neder Torneå kyrkhöjd.

3. Undersökning av en tertiärbanesträckning från trakten av Veittijärvi till Hietaniemi.

4. Jämförelse mellan en järnvägssträckning Hietaniemi—Veittijärvi—Nikkala—(Karl Johans stad)—Haparanda och en sträckning Hietaniemi—Karungi—Haparanda—(Karl Johans stad) med hänsyn till ökade utvecklingsmöjligheter för gränstrakten i allmänhet öster om Kalix älv.

5. Undersökning, huru järnvägsförbindelserna på svenska sidan borde ordnas för att så mycket som möjligt gynna en eventuell hamnplats vid Karl Johans stad i konkurrensen med en eventuell finsk handelshamn Röyttä (yttre hamnen till Torneå).

6. Undersökningar på de tre punkter, som hittills varit mest ifrågasatta för en förbindelse med finska järnvägsnätet, nämligen Jylhäkoski, Torneå och Haparanda, angående denna förbindelses ordnande a) med såväl svenska som ryska spår mellan gränsstationerna, b) med endast svenska spår (normalspårvidd) mellan gränsstationerna, dels av huvudbanetyp, dels av tertiärbanetyp, och c) med endast svenska smal-spår (0,891 meter) mellan gränsstationerna.

7. Undersökning, beträffande förbindelsen Haparanda—finska sidan, av förutom broförbindelse även möjligheten till ångfärjeförbindelse mellan Haparanda och Torneå.

Vidkommande de sålunda av generalstabschefen ifrågasatta undersökningar och utredningar har järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 8 mars 1911, vad först beträffar frågan om Veittijärvis lämplighet såsom på en gång anknytningspunkt för en bana söderut mot Nikkala och utgångspunkt för en tertiärbana norrut mot Hietaniemi, anfört, att av de ritningar, profiler och planer, som angå såväl linjen Lappträsk—Veittijärvi—Karungi som linjen Veittijärvi—Nikkala, framgår, att ur teknisk synpunkt intet hinder möter för anordnande av en för en dylik kombination av banor erforderlig grenstation, oaktat den sankar marken gör platsen i flera hänseenden, däribland i sanitärt, olämplig för stations anläggning. Ur den synpunkten åter att bansystemet i Torne-dalen i största möjliga grad skall tillvarataga den odling, som redan finnes, samt på säkraste och snabbaste sätt främja utvecklingen där-städes, finner styrelsen ett sådant bansystem olämpligt, i synnerhet på den grund att hela sträckan Hietaniemi—Veittijärvi—Nikkala skulle komma att ligga i så gott som fullkomlig ödebygd, där odlingen helt säkert skulle komma att endast mycket långsamt fortskrida, under det att hela den bördiga älvdalen söder om Hietaniemi komme att lämnas oberörd av banan.

Den av chefen för generalstaben begärda undersökningen av sträckningen Nikkala—Haparanda med hänsyn till järnvägslinjens indragande till Haparanda söder om Neder Torneå kyrkhöjd verkställdes, anför vidare järnvägsstyrelsen, redan år 1909, och visade denna undersökning, att hinder icke möter för anordnande av en slutstation för norra stambanan på södra sidan om och omedelbart intill Haparanda stad. Det läge för

banan, som härmed avses, är även sådant, att ett framtida sammanbindande av det svenska bannätet med det finska låter sig göra å bro över Torne älv, för vilken sammanbindning utredningar även gjordes i samband med ovannämnda undersökningar.

Vad vidare angår undersökning av en tertiärbanesträckning från trakten av Veittijärvi till Hietaniemi, har frågan härom redan förut behandlats.

Beträffande chefens för generalstaben föreslagna jämförande utredning mellan en järnvägssträckning Hietaniemi—Veittijärvi—Nikkala—(Karl Johans stad)—Haparanda och en sträckning Hietaniemi—Karungi—Haparanda—(Karl Johans stad) med hänsyn till ökade utvecklingsmöjligheter för gräustrakten i allmänhet öster om Kalix älv har enligt järnvägsstyrelsens förmenande den verkställda utredningen givit vid handen, att den senare sträckningen obetingat är att föredraga, och finner sig styrelsen i detta avseende kunna till fullo instämma i vad Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län anfört vidkommande denna fråga i sin skrivelse till styrelsen den 5 november 1910.

Vad beträffar chefens för generalstaben spörsmål, huru järnvägsförbindelserna på svenska sidan böra ordnas för att så mycket som möjligt gynna en eventuell hamnplats vid Karl Johans stad i konkurrens med en eventuell finsk handelshamn Röyttä (yttre hamnen till Torneå), har Kungl. Maj:ts befallningshavande i sitt yttrande den 5 november 1910 enligt styrelsens mening klargjort denna fråga. Av detta yttrande framgår nämligen, att även härvidlag banornas anläggning enligt styrelsens bansystem litt. A är fördelaktigast. Styrelsen erinrar därjämte, att konkurrensen med finsk handelshamn icke torde vara så svår att upptaga. Avståndet mellan en station i Haparanda, förlagd sydväst om staden, till hamnplats vid Karl Johans stad bliver endast 4 à 5 kilometer längre än avståndet från nämnda station via Torneå järnvägsstation till Röyttä, en längdskillnad, som, då det gäller järnvägstransport, enligt styrelsens mening är för obetydlig för att kunna uppväga olägenheterna av att importera eller exportera varor över hamnplats i ett främmande land.

Vidkommande slutligen chefens för generalstaben förordade undersökningar på de tre punkter, som hittills varit mest ifrågasatta för en förbindelse med finska järnvägsnätet, nämligen Jylhäkoski, Torneå och Haparanda, hava, säger järnvägsstyrelsen, de gjorda undersökningarna givit vid handen, att med hänsyn till den andel i kostnaderna, som kunna antagas falla på svenska staten, en förbindelse, dragen omedel-

bart norr om Haparanda, är den lämpligaste. Mindre lämplig är förbindelsen över Jylhäkoski. Olämpligast i nyssnämnda hänseende ställer sig en förbindelse, dragen söder om Haparanda.

Beträffande spårförbindelserna mellan de båda stränderna anser styrelsen, att en station bör ordnas på var sin sida av älven och så nära intill densamma som möjligt samt att vartdera landets järnvägsspår drages över bron till stationen å motsatta stranden. De svenska tågen skulle således framgå till den finska stationen och de finska tågen till den svenska stationen och detta oavsett, om den svenska banan vore av normal spårvidd eller smalspårig.

Att för framtiden uppehålla förbindelsen mellan båda ländernas banor medelst *ångfärja*, avsedd för överföring av järnvägsvagnar, låter enligt styrelsens förmenande icke tänka sig, enär vattenvariationerna i älven äro allt för stora, i det att vissa tider på året vattendjupet är mycket ringa, under det att vid andra tillfällen vattenståndet är mycket högt, varvid manövreringen av en färja därjämte skulle tidtals försvåras av isgång. Vintertid bleve det dessutom synnerligen besvärligt att hålla en isränna öppen. Under åtskilliga år framåt torde emellertid trafiken ej bliva större, än att den skulle under sommaren kunna betjänas med mindre färjor liknande dem, som nu användas mellan Torneå stad och Torneå järnvägsstation, samt vintertid medelst slädfart över isen.

Vidkommande spørsmålet om anordnande av hamn å svenska sidan av Bottniska viken har styrelsen anfört följande.

Haparanda stads nuvarande hamn i Torne älvs mynning blir för varje år allt grundare, beroende på dels älvens uppslamningar, dels ock landets sekulära höjning. Enligt professor A. G. Högboms uppgift i hans i november 1906 utgivna bok »Norrländ» skulle denna höjning uppgå till cirka 1 meter på århundradet eller således i medeltal per år omkring 1 centimeter. Inom 25 år torde därför, säger styrelsen, nämnda hamn komma att bliva så avsevärt försämrad, att dess nuvarande kajer vid medelvattenstånd knappast kunna angöras ens av de små ångbåtar, som nu uppehålla stadens förbindelser med kusten. Så torde även i motsvarande grad bliva förhållandet med Haparanda stads uthamn Salmis. Bottnen i dessa båda hamnar och deras inseglingrännor är dessutom av en så stenig och pinnoartad beskaffenhet, att en uppmuddring ej utan avsevärda kostnader låter sig göra. Även om en uppmuddring tillfälligt skulle i någon mån förbättra förhållandena, blir den dock

Lämpliga
hamnar.

endast av kortvarigt värde. Tornedalens import har hittills till större delen gått över dessa båda hamnar. Genom tillkomsten av nära förbindelse med stambanan förbättras ju visserligen i avsevärd grad Tornebygdens import- liksom exportmöjligheter. Att basera desamma utslutande på järnvägen med dess jämförelsevis höga fraktkostnader torde ej rätteligen kunna göras, därest utvecklingen skall skrida normalt framåt. En hel del tyngre varor måste alltid tänkas i regel böra inkomma sjövägen. Utvecklingen i de övriga norrländska älvdalarna befordras nog icke uteslutande genom användandet av norra stambanan som enda in- och utfartsväg för godstrafiken, utan härvid hava hamnarna vid älvmyningarna en väsentlig betydelse. Där hamnarna ej längre visa sig fullgoda, göras stora ansträngningar att förbättra dem antingen genom muddringsarbeten eller ock genom att flytta dem ut på djupare vatten. Så är ju, påpekar järnvägsstyrelsen, exempelvis förhållandet med Indalsälvens, Ångermanälvens, Umeälvens, Skellefteälvens och Luleälvens dalgångar.

Samma krav på sjöförbindelser föreligga naturligen enligt järnvägsstyrelsens förmenande även för Tornedalen. Denna kan säkerligen ej gå en normal utveckling till mötes utan att sättas i förbindelse med en god hamn, som måste ligga på svenska kusten. Avstänges dalen från havet å svenska sidan, komma exporten och importen av sig själv att söka sig över närmaste hamn på finska sidan. Den närmaste plats på svenska kusten intill Torneälvens mynning, där hamn lämpligen kan anordnas, är Karl Johans stad. De jämförelsevis stora utgifter, som skulle behövas för åstadkommande av denna hamn ävensom för dess årliga underhåll, kunna ju ej direkt återtagas genom hamnavgifter, men indirekt komma de stora utläggerna säkerligen igen genom en raskare och kraftigare utveckling av odlingen i Tornedalen.

Vidkommande storleken av den export och import, som anses vara att förvänta över en hamn vid Karl Johans stad, hänvisar styrelsen till vad Kungl. Maj:ts befallningshavande härom yttrat i sitt förut omhandlade utlåtande, och tillägger styrelsen, att det icke förefaller osannolikt, att trävaror i rätt avsevärd mån skulle komma att exporteras över hamnen i fråga.

Enligt uppgift av Torne älvs flottningsschef hava under åren 1905, 1906, 1907, 1908 och 1909 nedflottats efter Torne älvs nedre lopp respektive omkring 280,000, 324,000, 386,000, 276,000 och 371,000 eller sammanlagt 1,637,000 timmer och således i medeltal per år omkring 327,400 timmer. Timret från Tornedalen är i regel ovanligt storvuxet och grövre än det, som utflottas från de övriga norrländska älv-

dalarna. Det håller sålunda i medeltal ej under 8,5 meter i längd, har en medeldiameter av omkring 0,3 meter samt innehåller således 0,6 kubikmeter virke. Beräknas vikten av en kubikmeter virke till 750 kilogram, väger sålunda ett sådant timmer 0,45 ton. På grund av de många och strida forsarna och den stenbundna botten samt därav förorsakade höga rensningskostnader ävensom flottningens utförande i flottar, som för sitt framförande kräva mycket manskap, är flottningen i Torne älv mycket dyrbar. Enligt uppgift av flottningschefen uppgår den å sträckan Matarengi—Haparanda till i medeltal 1 krona 50 öre per stock eller omkring 3 kronor 30 öre per ton virke. På grund av föreliggande svårigheter lär ej heller förefinnas möjlighet att för rimliga kostnader i någon avsevärd mån nedbringa dessa flottningskostnader. Enligt statens järnvägars tariff för timmer (nr 12) skulle transporten av en ton å den cirka 86 kilometer långa sträckan Matarengi—Karungi—Kukkola—Haparanda—Karl Johans stad gå till cirka 2 kr. 50 öre. Lägges härtill kostnaden för upplastning å järnvägsvagn med vad därtill hörer eller, drygt räknat, 50 öre per ton, skulle hela kostnaden belöpa sig till cirka 3 kronor per ton mot 3 kronor 30 öre vid flottning, vilken sistnämnda kostnad dessutom ökas med cirka 13 öre per stock eller omkring 30 öre per ton för flottning mellan Haparanda och Karl Johans stad. Oaktat järnvägstransport av timmer i regel ej brukar vara ekonomiskt fördelaktig, anser järnvägsstyrelsen sålunda möjlighet föreligga för järnvägen i Tornedalen att erhålla ej obetydliga inkomster genom sådan transport, detta dock förutsatt att hela bansträckan Matarengi—Karl Johans stad erhåller samma spårvidd.

I samband härmed meddelar järnvägsstyrelsen, att Karl Johans stad redan nu utgör mottagningsplats för jämförelsevis stora kvantiteter timmer, som i flottar ditbogseras dels från Torneälven (omkring 70,000 å 80,000 per år), dels ock ända från Kemi älv (omkring 200,000 per år). Vid Karl Johans stad låter nämligen Ytterstfors trävaruaktiebolag sedan en följd av år med tillhjälp av ångkranar hoplägga detta timmer i djupgående så kallade mosor, som därefter bogseras till söderut liggande sågverk.

Såsom framgår av det ovan anförda, håller järnvägsstyrelsen före, att i och med norra stambanans framdragaude till och uti Tornedalen en god hamnplats måste anordnas så nära intill gränsen mot Finland, som förhållandena medgiva. Styrelsen anser det även vara av vikt, att arbetena med hamnens och spårförbindelsens till densamma anläggande ordnas så, att hamnen blir färdig att tagas i bruk samtidigt eller åtminstone endast kort tid efter det, att norra stambanan öppnats

för trafik fram till nyssnämnda gräns. Enligt styrelsens mening kan lämplig hamn anordnas vid Karl Johans stad, och hava under år 1910 verkställda undersökningar visat, att ett hamnläge därstädes medgiver en tillfredsställande hamnanordning.

De undersökningar för hamnanordningar i dessa trakter, som styrelsen sålunda låtit utföra, hava emellertid endast haft till ändamål att tillse, huruvida platsen vid Karl Johans stad är lämplig såsom hamnplats, vilket styrelsen för sin del finner vara ådagalagt. Styrelsen har även låtit utarbeta vissa detaljerade förslag till hamnanordningar å platsen, varav det, som tänkts förlagt till ett hamnläge, betecknat nr II, och som förutsätter ett vattendjup invid kajen av 5,5 meter under lågvattenytan ävensom en kajlängd av 200 meter, approximativt beräknats komma att kosta 670,000 kronor, inklusive spåranordningar, varuskjul med mera.

Järnvägsstyrelsen höll dock före, att såväl muddringsarbetena som övriga anordningar kunna utföras till en början med vida mindre omfattning, än som i detta förslag blivit förutsatt, alldenstund i likhet med vad fallet är med de flesta Norrlandshamnar de stora fartyg, som anlöpa hamn, huvudsakligen komma att lasta trävaror, vilket med större fördel sker från pråm än från kaj, varav följer, att behovet av kajutrymme, avsett för stora djupgående fartyg, är jämförelsevis litet, och att således mindre hamnanordningar, fullt tillfredsställande för ett avsevärt antal år framåt, vid Karl Johans stad kunna åstadkommas för betydligt lägre kostnad än nyss angivna belopp, ehuru styrelsen icke är i tillfälle att framlägga detaljerat förslag till sådana hamnanordningar med mindre omfattning.

Järnvägs-
styrelsens
förord för
bansystem
litt. A.

Då det nu gällde att med ledning av de verkställda undersökningarna och utredningarna yttra sig över vilket av de ifrågasatta bansystemen, som bör anses vara för de därav berörda orterna ävensom för landet i sin helhet nyttigast, ansåg sig järnvägsstyrelsen kunna i allt väsentligt instämma med vad Kungl. Maj:ts befallningshavande anført i ärendet.

Med denna uppfattning vore det, yttrade styrelsen, naturligt, att styrelsen funne sig böra kraftigt betona nödvändigheten av att järnvägen framdroges så nära den odlade bygden som möjligt, men dock så att man ej för järnvägsanläggningen skall behöva taga den redan odlade marken i anspråk.

Förlägges järnvägen på sådant sätt, tillvaratoges enligt styrelsens förmenande bäst den odling, som redan finnes i dessa trakter, på samma

gång ny odling även säkrast och raskast befordras. Därjämte gynnas genom en sådan förläggning av järnvägen bäst hamnplatsen vid Karl Johans stad och stärkes dess betydelse i konkurrens med en eventuell hamnplats på finska sidan, på samma gång som man bäst bidrager till svenska språkets utbredande bland den nu till övervägande del finsktalande befolkningen i gränstrakterna mot Finland.

Järnvägsstyrelsen ansåg sig således böra obetingat förorda, att Tornedalens järnvägsfråga löses på sätt, genom bansystemet litt. A blivit ifrågasatt, och har styrelsen framhållit betydelsen av, att denna fråga må finna sin lösning under allra närmaste framtiden samt i sin helhet på en gång, så att beslut samtidigt fattas såväl om huvudbanans framdragande till Haparanda som om byggandet av bibanorna till Matarengi och till hamnplats vid Karl Johans stad.

Sedermera har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 13 januari 1911 till chefen för generalstaben, med framhållande av sin syn på saken, hemställt om dennes utlåtande i ärendet.

Chefen för
generalstaben
angående
bansystemet
litt. A.

Med anledning av denna styrelsens anhållan avgav chefen för generalstaben i skrivelse till styrelsen den 18 februari 1911 utlåtande, i vilket han efter en utförlig motivering sammanfattade i följande punkter de principiella anmärkningarna, han anser sig hava mot det med litt. A betecknade bansystemet:

1) Till grund för hela bansystemet litt. A ligger en princip angående gränstraktens uppodling, vilken ej i tillräcklig grad beaktar vikten av, att helt nya områden för odling kunna och böra öppnas genom järnvägens tillkomst.

2) Systemet är ensidigt lagt till Tornedalens gynnande, då det i stället bör avvägas för att bliva en hävstång för hela gränstraktens öster om Kalix älv utveckling.

3) Förhållandet mellan stambana och bibana synes ej vara riktigt avvägt.

4) Bansystemet litt. A sammanbinder Tornedalens till övervägande del finsktalande invånare med varandra, men ingenting i detta system tillkännagiver viljan att på ett beslutsamt och effektivt sätt sammanknyta dem med Sverige. Fastmera innebär systemet enligt chefens för generalstaben förmenande en fara, att slutresultatet av svenska statens initiativ bliver ett gynnande av de finsk-ryska intressena i dessa trakter.

5) Bansystemet litt. A med en sammanknytning över Torneå, antingen nu eftersträvad av järnvägsstyrelsen eller sedermera av den

andra parten framtvingad, framkallar en rysk brobyggnad till det på svenska sidan om Torne älvs huvudfåra liggande Torneå med en rysk station i nämnda stad, kompletterad med ett ryskt spårsystem i Haparanda.

Järnvägs-
styrelsen
i anledning av
generalstabs-
chefens
anmärkningar.

I anledning av vad chefen för generalstaben sålunda anfört, erinrar järnvägsstyrelsen i skrivelse den 8 mars 1911, att såväl Kungl. Maj:ts befallningshavande som ock järnvägsstyrelsen hylla den bestämda åsikten, att en mera omfattande odling i en överskådlig framtid ej uppstår i de ifrågavarande gränstrakterna, försåvitt ej järnvägen förlägges så, att den nya odlingen kan utvecklas från redan befintlig sådan och därvid hava tillräckligt stöd såväl av densamma som av de förbättrade kommunikationer, en järnväg erbjuder. Erfarenheten exempelvis från de trakter, norra stambanan genomlöper, visar, säger styrelsen, otvetydigt, huru ytterst långsamt odlingen utvecklar sig på andra ställen, än där densamma kunnat utgå från och hava stöd av redan befintlig odling. Skall i trakter, där odling ej förut finnes, nyodling igångsättas, kräver detta ett förhållandevis stort kapital för åstadkommande av erforderliga boningshus och ekonomibyggnader, vilket kapital oftast just för en nybyggare är synnerligen svårt att uppbringa. Härtill kommer den omständigheten, att trakter, där odling förekommer, måst, för att sådan odling a priori skall kunna åstadkommas, utdikas och sålunda varda mindre frostländiga än trakter, där bygd ej brutits, varjämte i senare fallet möjligheten till avsättning av jordbruksprodukter i allmänhet är vida sämre än i närheten av äldre, odlade bygder. Slutligen anser styrelsen böra beaktas, att trakterna, belägna på större avstånd från Torne älvs dalgång, äro vida sämre i odlingshänseende än själva dalgången.

Järnvägsstyrelsen ansåg sig således icke kunna dela chefens för generalstaben åsikt, att uppodling av gränstrakten mot Finland skulle bäst befrämjas, om banan framdroges genom helt nya områden för odling på en eller annan mils avstånd från de redan uppodlade trakterna, utan håller före, att det skulle komma att dröja synnerligen länge, innan en sådan bana skulle komma att, i stort sett, vinna något inflytande på trakternas uppodling. Om däremot banan framdrages i själva älv dalen, skulle den på ett synnerligen kraftigt sätt tillvarataga redan befintlig odling och skapa ny sådan, och anser styrelsen förty, att en sådan bana skulle bliva en vida kraftigare hävstång för hela gränstraktens öster om Kalix älv utveckling än en bana, förlagd såsom chefen för generalstaben synes ifrågasätta.

Enligt chefens för generalstaben åsikt skulle, fortsatte styrelsen, en av de huvudpunkter, till vilken stambanan borde dragas så direkt som möjligt, vara hamnen vid Karl Johans stad, vilken hamn representerar järnvägstrafikens anslutning till sjötrafiken på Östersjön, varvid generalstabschefen dock syntes tänka sig, att banan därifrån borde framföras till Haparanda i och för eventuell fortsättning över Torne älv och förbindande med finska statsbanenätet. Vidare ansåge chefen för generalstaben, att såväl Haparanda som Torneå komma att få allt mindre och mindre inflytande, i samma mån som farleden till dessa städer försämras genom uppgrundning samt handelsplatser uppstå och utveckla sig såväl vid Karl Johans stad som Röyttä, och syntes han draga den slutsatsen, att inom en längre eller kortare tid framåt Haparanda skall komma att praktiskt taget förflyttas till Karl Johans stad, något som skulle påskyndas, om stambanan droges först till sistnämnda plats, innan den framkomme till Haparanda.

I anledning härav anförde järnvägsstyrelsen, att exempelvis ett bansystem med huvudbanan mera direkt från Lappträsk till Karl Johans stad — varvid således Torne älvs dalgång mellan Haparanda och Karungi eller ända upp till Vitsaniemi skulle bli i saknad av järnväg — utan tvivel skulle hava ett synnerligen menligt inflytande på Haparanda stad. En stor del av den handel, som från och till de övre delarna av Torneälvens dalgång hittills förmedlats genom köpmän i Haparanda, skulle naturligen komma att fördela sig dels på stationen vid Lappträsk och eventuellt även på Karungi, dels ock på Karl Johans stad samt delvis också draga sig västerut längs banan till Boden. Detta skulle helt säkert medföra ruin för en del affärsmän i Haparanda och väsentligt försämra de ekonomiska förhållandena i denna stad, som redan nu lider svårt av konkurrensen med det närbelägna Torneå, vilken stad, till följd av den för länge sedan dit framdragna järnvägen, vidkommande handelsrörelsen är vida fördelaktigare situerad än Haparanda. Slutsatsen att vid Karl Johans stad i stället inom en överskådlig framtid skulle komma att uppstå ett handelscentrum, jämfört med och överträffande Haparanda, torde emellertid, anför styrelsen, vara alltför sangviniskt tänkt. Med kännedom om den långsamhet, varmed förhållandena i allmänhet utveckla sig uti ifrågavarande nordliga trakter, kan man enligt styrelsens förmenande ej räkna på, att inom överskådlig framtid något större samhälle kommer att uppstå vid Karl Johans stad, i synnerhet i betraktande av att sjöfarten, som just skulle befordra uppkomsten av ett sådant samhälle, ej är öppen mera än på sin höjd 5 månader om året. Förhållandena torde helt säkert, anför

styrelsen, gestalta sig så, att i stället för ett jämförelsevis betydande kulturcentrum i Haparanda ett sådant av mindre betydelse framkallas i Karl Johans stad, samtidigt som Haparanda går tillbaka. Vidkommande Torneå anser styrelsen det vara att befara, att förhållandena där skola bliva motsatta. Såsom förut framhållits, är antagligt, att under en nära framtid finska statsbanan till Torneå kommer att framdragas längs Torne älv upp emot Alkkula i närheten av Matarengi. Styrelsen säger sig då ej kunna frigöra sig från den tanken, att en stor del av befolkningen på svenska sidan kommer att över älven uppsöka denna bana för att på densamma tillryggalägga den vida kortare och billigare vägen direkt till Torneå i stället för att begagna sig av en så krokig järnväg, som förut antytts, över Lappträsk ned till Karl Johans stad eller eventuellt Haparanda; och helt säkert komme befolkningen i trakten av Kukkola by, som ej skulle komma i åtnjutande av någon järnväg, att välja nyssnämnda väg i stor utsträckning för att komma i förbindelse med handelscentrum i Torneå. Förhållandena vid Røyttä äro, enligt vad styrelsen uppgiver, sådana, att något större samhälle på denna ö ej gärna kan tänkas, utan torde Røyttä för all framtid komma att bliva endast en uthamn till Torneå. Denna vid finska stambanelinjen belägna stad komme då med största sannolikhet att hava kvar sin betydelse som handelscentrum samt få detta förökad i väsentlig grad genom den trafik, som otvivelaktigt kommer att tillföras staden såväl från svenska sidan som från finska sidan genom nyssnämnda bana på den finska sidan i älvdalen. Torneå stads inflytande som kultur- och handelscentrum komme således att i avsevärd grad ökas, under det att Haparanda avtynade och dess rörelse fördelades på Karl Johans stad, Lappträsk och eventuellt Karungi, och att detta ej kan vara till båtnad för svenskt inflytande uti ifrågavarande trakter synes styrelsen uppenbart.

Chefens för generalstaben anmärkning, att bansystemet litt. A sammanbinder Tornedalens i övertvägande del finsktalande invånare med varandra, men att ingenting i detta system tillkännagiver viljan att på ett beslutsamt och effektivt sätt sammanknyta dem med Sverige, fann styrelsen till huvudsaklig del redan vara i det föregående bemött så till vida, som styrelsen såsom sin åsikt uttalat, att ett bansystem sådant som från militärt håll nu synes förutsättas, enligt styrelsens förmenande, komme att draga en del av trafiken från svensk sida över till Torneå och verka nedsättande på den svenska kulturen i de trakter, som ligga omedelbart intill älven, varest dock allra största delen av befolkningen är boende. Styrelsen hölle däremot före, att man just

genom att skaffa denna befolkning så goda järnvägsförbindelser som möjligt på säkraste sätt förbinder den med Sverige.

Av vad chefen för generalstaben i punkt 5) anført syntes, anmärkte järnvägsstyrelsen, framgå, att han förutsatte, att styrelsen ej skulle vilja tillstyrka en förbindelse mellan svenska statsbanan och den finska annat än över Torneå stad. Detta torde, anförde styrelsen, bero på missuppfattning, i det att styrelsen ej ställt sig avvisande mot tanken, att övergången över älven sker söder om Haparanda i närheten av Nedre Torneå kyrka på finska sidan, men av skäl, som styrelsen förut framhållit, anser styrelsen en övergång till Torneå stad norr om Haparanda hava större sannolikhet för sig.

Att järnvägsstyrelsen vidkommande det sätt, på vilket förbindelsen mellan de svenska och finska järnvägarna skulle äga rum, tänkt sig spårsystemet så ordnat, att de svenska tågen skulle kunna gå över till finska sidan och de finska över till den svenska, beror, anför styrelsen, dels därpå, att styrelsen ej ansett sig böra förutsätta medgivanden från de finska myndigheterna därtill, att spårsystemet skulle ordnas så, att de svenska tågen kunde gå över till finska sidan, men ej de finska tågen till den svenska sidan, dels ock därpå, att styrelsen varit tveksam, huruvida en sådan anordning skulle vara till båtnad för Sverige. I detta fall ligger nämligen nära till hands antaga, att den plats på finska sidan, där således den enda sammanknytningen mellan banorna vore belägen, just därigenom skulle vinna i inflytande på bekostnad av den på svenska sidan närmast belägna stationen. Det av styrelsen föreslagna sättet för spårsystemets anordnande med full reciprocitet å båda sidor är, enligt vad styrelsen har sig bekant, tillämpat vid flera dylika föreningspunkter, exempelvis å gränsen mellan Ryssland och Tyskland.

Vidare framhåller styrelsen i detta sammanhang, att av alla bansystem, som ifrågasatts för tillfredsställande av kommunikationsbehovet i dessa trakter, är systemet litt. A det, som medförde de kortaste banbyggnaderna och de minsta anläggningskostnaderna. Ett bansystem sådant som förut antytts, i vilket stambanan framdrages från Lappträsk tämligen direkt mot Karl Johans stad och vidare till Haparanda, under det att bibanan bygges förbi Veittijärvi och Karungi upp till Matarengi, skulle, approximativt räknat, erfordra omkring 14 kilometer längre bana och kosta minst en miljon kronor mera än bansystemet litt. A.

Beträffande chefens för generalstaben påstående, att såväl Kungl. Maj:ts befallningshavande som styrelsen skänkt orts- och särskilt Tor-

nedalsintressena beaktande i högre grad än riksintressena bort kräva, finner sig styrelsen böra framhålla, att det i vidkommande trakter är av synnerlig vikt att tillvarataga Tornedalens intressen och att just därigenom rikets intressen bäst tillgodoses, ty genom förbättrade kommunikationer förbindes Tornedalens invånare med det övriga Sverige och såmedels befordras även svensk odling i dessa trakter. Vidkommande chefens för generalstaben i utsikt ställda uppskov med frågans avgörande betonar styrelsen på det bestämdaste, att det skulle vara synnerligen menligt, om avgörandet av denna järnvägsfråga nu ytterligare bleve uppskjutet, ty detta skulle hava till följd, att banbyggnadsarbetet på norra stambanans fortsättning måste avbrytas, vilket åter skulle medföra stor olägenhet för själva byggnadsarbetet och helt säkert bliva till avsevärd skada för de svenska intressena bland ortens invånare, vilka enligt styrelsens förmenande alltför länge varit i saknad av järnvägsförbindelse med det egna landet.

Med anledning av vad sålunda anförts, hemställde järnvägsstyrelsen, med överlämnande av plan- och profiliritningar med tillhörande kostnadsförslag för en statsbana Veittijärvi—Karungi—Haparanda med bibanor mellan Haparanda och Karl Johans stad samt mellan Karungi och Matarengi, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1911 års Riksdag att, under förbehåll om iakttagande av vanliga villkor beträffande kostnadsfri mark med mera, besluta anläggning av sagda banor, som beräknats kosta omkring 5,493,000 kronor, samt för banornas påbörjande anvisa visst belopp.

Utlåtande av
chefen för
generalstaben.

Sedermera avgav chefen för generalstaben den 3 april 1911 utlåtande i ärendet.

Han bemötte däri vad järnvägsstyrelsen anfört och framställde såsom sitt förslag, att järnvägen från Lappträsk fortsattes såsom tertiärbana till lämplig punkt i trakten av Karungi, med de förändringar i den nu såsom stambana stakade linjen, som kunna betingas av, att banan skall byggas såsom tertiärbana och så billig som möjligt, samt att samtidigt en undersökning verkställes angående statsbanans sträckning enligt ett program begränsat till: utgång från Lappträsk eller lämplig punkt i dess närhet och sträckning ned mot kustlandsvägen till trakten av Sangis eller Säivis samt vidare längs kusten och så nära Karl Johans stad som möjligt till Haparanda med ingång söder om kyrkhöjden och slutpunkt mitt för finska Nedre Torneå (Björkö) kyrka.

Detta förslag är med röd heldragen linje inlagt på bifogade karta.

I särskild hemlig skrivelse samma dag utvecklade generalstabschefen närmare de militära skäl, han anser tala mot järnvägsstyrelsens och för hans eget förslag.

Vid föredragning av ärendet inför Kungl. Maj:t den 7 april 1911 anförde dåvarande departementschefen, bland annat, följande.

1911 års
riksdag.

»Därest man vid avgörandet av den nu föreliggande järnvägsfrågan kunnat taga hänsyn uteslutande till allmänt kulturella synpunkter och lokala kommunikationsbehov, skulle jag ej tvekat att till utförande förordade bansystemet litt. A, enligt vilket stambanan framdrages från Lappträsk förbi Veittjärvi till Karungi och vidare längs Torne älv till Haparanda samt därifrån med tertiärbanetyp till Karl Johans stad, medan en bibana skulle anläggas från Karungi till Matarengi. Utom det att denna lösning av problemet bland de normalspåriga system, som hittills varit ifrågasatta, ställer sig billigast, synes det nämligen mig, som skulle järnvägsnätets framdragande på dylikt sätt bäst främja odlingens utveckling i dessa bygder och kraftigast verka till att binda befolkningen vid svenskt språk och svenska intressen. De av Kungl. Maj:ts befallningshavande och järnvägsstyrelsen i sådant hänseende framhållna skälen kunna, förefaller det mig, svårligen jävas. Det synes mig också uppenbart, att åtgärder skyndsamt böra vidtagas särskilt för att det finska språket icke skall bliva det allenahärskande i Tornedalen.

Över 70 procent av befolkningen i denna trakt är finsktalande, och sannolikt torde väl vara, att finskan tager alltmera överhand, därest icke särskilda åtgärder vidtagas.

Emellertid måste, såsom tidigare vid särskilda tillfällen påpekats, vid förevarande frågors bedömande avgörande hänsyn tagas till de militära synpunkterna. I sin hemliga skrivelse den 3 april 1911 har chefen för generalstaben framfört tungt vägande militärpolitiska och rent strategiska skäl, som tala mot det av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande förordade bansystemet litt. A, framför allt såvitt angår sträckningen mellan Karungi och Haparanda. Chefen för lantförsvarsdepartementet, med vilken jag i ärendet samrått, har också med mycken styrka framhållit, att han måste *bestämt avråda*, att denna sistnämnda del av järnvägsnätet nu kommer till utförande. Vid dessa förhållanden har icke heller jag funnit mig kunna tillstyrka, att för närvarande beslut fattas om någon järnvägsanläggning söder om en linje mellan Lappträsk och Karungi. Denna fråga bör sålunda göras till föremål för ytterligare utredningar och förslag härom ej framlägg-

gas, förrän en ur militär synpunkt fullt tillfredsställande lösning kan erhållas. Alltför viktiga intressen stå här på spel för att äventyras genom ett förhastat beslut.

Redan av chefens för generalstaben skrivelser i ämnet framgår emellertid, att lika avgörande militära skäl ej tala mot anläggning av järnväg från den punkt, Veittijärvi, dit huvudbanan redan beslutits skola framföras, till Karungi och vidare upp genom älvdalen till Matarengi. Detta har ytterligare besannats vid de muntliga överläggningar, som ägt rum med generalstabschefen. Han har visserligen framhållit såsom ett önskemål, att banan mellan Lappträsk och Karungi skulle byggas efter tertiärbanetyp. Men dels har beslut redan fattats om järnvägens framdragande med huvudbanetyp till Veittijärvi, dels ock bibehåller man genom att anlägga järnvägen fram till Karungi såsom huvudbana, då det gäller att lösa, vad jag vill kalla det södra problemet, möjligheten att anordna en eventuell anknytning till finska järnvägsnätet vid Jylhäkoski, en punkt som förut från militärt håll ifrågasatts för ändamålet. Jag anser mig därför böra förorda, att järnvägen fram till Karungi bygges såsom huvudbana. Chefen för lantförvarsdepartementet har också förklarat sig icke hava avgörande skäl att anföra häremot. Genom en sådan anordning står man givetvis fullt obunden vid det framtida ordnandet av den järnvägsanläggning, som med riktning mot söder tydligen bör komma till stånd. Alla möjligheter äro fortfarande öppna.»

Departementschefen tillstyrkte därför allenast anläggning av en statsbana från Veittijärvi till Karungi och från Karungi till Matarengi.

I enlighet härmed avlät Kungl. Maj:t proposition till Riksdagen och blev denna proposition enligt skrivelse den 30 maj 1911 av Riksdagen bifallen.

Genom nådigt brev den 22 juni 1911 anbefalldes sedermera järnvägsstyrelsen att gemensamt med chefen för generalstaben verkställa ytterligare undersökning och utredning angående anläggning av statsbana söder om linjen mellan Lappträsk—Karungi ävensom att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande i ämnet.

Järnvägsstyrelsens redogörelse den 20 mars 1912 för de senaste undersökningarna.

I skrivelse den 20 mars 1912 har järnvägsstyrelsen redogjort för de sålunda anbefallda undersökningarna. Styrelsen meddelar här, att, sedan chefen för generalstaben, med anledning av skrivelse från styrelsen angående undersökningar och utredningar rörande anläggning av en statsbana söder om linjen mellan Lappträsk och Karungi, i skri-

velse till styrelsen den 6 september 1911 anført, att, enär styrelsen förklarar sig ämna under året undersöka den av chefen för generalstabens förordade sträckningen mellan Lappträsk och Haparanda över Säivits, han icke hade någon ytterligare linje att föreslå till undersökning, har styrelsen låtit verkställa undersökningar och utredningar angående nämnda sträckning.

Härvid hava upprättats dels ett huvudförslag, dels förslag till alternativa sträckningar såväl vid Lappträsk som vid Säivitsviken. Enligt huvudförslaget, som finnes å bifogade översiktskarta betecknat med grön heldragen linje, skulle banan utgå från en punkt på statsbanan Morjärv-Lappträsk, belägen vid Kukkasjoki 1,637 meter väster om Lappträsks stationshus mitt, och därefter framdragas först i huvudsakligen sydlig riktning i Sangis älvs dalgång till Sangis by, därvid passerande Lappträskets sydöstra hörn samt, bland andra platser, byn Björkfors. Vid Sangis skulle banan vika av åt öster samt i östlig riktning följa kustlandsvägen till Nikkala, därvid korsande samma väg först strax norr om Säivits och därefter omkring 2 kilometer nordväst om Vuopio. Vid Nikkala ansluter den utstakade linjen till den i styrelsens underdåniga skrivelse den 8 mars 1911 föreslagna sträckningen för bibanan Haparanda—Karl Johans stad.

Banan Kukkasjoki (Lappträsk)—Haparanda skulle enligt detta förslag få en längd av omkring 50,8 kilometer och har beräknats kosta 4,079,000 kronor. Terrängen är jämförelsevis god, och skulle terrasseringsarbetena draga en kostnad av omkring 20,000 kronor per kilometer.

Den nuvarande stationen vid Lappträsk beräknas bliva flyttad till Linka, och därjämte skulle anläggas stationer vid Sangis och Haparanda samt håll- och lastplatser vid Björkfors, Säivits, Nikkala och Vuono. Håll- och lastplatserna vid Säivits och Nikkala skulle därjämte anordnas såsom mötesplatser för militärtåg.

Vattenstationer skulle anordnas vid Sangis och Haparanda.

Banan Lappträsk—Karungi—Matarengi, som nu utgår från stationen vid förstnämnda plats, skulle efter flyttning av denna station utgå från den nya stationen vid Linka, dit således spåret måste framdragas.

Enligt den alternativa sträckningen vid Lappträsk, som å översiktskartan är utmärkt med grön streckad linje, skulle banan framdragas från Lappträsks stations östra ända och därefter svänga runt Rutajärvi på dess norra och östra sidor samt ansluta till huvudförslaget omkring 3 kilometer söder om sydöstra hörnet av Lappträsket.

Banan Lappträsk—Haparanda skulle med användande av denna sträckning vid Lappträsk bliva omkring 4,220 meter längre än huvudförslaget, men komma att kosta omkring 32,000 kronor mindre än samma förslag.

Enär styrelsen anser det olämpligt att för all framtid förutsätta en förlängning av huvudbanan till Haparanda med över 4 kilometer, finner styrelsen huvudförslaget vara att föredraga framför det alternativa förslaget, oaktat det förra innebär flyttning av nuvarande stationen vid Lappträsk, ävensom att en mindre sträcka av det nuvarande huvudspåret väster om Lappträsk icke skulle komma till användning.

I avsikt att utröna, huruvida annan lämplig hamnplats än den vid Karl Johans stad undersökta kunde anläggas på ej allt för stort avstånd från Haparanda i det fall, att nu föreliggande sträckning skulle komma till utförande, har styrelsen jämväl låtit verkställa utredning i detta avseende. Styrelsen har då funnit tvänne olika platser vara av den beskaffenhet, att de kunde ifrågasättas för anläggning av hamn, nämligen jämlikt ävenledes närlagda förslagsritning av den 16 januari 1912 dels vid de så kallade Säivitskobbarne å östra stranden av Säivitsviken, dels å ön Räväsari, belägen cirka 1,5 kilometer söder om förstnämnda plats. Då emellertid den direkta linje, som ingår i huvudförslaget, är framdragen på ett avstånd av cirka 2 kilometer från kusten, har styrelsen, med hänsyn till de omnämnda hamnplatsernas förbindelse med huvudlinjen, jämväl låtit utstaka tvänne å översiktskartan med prickade gröna linjer utmärkta alternativa linjer, som framgå närmare stranden av Säivitsviken och som var för sig ansluta till de olika hamnlägena.

Den vid Säivitskobbarne föreslagna hamnplatsen skulle utföras med ett 200 meter långt och 40 meter brett kajplan, bildat genom utfyllning mellan stranden och en mindre holme. Den framför liggande hamnbassängen skulle i någon mån skyddas mot sydvästliga stormar genom en cirka 100 meter lång vågbrytare, utlagd i vinkel mot hamnplanet. Utförda pejlingar giva vid handen, att med tillhjälp av ringa muddringsarbete ett djup av cirka 5 meter skulle kunna erhållas invid kaj.

Från den i det alternativa järnvägsförslaget upptagna hållplatsen vid stranden av Säivitsviken skulle ett 225 meter långt stickspår leda ut till hamnområdet.

Kostnaden för anläggning av denna hamnplats jämte nödvändiga varuskjul har approximativt beräknats till 454,000 kronor och för stickspåret till 23,000 kronor.

Den å ön Räväsari föreslagna hamnen skulle utgöras av ett likaledes genom utfyllning bildat hamnplan av något större utsträckning än å föregående förslag. Äfven här är avsett att anordnas en från hamnplanet i vinkel utlöpende, mindre vågbrytare för att skydda hamnbassängen för sydvästliga stormar. Ett djup av cirka 5 meter invid kaj kan även här lätt erhållas.

För åstadkommande av förbindelse med den hållplats, som föreslagits på fastlandet, skulle utläggas från denna ett 1,9 kilometer långt förbindelsespar, vid vars ändpunkt å hamnplanet en mindre station jämte sidospår för uppställning av vagnar skulle anläggas.

Kostnaden för hamnanläggningen med varuskjul enligt detta förslag uppgår till 451,000 kronor, approximativt beräknat, således i det närmaste till samma belopp som kostnaden för den förstnämnda hamnen. Sticksparat jämte därtill hörande anläggningar är beräknat kosta 319,000 kronor, således avsevärt mer än motsvarande anläggning i första förslaget.

Båda hamnlägena lida emellertid av den olägenhet, att de vid sydliga och sydvästliga stormar bliva hårt ansatta av sjögång, då de mot denna sakna naturligt skydd. De torde därför vid sådana tillfällen bliva svåra att anlöpa. Vid jämförelse dem emellan har styrelsen ansett det sistnämnda, å ön Räväsari föreslagna vara att föredraga ur sjöfartssynpunkt, ehuru dock detta ej med bestämdhet kan avgöras, förr än fullständigare undersökningar och planer härför blivit uppgjorda.

Såväl lotsstyrelsen som tillkallad sakkunnig representant för den reguliära ångbåtstrafiken uti ifrågavarande farvatten hava emellertid ansett båda hamnlägena vid Säivitsviken vara ur sjöfartssynpunkt underlägsna det hamnläge, som förut blivit undersökt vid Karl Johans stad. Dels på grund härav och dels av det skäl, att detta sistnämnda hamnläge ligger närmare Haparanda och finska gränsen, vilket senare förhållande tidigare av styrelsen framhållits såsom synnerligen viktigt och även angivits såsom ett behjärtansvärt önskemål i en från Haparanda stadsfullmäktiges järnvägskommitté den 28 september 1911 avgiven framställning, anser styrelsen, att hamnläget vid Karl Johans stad är att föredraga framför något av de båda hamnlägena vid Säivitsviken.

I skrivelse den 20 februari 1912 har chefen för generalstaben an-
fört, att han i minst lika hög grad som de övriga myndigheter, vilka
behandlat denna fråga, haft gränstraktens ekonomiska utveckling och
sammanknytande med Sverige för ögonen. Skillnaden i deras strävanden

Chefens för
generalstabens
skrivelse den
20 februari
1912.

kunde i korthet uttryckas på det sätt, att generalstabschefen sökt draga de för handelns och samfärdselns vägar avgörande punkterna från gränsen, under det att övriga i frågan uppträdande ville förlägga dem i själva gränsen.

En första blick på den allmänna läggningen av järnvägsstyrelsens alternativ litt. A sade den, som fördomsfritt ville betrakta detsamma, att detta vore uppgjort med tanke, att systemets brännpunkt skulle komma att ligga i Haparanda. Karl Johans stad vore i detta system ingenting annat än en uthamn till Haparanda. Tornedalens i övervägande grad finska befolkningselement vore sinsemellan förbundna med en längs Tornedalen löpande järnväg, vilken i Haparanda möttes av en bibana från framtidens export- och importhamn Karl Johans stad. Det vore ej heller svårt att inse, huru lätt tyngdpunkten under sådana omständigheter kunde förflyttas från Haparanda till Torneå, varigenom slutresultatet skulle kunna bliva rakt motsatt det, man egentligen åsyftar.

I den lösning, generalstabschefen förordat, finnes två huvudpunkter. Den ena vore Lappträsk, som är föreningspunkten för de två olika banor, systemet sträcker fram mot Tornedalen, den andra vore hamnen vid Bottenhavet (Karl Johans stad eller möjligen Säivits), som i detta system ej längre endast är en uthamn till Haparanda, utan en den genomgående stambanans beröringspunkt med havet, en hamn med transportmöjligheter, ej i en riktning — mot Haparanda — utan i två, nämligen dels mot Haparanda, dels mot Lappträsk.

Beträffande de av järnvägsstyrelsen under år 1911 verkställda undersökningarna anförde generalstabschefen, att ifråga om linjen Lappträsk—Säivits—Haparanda ännu mycket torde stå att vinna, innan den rättvisligen kunde betraktas såsom färdig för det slutliga bedömandet. Den detaljsträckning av denna linje, som vore resultatet av järnvägsstyrelsens undersökning, motsvarade ej de principer, han ansett böra läggas till grund för en stambanas sträckning. Generalstabschefen hölle före, att åt avböjningen söderut (från trakten av Lappträsk) kunde givas en mera stambanemässig karaktär, varförutom han ej kände sig övertygad av det skäl, järnvägsstyrelsen anført för bukten utefter Sangis älv. Vid undersökningen hade dessutom framträtt en ny faktor, nämligen möjligheten av hamnlägen vid Säivitsviken, det ena vid de så kallade Säivits kobbar, det andra på ön Räväsari. Av dessa vore det vid Säivits kobbar av det allra största intresse såsom representerande en möjlighet, att den av generalstabschefen förordade stambanesträckningen skulle, praktiskt sett, kunna föras genom själva hamnområdet, varav åter följde

bortfallandet av särskild bibana till hamnen, en omständighet, vilken han tillmätte så stor betydelse, då det gäller en hamn, som är tillfrusen under halva året, att möjligheten borde underkastas en mera ingående undersökning.

Hvad den ekonomiska sidan beträffar, hade järnvägsstyrelsen framlagt översikter endast angående beräknade anläggningskostnader. Oavsett att dessa jämföra kostnader för en linje av *huvudbanetyp* i riktningen Säivits—Haparanda, vars detaljsträckning generalstabschefen för övrigt ej kan godtaga, med en linje av *tertiärbanetyp* i Tornedalen, förefölle denna synpunkt ensidig, då det gällde den i princip riktiga lösningen av ett så viktigt järnvägsproblem. Anläggningskostnaden borde också vägas mot den blivande trafikeringskostnaden liksom ock den omständigheten, att en bana kunde byggas något billigare i den ena riktningen än den andra, ej utgjorde något bevis för, att den i anläggning billigare vägen också är den *riktiga*.

Ej heller torde man få en klar överblick av frågans ekonomiska innebörd i stort sett genom järnvägsstyrelsens åtgärd att uppställa den jämförande kostnadstablan efter vad som kräves »utöver vad som redan beslutats».

Likaså kunde generalstabschefen ej betrakta den omständigheten, att man beslutat en enligt hans förmenande onödigt dyrbar anläggning i *en* riktning, utgöra ett bestämt hinder för att inslå på en annan väg, om man därigenom skulle vinna en i det hela lyckligare lösning. Järnvägsstyrelsen har ju redan funnit utvägar att genom ett förenklat byggnadssätt nedbringa den beräknade kostnaden för redan beslutade banor med 400,000 kronor. En ännu radikalare revision skulle måhända ställa ytterligare summor till förfogande för en annan lösning.

Generalstabschefen slutade med att hemställa, att särskilda personer måtte tillkallas för att bedöma de principer, som här stode mot varandra, samt rent tekniskt undersöka möjligheterna i den sträckning, generalstabschefen ansåge för den riktiga.

I anledning av vad generalstabschefen sålunda anført yttrade järnvägsstyrelsen i sin förenämnda skrivelse den 20 mars 1912 följande.

Styrelsen håller före — såsom styrelsen i likhet med Kungl. Maj:ts befallningshavande tidigare framhållit — att just det befarade växande inflytandet från Torneå stads sida bäst förhindras därigenom, att banorna i Tornedalen framdragas på sådant sätt, att de tillvarataga, stödja och utveckla den odling och den kultur, som sedan gammalt

Järnvägs-
styrelsens
utlåtande den
20 mars 1912.

redan finnes i själva Tornedalen och som i större eller mindre grad kan befaras bliva tillbakasatta, om banorna dragas bort från gränsen till trakter, som sakna Tornedalens goda utvecklingsmöjligheter. Hela Tornedalen har sedan gammalt haft och har fortfarande vissa handelsförbindelser på Haparanda, ehuru handeln på senare år visat tendens att övergå till Torneå sannolikt just av det skäl, att denna stad sedan flera år haft järnvägsförbindelse, under det att Haparanda fortfarande är i saknad av detta för konkurrensen med grannstaden nödvändiga kommunikationsmedel. Skulle nu det av chefen för generalstaben förordade bansystemet komma till utförande, bleve Haparanda, praktiskt taget, avskuret från sitt »uppland» i de övre delarna av Tornedalen, och stadens affärsmän komme otvivelaktigt att lida ett avbräck, som bleve ödesdigert för de flesta av dem. Staden komme att icke endast hämmas i sin utveckling utan att gå tillbaka och sålunda bliva ännu mindre skickad att upptaga konkurrensen med grannstaden än vad nu är fallet. Med den kännedom, man har om den långsamhet, varmed ny odling utvecklar sig i det nordligare Sverige, då den ej har kraftigt stöd av redan befintlig odling, måste man befara, att det skulle dröja mycket länge, innan nya affärscentra kunde uppstå, som hade förmåga att draga till sig den handel, för vilken Haparanda hittills varit centrum, även om huvudbanan komme att dragas fram till hamnplats vid Säivitsviken eller vid Karl Johans stad, och affärsmän skulle finna med sin fördel förenligt att söka flytta handeln till någon av dessa platser, där dock för närvarande icke en enda gård finnes. Ett ytterligare skäl varför styrelsen anser, att ett nytt handelscentrum endast mycket långsamt, om ens någonsin, skall kunna uppstå exempelvis vid Karl Johans stad, finner styrelsen vara, att affärsmännen i Haparanda otvivelaktigt framdeles likasom nu under den korta tid av året, då havet är isfritt, skulle låta omlasta sina varor på grundgående farkoster och på så sätt upprätthålla stadens förbindelse med havet i det allra längsta, och det skulle helt säkert uppstå en skarp konkurrens mellan Haparanda och detta nya handelscentrum till skada för bådadera. Skulle så under tiden — vilket förefaller styrelsen synnerligen sannolikt — en bana byggas på finska sidan från Torneå längs Torne älv upp mot Alkkulla, beläget något söder om Matarengi, finner styrelsen mycket antagligt, att befolkningen på svenska sidan i övre Tornedalen, kanske just emedan den ännu är till övervägande del finsktalande, skulle föredraga att över älven uppsöka den finska banan, som sätter den i förbindelse med det redan befintliga och bärkraftiga handelscentrum i

Torneå på vida kortare och bekvämare väg, än om den på den avsevärt längre och i följd av tågombyte besvärligare vägen över Lappträsk skulle uppsöka något nytt handelscentrum vid Säivitsviken eller vid Karl Johans stad. Med det av chefen för generalstaben förordade bansystemet kommer således, enligt styrelsens förmenande, Haparanda och därvarande svenska kultur att hastigt förkvävas icke minst genom det missnöje, som givetvis kommer att utbreda sig bland befolkningen på Tornedalens svenska sida, om den ser sig avskuren från sitt gamla välkända handelscentrum, under det att samtidigt Torneå stad växer lika hastigt i inflytande, och det härigenom bliver allt större svårighet för ett eller flera nya handelscentra på svensk sida att uppstå och utveckla sig.

Chefen för generalstaben har vidare, anför järnvägsstyrelsen, vänt sig mot det sätt, varpå undersökningen av sträckningen Lappträsk—Säivits—Haparanda utförts.

Till bemötande härav har styrelsen meddelat följande. Till ledning för 1911 års undersökningar har för styrelsen förelegat chefens för generalstaben i skrivelse den 3 april 1911 uttalade åsikt, att en bana borde undersökas enligt ett program begränsat till: »utgång från Lappträsk eller lämplig punkt i dess närhet och sträckning ned mot kustvägen till trakten av Sangis eller Säivits samt vidare längs kusten och så nära Karl Johans stad som möjligt till Haparanda med ingång söder om kyrkhöjden och slutpunkt mitt för finska Neder Torneå (Björkö) kyrka». Denna skrivelse åtföljdes även av en karta, å vilken bemålde chef utmärkt linjen, som han tänkt sig densamma — å propositionen bifogade översiktskarta är den utmärkt med röd heldragen linje. Den av generalstabschefen förordade linjen var emellertid föreslagen utan föregående terrängundersökning och uppdragen med stöd av tillgängliga kartor för att angiva den huvudriktning, chefen för generalstaben ansåg riktig. Det syntes således styrelsen, att det borde stå styrelsen fritt att vid verkställande av den definitiva utstakningen av linjen — på sätt i regel plägar ske i dylika fall — göra de smärre avvikelser, som kunde betingas dels av terrängförhållandena dels av önskvärdheten att beröra de bebyggda orterna, i den mån så kunde ske utan frångående av det bansystem, chefen för generalstaben åsyftade. Emellertid är även den av chefen för generalstaben angivna linjen, med endast en obetydlig förändring, som å översiktskartan utmärkts med gul linje, definitivt undersökt å sträckan mellan Sangis och Nikkala, och den sammanfaller även med den av styrelsen undersökta sträckningen mellan

Nikkala och Haparanda. Endast mellan Lappträsk och Sangis har definitiv utstakning av den av chefen för generalstaben å kartan inlagda linjen icke blivit verkställd, men å denna sträcka hava sådana okulära undersökningar gjorts — en på så sätt undersökt linje finnes angiven med röd prickad linje å översiktskartan — att styrelsen redan nu kan framlägga uppgifter på såväl längd som kostnad för densamma med den grad av noggrannhet, som är fullt tillräcklig för järnvägsfrågans bedömande i detta avseende.

Vidkommande den sträckning, styrelsen givit åt den år 1911 definitivt undersökta linjen och mot vilken chefen för generalstaben ansett ovan relaterade erinringar vara att göra, har styrelsen anfört följande.

Enligt chefens för generalstaben förslag skulle linjen avvika från den redan färdiga järnvägen vid den punkt, där denna senare korsar Kukkasjoki vattendrag, omkring 3 kilometer väster om mitten av Lappträsks stationshus, i stället för att enligt styrelsens utstakning avvikningen förlagts något längre mot öster eller, såsom ovan omtalats, 1,637 meter väster om nämnda stationshus mitt, vilket senare medför en förlängning av omkring 500 meter. Skälet härtill är, att styrelsen ansett sig böra bibehålla den nuvarande banan över Kukkasjokimyren i stället för att framdraga den i ny sträckning över nämnda myr, vilket skulle erfordra en lång bank, utfylld på terräng, där avståndet till fast botten enligt verkställda borrningar visat sig vara 4 till 8 meter på omkring 1,400 meters längd och 12 till 20 meter på ungefär 500 meters längd, vartill kommer, att Linka älv med denna linje skulle korsas på en plats, där avståndet till fast botten är 15 meter, under det att bron i den av styrelsen undersökta linjen utan omgrävning av vattendraget kan grundläggas direkt på fast botten. Med ledning av den erfarenhet, som vunnits vid byggandet av den nuvarande banan över denna myr, anser styrelsen, att banans framdragande på sätt, den av chefen för generalstaben å kartan inlagda linjen angiver, skulle medföra kostnader, som ingalunda uppvägdes av den förkortning, som stode att vinna.

Beträffande sträckan från Lappträsk förbi Sangis till Nikkala har vidare anmärkts, att linjen blivit framdragen i Sangisälvens dalgång i stället för på ett avstånd av 1 till 4 kilometer från densamma, såsom chefen för generalstaben föreslagit. Anledningen härtill är att söka *dels* däruti att mitt för Hällfors terrängförhållandena betinga, att linjen, på sätt styrelsen tänkt sig, framdrages närmare älven än chefen för generalstaben angivit, *dels* däruti att styrelsen ansett synnerligen önskvärt, att linjen framdrages i omedelbar närhet av de odlade och be-

byggda orterna i stället för att den enligt den av chefen för generalstaben angivna linjen skulle framgå genom i det närmaste öde bygder, i saknad av lämpliga vägförbindelser. Chefen för generalstaben hade i skrivelse till styrelsen den 20 februari 1912 framhållit, att vid uppdragande av den huvudriktning, chefen för generalstaben ansåg såsom den riktiga, avsågs tillämpning av principen om den kortaste vägen mellan de för banans sträckning i stort sett avgörande punkterna samt att av sådan anledning avsiktligt och i vägförkortningens intresse undveks linjens dragande in till Sangisälven.

Ehuru väl bör eftersträvas att göra banan så kort som möjligt, synes det dock styrelsen påtagligt, att vid denna strävan även hänsyn bör tagas till banans nytta för ortsbefolkningen, och då befinnes det, att den av chefen för generalstaben å kartan inlagda sträckningen är för ortens befolkning avsevärt ofördelaktigare än den av styrelsen utstakade sträckningen, i det att banan i förra fallet framgår utan att direkt beröra vare sig Sangis eller Säivits byar, vilket däremot är förhållandet i det senare fallet, och anser styrelsen, att den förlängning av omkring 3,2 kilometer, som skulle förorsakas av banans dragande längs Sangisälvens dalgång, är väl motiverad, i synnerhet som den är så obetydlig, att den icke kan tänkas utöva något nämnvärt inflytande på valet mellan de båda här ifrågakarande bansystemen. Styrelsen har sig bekant, att vid en nyligen i Neder Kalix hällen kommunalstämma beslut fattats om, att man borde verka för, att, om stambanan komme att framdragas till Haparanda i enlighet med det av chefen för generalstaben förordade bansystemet, banan i så fall måtte förläggas längs Sangis älvs dalgång eller just på sätt styrelsen föreslagit.

Vidkommande det av chefen för generalstaben ifrågasatta förläggandet av hamnen till det förut omtalade hamnläget vid Säivitskobbarne, hänvisar styrelsen till vad här ovan därom anförts.

Chefen för generalstaben hade vidare anmärkt, att vid den jämförelse, styrelsen gjort beträffande kostnaderna för de olika bansystemen, linjen Lappträsk—Sangis—Haparanda beräknats enligt huvudbanetyp, under det att för linjen Karungi—Haparanda beräknats enklare byggnadssätt.

Härom anför styrelsen, att såsom styrelsen tidigare framhållit bansystemet litt. A lämnar den frågan öppen, vid vilken punkt svenska stambanans sammanknytning med det finska statsbanenätet bör åstadkommas. Detta kan nämligen ske på sätt tidigare från militärt håll ifrågasatts an-

tingen vid Jylhäkoski eller i närheten av Haparanda. I förra fallet skulle större delen av sträckan Karungi—Haparanda komma att för all framtid få karaktären av en bibana, för vilken ett enklare byggnadssätt vore tillfyllestgörande. Då det sålunda tillsvidare vore ovisst, huru stor del av nämnda sträcka skulle komma att allt framgent vara huvudbana och i alla händelser trafiken kunde väntas för åtskilliga år framåt bli va svag, har styrelsen ansett, att det skulle vara klokt att till en början bygga sträckan Karungi—Haparanda enligt sådant enklare byggnadssätt, i synnerhet som terrängen är så gynnsam, att detta byggnadssätt skulle medföra endast små avvikelser, då det gällde en bana, byggd efter huvudbanetyp, och det därför, när så visade sig erforderligt, lätt skulle gå för sig att ombygga banan till sistnämnda typ.

Annorlunda är enligt styrelsens mening förhållandet med en bana från Lappträsk över Sangis till Haparanda. En sådan bana förutsätter, att sammanknytningen med finska statsbanenätet sker i närheten av Haparanda, varigenom således banan genast från början och allt framgent kommer att hava huvudbanenatur, varför styrelsen ej heller ansett sig hava något skäl att tänka sig denna bana byggd efter en enklare typ, än som i enlighet med Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut tillämpats beträffande bandelen Lappträsk—Veittijärvi—Karungi. Styrelsen vill därmed icke hava sagt, att icke trafiken på banan över Sangis under åtskilliga år framåt skulle kunna skötas på ett tillfredsställande sätt, om banan utfördes med användande av samma byggnadssätt, som styrelsen ansett till en början kunna tillämpas ifråga om banan Karungi—Haparanda, men finner styrelsen skäl icke föreligga för användande av detta enklare byggnadssätt beträffande banan förbi Sangis i synnerhet som detta byggnadssätt avsevärt skiljer sig från det system, som kommit till användning å hela den övriga delen av stambanan från Morjärv och dessutom terrängen på denna bandel skulle kräva jämförelsevis större avvikelser från huvudbanetypen än ifråga om banan Karungi—Haparanda, vilket har till följd att, även om man vid den första anläggningen skulle kunna inbespara jämförelsevis stort belopp, banans sedermera erforderliga ombyggnad till huvudbanetyp dock bleve rätt dyrbar.

Styrelsen har emellertid nu låtit verkställa beräkningar även över kostnaderna för banan förbi Sangis, om denna utföres enligt ett enklare byggnadssätt, och meddelas resultatet av dessa beräkningar i en längre fram införd tablå. Såsom sammanfattning av vad

styrelsen anført, har styrelsen såsom sin åsikt framhållit, att, för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna, att norra stambanan bör fortsättas från Lappträsk förbi Sangis till Haparanda i huvudsaklig överensstämmelse med det av chefen för generalstaben förordade bansystemet, banan i så fall bör framdragas enligt det i nedanstående tablå med Litt. R betecknade bansystemet längs Sangis älv i omedelbar närhet av Sangis och Säivits byar, på sätt styrelsen föreslagit och som, såsom ovan nämnts, angivits med grön heldragen linje å den bifogade översiktskartan, samt att ett bispår anlägges från Nikkala till Karl Johans stad, även detta spår betecknat med grön heldragen linje. Styrelsen finner därjämte lämpligast, att banan bygges enligt huvudbanetyp, även om, såsom styrelsen ovan anført, trafiken å banan för några år framåt skulle kunna nöjaktigt upprätthållas, om banan anlades enligt det enklare byggnadssättet.

Slutligen förklarar styrelsen sig i motsats till chefen för generalstaben anse, att Tornedalens järnvägsfråga icke kräver några vidare ingående utredningar eller undersökningar, utan att statsmakterna nu kunna fatta beslut i ärendet. Styrelsen har därför avstyrkt bifall till chefens för generalstaben ovanberörda förslag om tillkallande av särskilda sakkunnige.

I sammanhang härmed har styrelsen erinrat, att redan år 1904 framhölls i Riksdagen, då frågan om norra stambanans framdragande till gränsen mot Finland vid Karungi förelåg till behandling, från auktoritativt militärt håll, att den utredning, som redan då skett, vore så uttömmande, att emot densamma icke vore något att erinra och att ett uppskov med beslutet om banans byggande till Karungi icke vore lämpligt.

Järnvägsstyrelsen meddelar härefter följande tablå, angivande längder för olika bansystem samt kostnader för de bandelar, som enligt dessa bansystem skulle ytterligare behöva anläggas för fullbordande av banbyggnaderna i gränstrakterna mot Finland.

Av styrelsen förordade bansystem.

	Längd km.	Kostnad.	Summa kostnad.
Bansystem litt. A. (alternativ A 5.)			
Karungi—Haparanda, huvudbanetyp	26.7	1,844,000	
Haparanda—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	13.8	812,000	
Summa	40.5	—	2,656,000
Bansystem litt. A. (alternativ A 6.)			
Karungi—Haparanda, enklare byggnadssätt	26.7	1,475,000	
Haparanda—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	13.8	812,000	
Summa	40.5	—	2,287,000
Av chefen för generalstaben förordade bansystem.			
Bansystem litt. P. (alternativ P 1.)			
Kukkasjokibron—Linka—Långträsk—Storträsket—Nikkala, huvudbanetyp	35.9	2,647,000	
Nikkala—Haparanda, huvudbanetyp	11.2	1,240,000	
Nikkala—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	4.7	397,000	
Summa	51.8	—	4,284,000
Bansystem litt. P. (alternativ P 2.)			
Kukkasjokibron—Linka—Långträsk—Storträsket—Nikkala, huvudbanetyp till Linka, därefter enklare byggnadssätt	35.9	2,143,000	
Nikkala—Haparanda, enklare byggnadssätt	11.2	1,136,000	
Nikkala—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	4.7	397,000	
Summa	51.8	—	3,676,000

**Bansystem i huvudsaklig överensstämmelse med det av chefen för
generalstaben förordade systemet.**

	Längd km.	Kostnad.	Summa kostnad.
Bansystem litt. R. (alternativ R 1).			
Kukkasjoki—Linka—Björkfors—Sangis—Säivits—Nikkala, huvudbanotyp	39.6	2,839,000	
Nikkala—Haparanda, huvudbanotyp	11.2	1,240,000	
Nikkala—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	4.7	397,000	
Summa	55.5	—	4,476,000
Bansystem litt. R. (alternativ R 2).			
Kukkasjoki—Linka—Björkfors—Sangis—Säivits—Nikkala. enklare byggnadssätt	39.6	2,155,000	
Nikkala—Haparanda, enklare byggnadssätt	11.2	1,136,000	
Nikkala—Karl Johans stad, enklare byggnadssätt	4.7	397,000	
Summa	55.5	—	3,688,000

I ovannämnda summor 812,000, 1,240,000, 397,000 och 1,136,000 kronor ingå kostnader för respektive station vid hamnen, stationer vid Nikkala och Haparanda, station vid hamnen samt stationer vid Nikkala och Haparanda.

Punkten Kukkasjoki i bansystemet litt. R är belägen på den färdiga banan cirka 1,2 kilometer öster om Kukkasjokibron samt 1,637 meter väster om mitten av Lappträsk stationshus.

Å samtliga bandelar är beräknat att nedläggas räler av 27,5 kilograms vikt per meter, upptagna å äldre för trafik upplätta statsbanor, och i kostnaderna för de från Kukkasjoki mot söder ifrågasatta linjerna ingår även kostnaden för förbindelsespåret mellan den nya stationen vid Linka och den gamla vid Lappträsk.

I den tablå över »olika bansystem för fortsättning från Lappträsk till Torne älv samt järnvägsbyggande i Tornedalen», som åtföljde Kungl. Maj:ts proposition den 7 april 1911 till samma års Riksdag, voro vidkommande bansystemet Litt. B kostnaderna för bandelen Karungi—Haparanda, enligt tertiärbantyp, upptagna till 1,148,000 kronor. I denna summa ingingo dock icke kostnader för stationer i Karungi och Haparanda, varjämte banan i övrigt var beräknad såsom bibana av

tertiärbanenatur. Skall bandelen ifråga emellertid nu ingå som en länk i bansystemet litt. A, måste ovan angivna kostnadsbelopp, 1,148,000 kronor, ökas med 327,000 kronor dels för anordnande av station i Haparanda, dels med hänsyn till, att banan, även om den till en början bygges enligt enklare byggnadssätt, dock måste utföras så, att den framdeles utan för stora kostnader kan ombyggas till huvudbanetyp.

Beträffande ifrågasatta hamnanordningar yttrar styrelsen, att i de angivna kostnadsbeloppen icke äro medtagna några kostnader för hamnanordningar vid Karl Johans stad, enär styrelsen ansett det icke tillkomma styrelsen handlägga den vidare utvecklingen av denna fråga.

Emellertid har styrelsen vidkommande detta spörsmål erinrat, att styrelsen i sin skrivelse den 8 mars 1911 framhållit, bland annat, att i och med norra stambanans framdragande till och uti Tornedalen en god hamnplats måste anordnas så nära gränsen mot Finland, som förhållandena medgäve, att det vore av vikt, att arbetena med banans och spårförbindelsernas till densamma anläggande anordnades så, att hamnen bleve färdig att tagas i bruk samtidigt eller åtminstone endast kort tid efter det att norra stambanan öppnats för allmän trafik till nämnda gräns, att hamnen borde förläggas vid Karl Johans stad, varest lämpliga hamnanordningar kunde åvägbringas, att enligt ett av styrelsen utarbetat förslag sådana anordningar, inklusive spår, varuskjul med mera därstädes, vilket förslag förutsatte ett vattendjup invid kaj av 5,5 meter under lågvattenytan och en kajlängd av 200 meter, skulle komma att kosta, approximativt beräknat, 670,000 kronor, samt att styrelsen dock hölle före, att hamnanordningar med mindre omfattning än de beräknade men ändock fullt tillfredsställande för en avsevärd tid framåt skulle kunna åstadkommas å platsen för betydligt lägre kostnad.

Då styrelsen sålunda finner det vara av stor vikt, att en hamnplats anordnas vid Karl Johans stad i samband med norra stambanans framdragande till gränsen mot Finland, och då styrelsen har grundade skäl antaga, att Haparanda stad icke mäktar åtaga sig att på egen hand eller ens med statsbidrag i vanlig ordning bekosta nämnda hamnanläggning, har styrelsen vidare såsom sin mening uttalat, att hamnanläggningen ifråga bör komma till utförande genom statens försorg och på dess bekostnad för att utan ersättning överlåtas till Haparanda stad, som däremot skulle tillförbindas att bestrida erforderliga underhållskostnader, sedan dock staden tillförsäkrats rätt att uppbära inflytande hamnumgälder. Givetvis bör fastställandet av plan för bibanan Haparanda—Karl Johans stad icke äga rum, förrän Kungl. Maj:t fastställt läge för hamnen vid bibanans ändpunkt och anordningarna därstädes.

Sedermera har även Kungl. Maj:ts befallningshavande med anledning av vad generalstabschefen anført lämnats tillfälle att ånyo yttra sig i ärendet, och har Kungl. Maj:ts befallningshavande i skrivelse den 23 november 1912 anført följande.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havandes ut-
låtande den
23 november
1912.

Huruvida såsom chefen för generalstaben angivit de strategiska förhållandena, vilka i dessa trakter väl äro särskilt ömtåliga, kräva järnvägens framförande på ena eller andra sättet, därom är Kungl. Maj:ts befallningshavande givetvis icke kompetent att döma. Kungl. Maj:ts befallningshavande kan dock ej underlåta påpeka, att de militära auktoriteternas uppfattning i denna fråga synes hava varit skäligen växlande. Ännu så sent som 1906 avstyrkte sålunda chefen för generalstaben en framställning om undersökning av norra stambanans fortsättande från Lappträsk direkt till Haparanda under förklaring, att de militära skälen för slutpunktens förläggande till Karungi fortfarande måste tillmätas samma betydelse som dittills. Måhända kan sakläget nu anses vara ett annat, då frågan gäller banans framdragande från Karungi till Haparanda. Av chefens för generalstaben yttrande i ärendet den 18 februari 1911 framgår nämligen, att han fäster synnerlig vikt vid frågan om platsen för en eventuell sammanknytning mellan de svenska och finska järnvägsnäten. Men Kungl. Maj:ts befallningshavande föreställer sig dock, att även om beslut nu fattas i den av järnvägsstyrelsen påyrkade riktning härigenom icke avgjorts, huruvida och eventuellt var en dylik sammanknytning skall äga rum.

Chefen för generalstaben håller emellertid även före, att gränstraktens mot Finland ekonomiska och kulturella utveckling liksom dess säkra fästande vid Sverige skulle bäst befordras genom järnvägsproblemets lösning på sätt han föreslagit. Kungl. Maj:ts befallningshavande inser till fullo att, då nu stambanan en gång framdragits till riksgränsen, det ligger ett stort försvarspolitiskt intresse i att hela gränstrakten öster om Kalix älv må bringas till största möjliga utveckling, något som givetvis också ligger Kungl. Maj:ts befallningshavande varmt om hjärtat. Ifråga om medlen att vinna detta mål hyser dock Kungl. Maj:ts befallningshavande en annan uppfattning än chefen för generalstaben. Då Kungl. Maj:ts befallningshavande senast i utlåtande till järnvägsstyrelsen den 5 november 1910 yttrade sig i denna fråga, framlade Kungl. Maj:ts befallningshavande de synpunkter, som enligt dess mening borde vara bestämmande härvid. I korthet sammanfattade kunna dessa uttryckas sålunda, att gränstrakternas utvecklings-

möjligheter bäst tillgodoses och tillvaratagas genom att järnvägssträckningarna förläggas så nära som möjligt intill de redan nu bebyggda orterna. Härigenom främjas bäst det sätt för uppodlingen, som erfarenheten visat vara det rationella i dessa trakter eller att den del av odlingsmarken, som ligger närmast den förut odlade jorden, uppodlas framför längre bort belägna delar.

Då det gäller att avgöra, vilken järnvägslinje mest gynnar utvecklingen, lärer det för övrigt vara nödvändigt att taga den största hänsyn till *möjligheterna* för odling inom de olika linjernas trafikområden.

Vid bestämmande av de utav järnvägsstyrelsen å ena och chefen för generalstaben å andra sidan föreslagna linjernas trafikområden torde man kunna bortse från sträckan mellan Nikkala och Haparanda, som skulle bliva gemensam för båda linjerna. Å kartskiss, som är bifogad propositionen, har med grön streckad linje utmärkts det område, som kan tänkas få gagn av linjen Lappträsk—Nikkala, under det motsvarande område för linjen Karungi—Haparanda betecknats med röd streckad linje; och har härvid hänsyn tagits till befintligheten av järnvägen Lappträsk—Karungi.

De byar, som helt eller delvis falla inom trafikområdet för linjen Lappträsk—Nikkala, det västra trafikområdet, äro Lappträsk, och Aavajärvi i Karl Gustavs socken, Långträsk, Nartijärvi, Sangijärvi och Säivits i Neder Torneå socken samt Myrdalen, Espinära, Hällfors, Hömyrfors, Moån, Empoheden, Granån, Björkfors, Sänkmyran, Holmträsk, Mörträsk, Landtjärv, Vanaafjärden, Sangis, Säivitsnäs och Båtskärsnäs i Neder Kalix socken, varjämte de industriella anläggningarna Båtskärsnäs såg, Ängörens såg, Axelsviks såg samt Karlsborgs såg och mekaniska verkstad torde komma att draga nytta av denna järnvägslinje. Folkmängden inom detta område, som till största delen faller inom Neder Kalix socken och innehåller en areal av omkring 425 kvadratkilometer, uppgick den 31 december 1911 till 4,069 personer.

Inom trafikområdet för linjen Karungi—Haparanda, det östra trafikområdet, ligga helt eller delvis följande byar: Kukkola, Keräsänkä och Pitkäjärvi i Karl Gustavs socken samt Kattilasaari, Leipi-järvi, Keräsjoki, Åkusjärvi, Karsikojärvi, Över Vojakala, Neder Vojakala, Mattila och Vuononoja i Neder Torneå socken. Folkmängden inom detta område, vilket helt faller inom Neder Torneå och Karl Gustavs socknar, utgjorde den 31 december 1911 1,334 personer. Dess areal uppgår till omkring 250 kvadratkilometer.

Oaktat det västra trafikområdet sålunda både med avseende på folkmängd och omfattning är väsentligt större än det östra, torde dock

utvecklingsmöjligheterna vara, även absolut taget, betydligt bättre inom det senare än inom det förra området. Detta har sin grund däri, att de i jordmånens naturliga beskaffenhet grundade betingelserna för jordbruk äro vida gynnsammare inom de närmare Tornedalen belägna trakterna än inom det område, som skulle få gagn av en järnväg Lappträsk—Nikkala.

Ett tämligen påtagligt bevis på de möjligheter med hänsyn till odling, de båda trafikområdena erbjuda, anser Kungl. Maj:ts befallningshavande vara att finna i omfattningen av de nyodlingar, som under senare åren där verkstälts. Några exakta siffror beträffande särskilt de här avsedda, begränsade områdena kunde visserligen icke framläggas, men sakförhållandet torde dock tydligt nog framträda därav att, medan arealen av verkställda nyodlingar inom hela Neder Kalix socken med en ytvidd av 1,809 kvadratkilometer under tioårsperioden 1902—1911 uppgår till endast 181 hektar, motsvarande siffra för Neder Torneå och Karls Gustavs socknar med en areal av 911 kvadratkilometer stiger till 205 hektar.

Jämväl jordbrukets nuvarande relativa ställning inom de olika trafikområdena lärers få anses såsom en god mätare på deras utvecklingsmöjligheter. Följande sammanställning utvisar skördebeloppet samt kreatursbesättningen inom områdena år 1911:

	Folk- mängd.	Ungefär- liga arealen kvkm.	Skörd av korn och råg i hekto- liter.	Kreatursbesättning		
				hästar st.	nöt- kreatur st.	får st.
Västra trafikområdet.....	4,069	425	4,110	233	1,551	693
Östra trafikområdet.....	1,334	250	3,475	188	1,269	634

Medan sålunda västra trafikområdet är i avseende å folkmängd 205 procent och med hänsyn till areal 70 procent större än det östra området, var skördeavkastningen icke mer än 18 procent större i det förra än i det senare området. Beträffande kreatursbesättningen är relations-
talet för hästar 24 procent, för nötkreatur 22 procent och för får 9 procent.

Kungl. Maj:ts befallningshavande kan följaktligen icke dela generalstabschefens uppfattning, att den av honom förordade järnvägssträckningen skulle bättre än linjen Karungi—Haparanda tillvarataga gräns-

traktens utvecklingsmöjligheter, som — därom torde man kunna vara ense — i alldeles övervägande grad ligga på jordbrukets område.

Men icke heller övriga av chefen för generalstaben på det försvarspolitiska området framhållna synpunkter synas Kungl. Maj:ts befallningshavande äga fog för sig. Sålunda kan Kungl. Maj:ts befallningshavande icke finna, att den omständigheten, att enligt järnvägsstyrelsens alternativ systemets brännpunkt skulle kunna sägas bli Haparanda, i och för sig medför några egentliga olägenheter, snarare tvärtom. Just genom att göra Haparanda i möjligaste mån konkurrenskraftigt, vilket bäst sker genom att draga järnvägen från Karungi ner till staden, motverkar man den eventualiteten, att tyngdpunkten för den allmänna rörelsen i den svenska gränsbygden skulle förflyttas till Torneå. Genom att giva järnvägen den av chefen för generalstaben föreslagna sträckning skulle visserligen hamnen vid Karl Johans stad sannolikt få ökad betydelse; men man torde dock ej kunna förutsätta en sådan fullständig omläggning av förhållandena, att denna hamnplats skulle bli ortens centralpunkt. Denna torde allt framgent bli att finna i Haparanda, ehuru staden med en sådan anordning av kommunikationerna ej skulle få den betydelse, man med det andra alternativet kunde vänta. För Kungl. Maj:ts befallningshavande, står det klart, att *en* ort av betydelse på svenska sidan av gränsen är att avgjort föredraga framför *två* med mindre bärkraft och förutsättningar. Det synes för övrigt Kungl. Maj:ts befallningshavande, som om Haparanda skulle hava berättigade anspråk att i detta sammanhang få sina önskemål tillgodosedda, därest riksintresset ej lägger hinder i vägen därför. Haparanda har av gammalt haft sitt naturliga handelsområde inom Tornedalen. Dess uppland har sålunda omfattat Neder Torneå, Karl Gustav, Hietaniemi, Över Torneå, Korpilombolo, Tärendö och Pajala socknar. Allt efter som stambanan framdragits till Morjärv och Lappträsk, har emellertid Haparandas handelsområde minskats, i det socknarna inom övre Tornedalen dragit sin import till andra orter, något som tagit sig tydligt uttryck i minskad varuomsättning i Haparanda. Skulle nu järnvägen Karungi — Haparanda icke komma till stånd, utan i stället en linje dragas direkt från Lappträsk till Karl Johans stad och Haparanda, skulle Haparanda handelsområde komma att ytterligare kringskärmas och dess konkurrenskraft till skada för de svenska intressena nedsättas. Om åter järnvägsproblemet löses så, att linjen från Karungi föres ned till Haparanda och Karl Johans stad, komma större delen av socknarna i övre Tornedalen att återknyta sina gamla handelsförbindelser med köpmännen i Haparanda. Man kan då, såsom förut antytts, äga säker förvissning,

att staden kan bli ett verkligt handels- och kulturcentrum på svenska sidan och med framgång upptaga tävlan med Torneå. Att ett sådant resultat också överensstämmer med riksintresset, synes Kungl. Maj:ts befallningshavande vara tydligt.

Chefen för generalstaben har vidare uttalat den mening, att, då genom järnvägsstyrelsens förslag Tornedalens i övervägande grad finska befolkningselement skulle komma att sinsemellan förbindas med en längs dalen löpande järnväg, det av chefen för generalstaben förordade alternativet skulle vara bättre ägnat att sammanknyta denna befolkning med Sverige. Kungl. Maj:ts befallningshavande har härvid erinrat, att språkgränsen går ungefär vid Säivits. De av generalstabschefen föreslagna båda stationerna mellan Lappträsk och Nikkala skulle sålunda komma att ligga i svenskspråkig bygd, medan linjen Karungi—Haparanda till hela sin längd genomlöper en trakt med väsentligen finsktalande befolkning. Kungl. Maj:ts befallningshavande håller för sin del före, att försvenskingsarbetet har större utsikt till framgång, om järnvägen föres mitt in i finnbygden och för denna skapar bästa möjliga förbindelser med det övriga Sverige, än om den, på ett sämre sätt tillgodoseende trafikbehovet, smyger sig in i en utkant av denna bygd. Erfarenheten ger tydligt vid handen, att en järnvägsstation mitt uppe i en finsktalande bygd har en förunderlig förmåga att inom en jämförelsevis kort tid omskapa språkförhållandena; och detta sker så mycket lättare, som hos befolkningen, som känner sig såsom svenskar, i allmänhet förefinnes ett mycket stort intresse att tillägna sig kunskap i svenska språket.

Kungl. Maj:ts befallningshavande har sålunda tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning i ärendet.

Till stöd för sin uppgift, att betingelserna för jordbruket äro vida gynnsammare inom Tornedalen med närmaste omnejd än inom det område, som skulle få gagn av en järnvägslinje mellan Lappträsk och Nikkala, har Kungl. Maj:ts befallningshavande åberopat ett yttrande av jordbrukskonsulenten V. L. Wanhainen med instämmande av hushållningssällskapens sekreterare filosofie doktorn Paul Hellström. Nämda yttrande torde såsom bilaga få fogas till detta protokoll.

Slutligen ber jag också att få nämna, att petitioner inkommit till Kungl. Maj:t dels från Haparanda stadsfullmäktiges järnvägskommitté samt köpmän och industriidkare i Haparanda med anhållan om anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda och Karl Johans stad samt i sammanhang därmed anordnande av hamn å sistnämnda plats,

Petitioner
från ords-
invånarna.

dels från åtskilliga hemmansägare i Tornedalen, vilka framhålla såsom önskvärdt, att banan framdrages genom älvdalen utefter skogsbrynet, och dels från kommitterade för Neder Kalix kommun, vilka med betonande av Kalixdalens intressen förorda den av generalstabschefen påyrkade sträckningen, eventuellt med bispår till Vånafjärden för blivande hamnanläggning därstädes.

Departements-
chefen.

Innan jag går att uttala mig för den ena eller andra sträckningen av den bana, som skall avsluta det norra stambanenätet, må nämnas något om den terräng, som de konkurrerande linjerna genomlöpa.

Från Lappträsk går Sangisälven i ungefär rakt sydlig riktning ned till Bottenhavet och erhåller därunder från väster ett tillflöde i Korpikån. Utmed Sangisälven ligga åtskilliga byar, de största Björkfors och Sangis. Även utmed Korpikån hava några byar uppstått, liksom på kuststräckan mellan Sangis och Nikkala. Jordmånen i de nämnda floddalarna och å kuststräckan torde till största delen bestå av sand. Även de myrområden, som äro inströdda här och där, äro av mindre god beskaffenhet eller av tämligen ringa utsträckning och således på det hela taget antingen alldeles oanvändbara för odling eller av mindre betydelse i sådant avseende.

Torneälvs västra strand bildar en än bredare, än trängre slätt med jordmån, huvudsakligen av för odling mycket väl lämpad myrjord på lerbotten, här och där avbruten av fasta marksträckor. I dalgången och nära väster därom ligga flera betydande byar, bland vilka jag må nämna Kukkola, Vojakala och Mattila. Oaktat odlingen skrider ganska hastigt framåt, återstå dock ännu utmärkta och vidsträckt odlingsmyrar, till en del redan avdikade med statsanslag. Närmast väster om floddalen vidtager ett mindre skogsbälte, på vars andra sida ett mycket vidsträckt myrområde utbreder sig, även det väl lämpat för odling.

Med denna skildring må ock sammanställas de uppgifter, Kungl. Maj:ts befallningshavande i sitt senaste utlåtande lämnat om, huru nyodlingarna vuxit inom Tornedalen, under det de inom den västra bansträckningens trafikområde varit jämförelsevis små, ett förhållande, som ock får sin naturliga förklaring, då, enligt vad jag nyss nämnde, jorden där är väsentligt ogynnsammare för kultur än i Tornedalen med tillhörande områden.

Då man nu vet, vilka svårigheter kulturarbetet i Norrbotten har att kämpa med, även där jordmånen är som bäst, synes det mig ingalunda vara välbetänkt att, såsom chefens för generalstaben förslag innebär, med statsbanan uppsöka de för odling mindre väl lämpade trak-

terna, i stället för att giva dem, vilkas naturliga förutsättningar äro störst, en ytterligare kraftig stöt framåt genom att underlätta omsättningen med det övriga Sverige.

Ser jag alltså frågan ur den synpunkten, vilken av de föreslagna sträckningarna är bäst ägnad att stödja den befintliga och uppamma ny utveckling inom jordbruket, synes mig otvivelaktigt, att den av järnvägsstyrelsen förordade linjen har företräde.

Men den materiella odlingen kräver icke endast en utvecklingskraftig bygd, utan även en centralpunkt, där den jordbrukande befolkningen kan avsätta sina produkter och själv förse sig med de förnödenheter, som måste införas från annat håll. Ett sådant centrum har sedan gammalt funnits i Haparanda, som emellertid på senare åren synes till följd av konkurrens från grannstaden på finska sidan hava begynt att gå tillbaka. Erhåller nu hela Tornedalens befolkning genom en längsgående bana direkt förbindelse med Haparanda, synes mig dock otvivelaktigt, att denna stad åter skall kunna blomstra upp.

Därmed skulle också vinnas ett mål, som ur försvarspolitisk synpunkt, minst lika mycket som ur ekonomisk, torde vara av stor betydelse, nämligen att inrikta hela gränstraktens finsktalande befolkningsförbindelser på en huvudort, som allt mer försvenskas, och därigenom på ett så att säga mera livskraftigt sätt underlätta spridningen av svenska språket i dessa bygder än som kan ske enbart genom de svenska skolorna. Ett sådant fastknytande av denna gränsmark vid moderlandet torde böra skattas mycket högt och är alltså enligt min uppfattning ett synnerligen betydande företräde hos järnvägsstyrelsens förslag. Huru något liknande skulle kunna vinnas med generalstabschefens förslag, har jag svårt att inse, då enligt detsamma banan till allra största delen skulle gå utom den finsktalande bygden och hänvisa Tornedalens befolkning att söka sig förbindelser söder ut på samma sätt som hittills eller till äventyrs framdeles å en bana på finska sidan. En utveckling av sist antydda slag kan så mycket mera befaras, som handeln och rörelsen i Haparanda skulle komma att ytterligare gå tillbaka under konkurrens med något mindre samhälle vid Säivitsviken eller annan hamnplats. Någon större uppblomstring av den sistnämnda torde väl knappast kunna förväntas, utan resultatet skulle sannolikt bliva två tynande, konkurrerande samhällen på svenska sidan samt ett livskraftigt tillväxande på den finska.

Står det således för mig klart, att ur ekonomiska och kulturella synpunkter sträckningen från Karungi till Haparanda är att föredraga,

återstår dock alltid frågan, huruvida strategiska skäl lägga hinder i vägen för nämnda sträckning. Jag ber då till en början få erinra att, såsom framgår av den historiska redogörelsen här ovan för de olika förslagen till norra stambanans avslutande, järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande såväl 1903 som 1906 förordade, att stambanan skulle dragas från Lappträsk direkt till Haparanda, men att generalstabschefen då av strategiska skäl yrkade, att stambanan skulle få sin slutpunkt i Karungi. Detta sistnämnda önskemål har helt och hållet blivit tillgodosett genom statsmakternas beslut år 1911. Då nu generalstabschefen tillstyrker, att banan i den av honom förordade riktningen skall framdragas till Haparanda, innebär detta i själva verket att genom en från Lappträsk utgående sidobana skaffa stambanan en ny slutpunkt vid gränsen. Järnvägsstyrelsens förslag däremot synes mig kunna betraktas sålunda, att man, med bibehållande av ändpunkten i Karungi, giver Tornedalen en tertiärbana för fyllande av dess lokala kommunikationsbehov.

Beträffande sträckningen av bandelen Karungi—Haparanda samt stationsplatsen i Haparanda torde densamma få närmare bestämmas av Kungl. Maj:t. Dock anser jag mig böra uttala den mening, att banan visserligen bör framdragas nära själva dalgången men dock så västligt, att den faller utanför den egentliga odlade marken och att vissa militära hänsyn varda tillgodosedda. Stationen i Haparanda bör förläggas söder om staden. En framtida anknytning med det finska nätet kan enligt min mening icke ifrågasättas annat än söder om Haparanda i närheten av Neder Torneå kyrka på finska sidan.

Med iakttagande av vad sålunda uttalats, torde avgörande strategiska betänkligheter icke finnas mot en järnväg från Karungi i Torneålväns floddal till Haparanda; och då mycket starka skäl ur synpunkten av odlingens och den svenska kulturens befrämjande tala för denna sträckning, anser jag mig böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.

Haparandas nuvarande uthamn Salmis har vid medelvattenstånd allenast ett djup av 3 $\frac{1}{2}$ meter och försämras alltjämt dels i följd av den allmänna höjningen av kustlandet vid Bottniska viken och dels genom uppslamning från älven. Att nedlägga betydande kostnader för att under en längre framtid binda Haparandas behov av hamn vid denna plats torde därför knappast böra ifrågakomma. Järnvägsstyrelsen har föreslagit att i stället söka få till stånd en hamn vid Karl Johans stad, vilken hamn skulle fylla skäligen anspråk under åtminstone 40 à 50 år framåt. Mera ingående undersökningar rörande hamnmöjlig-

heterna i trakten äro emellertid påkallade för ett slutligt beslut i denna fråga. Jag har därför uppenbarligen ej heller nu kunnat föreslå någon bibana från Haparanda till en blivande hamnplats. Till ett annat år hoppas jag emellertid, att denna fråga skall kunna föreligga i mera utrett skick än nu.

Kostnaderna för linjen Karungi—Haparanda uppgå enligt järnvägsstyrelsens beräkning till 1,475,000 kronor, om banan bygges såsom tertiärbana.

I detta sammanhang ber jag emellertid att få omnämna, att järnvägsstyrelsen anmält, att, sedan Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 3 september 1909 bemyndigat styrelsen att företaga erforderliga undersökningar och utredningar för uppgörande av förslag till fortsättning av norra stambanan samt genom nådigt brev den 1 juli 1910 anbefallt styrelsen att gemensamt med chefen för generalstaben verkställa de fortsatta undersökningar, som vore erforderliga för lösande av Torne-dalens järnvägsfråga, järnvägsstyrelsen för berörda ändamål låtit förskottera tillhoppa 22,051 kronor 34 öre. Beträffande dessa kostnader hemställer styrelsen, att de måtte få gottgöras av de för statsbanan Lappträsk—Veittijärvi och Veittijärvi—Karungi—Matarengi anslagna medel i proportion av de för dessa banors anläggande beräknade kostnader. Då utgifterna kunna anses ha skett i och för nämnda banor samt något ökat anslag för deras täckande ej erfordras, torde jag framdeles hos Kungl. Maj:t få göra framställning om utanordnande av beloppet i enlighet med styrelsens framställning.

Vidare har styrelsen upplyst, att de genom nådigt brev den 22 juni 1911 anbefallda undersökningarna och utredningarna, vilka även omfattat tidsödande borringar och andra undersökningar för olika hamnlägen, torde komma att draga en kostnad av 20,000 kronor samt att detta belopp icke ingår i den beräknade kostnaden för det nu av mig förordade bansystemet, vars beräknade kostnader således böra ökas med sistnämnda belopp eller till 1,495,000 kronor. Härav torde, i enlighet med vad järnvägsstyrelsen hemställt, 600,000 kronor böra anvisas för år 1914.

Enligt vad jag inhämtat, komma under år 1913 de flesta terrasseringsarbetena å bandelen Veittijärvi—Karungi—Matarengi att avslutas. Under år 1914 kunna lämpligen utföras terrasseringsarbeten ävensom murning av vattengenomlopp å linjen Karungi—Haparanda och torde dessa arbeten kunna bedrivas så, att hinder icke möter att under följande år 1915 rälslägga och ballasta banan fram till Haparanda samt i övrigt att full-

borda densamma, så att till år 1916 endast mindre kompletteringsarbeten återstå.

I fråga om de tekniska bestämmelserna torde i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag vara lämpligt, att bandelen Karungi—Haparanda bygges enligt liknande bestämmelser, som äro gällande för den beslutade delen Karungi—Matarengi av statsbanan Veittijärvi—Karungi—Matarengi med det undantag dock, att broarna å banan beräknas för ett högre lokomotivaxeltryck, 18 ton, än vid bandelen Karungi—Matarengi samt att vissa stationsanordningar böra göras vidlyftigare än på sistnämnda bandel.

De huvudsakligaste tekniska bestämmelserna skulle sålunda bliva följande:

Skenvikt	27,5 kg per meter (begagnade, men brukbara räler),
Sliprarnas längd	2,4 meter,
Största stigning å rak bana	25:1000,
Minsta krökningsradie å fria banan ..	300 meter,
Banvallens krönbredd	4,3 »
Jordskärnings bredd i balansplanet	7,5 »
Ballastens krönbredd	2,8 »
» tjocklek	0,4 »

Såsom förutsättning för banans anläggning med statsmedel anser jag, i enlighet med vad järnvägsstyrelsen föreslagit och i anslutning till vad senast vid beslutet om byggande av statsbanan Sveg—Hede ägt rum, böra stadgas att vederbörande landsting utfäster sig:

att kostnadsfritt för banan upplåta

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, varvid iakttages i fråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för framtida, möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järnvägens personal;

genom skogsmark en bredd av 15 meter å vardera sidan om banans medellinje ävensom, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, vad som i sådant hänseende erfordras, med all skog, som å den erforderliga marken finnes vid den utstakning, vilken ligger till grund för nådigt beslut om fastställelse av definitiv plan för banan;

all mark för till följd av banbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda vägar ävensom rätt att efter behov i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för järnvägens trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

skolande i händelse av tvist angående storleken av markområde, som för något av ovan angivna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts prövning och avgörande;

dels under arbetets fortgång:

all mark, behövlig för dels sidoschaktningar, dels upplag av sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten-, grus- och dyjordstäkter, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, av vad namn och slag de vara må, som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga, allt att vid arbetets slut avlämnas i då befintligt skick;

att överlämna den för all framtid upplätta marken gravationsfri;

att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd av försvarad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, av vad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta av det genom anläggningens utförande orsakade intrång; samt

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen överlämna alla för erhållande av lagfart å den för all framtid upplätta marken erforderliga handlingar och kartor med mera;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös, för vad i ett eller annat avseende härutinnan till äventyrs kan komma att brista.

I detta sammanhang har jag slutligen att anmäla frågan om anläggning av utfartsvägar från statsbanan Boden—Lappträsk.

Jag erinrar då, att 1904 års riksdag i anledning av Kungl. Maj:ts framställning beslutat anläggning av en statsbana från Morjärv över Storträsk till Lappträsk och i sammanhang därmed anläggning av lands-

Utfarts-
vägar från
statsbanan
Boden—
Lappträsk.

väg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, under villkor, bland annat, förutom kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. för järnvägen,

att för den ifrågasatta landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk kostnadsfritt upplättes all till väganläggningen erforderlig mark;

att upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelse att lämna ersättning för olägenheter till följd av försvärad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter av vad namn och beskaffenhet de vore, som kunde anses härflyta av det genom järnvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet att hålla staten skadeslös för vad i ett eller annat avseende härutinnan till äventyrs kunde komma att brista.

Generalstabs-
chefen den 17
februari 1908.

I utlåtande den 17 februari 1908 angående, bland annat, järnvägsstyrelsens förslag till arbetsplan under år 1908 för landsvägen Morjärv—Lappträsk anmärkte chefen för generalstaben, att utfartsvägar till landsvägen från stationer och mötesplatser på linjen Morjärv—Lappträsk icke funnes medtagna i beräkningen. Enligt generalstabschefens mening borde detta emellertid ske, ty det måste anses som oskiljaktigt från hela idén med denna på militärt initiativ tillkomna landsväg, att den stode i förbindelse med samtliga stationer och mötesplatser på den järnväg, utefter vilken den löper.

Proposition
nr 72 vid
1909 års
Riksdag.

I propositionen nr 72 till 1909 års Riksdag omnämnde dåvarande departementschefen detta förhållande, ävensom att järnvägsstyrelsen låtit uppdraga åt vederbörande arbetsledare att verkställa erforderliga undersökningar och kostnadsberäkningar beträffande dessa utfartsvägar. Departementschefen framhöll tillika, utan att ingå på frågan om lämpligheten att anlägga utfartsvägarna, att ett bifall till generalstabschefens framställning givetvis komme att medföra icke oväsentliga kostnader, vilka icke upptagits i den ursprungliga kostnadsberäkningen.

Järnvägssty-
relsens
utlåtande den
19 november
1909.

Järnvägsstyrelsen avgav sedermera den 19 november 1909 utlåtande i ämnet till chefen för generalstaben. Styrelsen framhöll däri till en början, att före påbörjandet av stambanan genom övre Norrland var det gällande praxis att, om bygde- eller landsväg fanns nära intill den plats, där en järnvägsstation anlades, byggdes genom statens järnvägars försorg och på deras bekostnad en anslutningsväg mellan

stationen och den förut befintliga bygde- eller landsvägen. Vid anläggandet av nyssnämnda stambana frångicks emellertid i de flesta fall denna praxis och, då sedermera statsbanan Frövi—Krylbo och statsbanan genom Bohuslän anlades, bekostades i regel icke med järnvägsbyggnadsmedel byggandet av utfartsvägar från stationerna. I de fall, där väg korsade järnväg eller stationsområde och sålunda vägomläggning var nödvändig, anlade och bekostade emellertid styrelsen erforderliga utfartsvägar. Dessa olika förfaringssätt hava grundats endast på praxis, och någon skyldighet för statens järnvägar att med järnvägsbyggnadsmedel bekosta anläggning av ovanberörda anslutningsvägar har icke någon gång ansetts föreligga.

Styrelsen erinrade även, att frågan om byggande av dylika utfartsvägar varit föremål för Riksdagens prövning. Vid 1908 års Riksdag väcktes sålunda motion i ämnet, och gick denna motion ut på, att staten, med frångående av den grundsats, som i förevarande hänseende numera vunnit tillämpning, skulle åtaga sig att bekosta byggnad av förbindelsevägar från statsbanestationer till närmaste allmänna landsväg eller bygdeväg. Statsutskottet avstyrkte emellertid motionen och anförde i avgivet utlåtande, att utskottet icke kunde finna giltiga skäl föreligga för statens betungande med berörda kostnader ävensom att i betraktande av de fördelar, som bereddes en ort därigenom, att staten där framdroge en järnväg, det syntes icke vara obilligt, att orten finge själv vidkännas kostnaderna för anläggning och underhåll av förbindelsevägar till järnvägsstationerna. Riksdagen avslög även motionen.

Det hade sålunda stått i överensstämmelse med antagen praxis, att ifrågasvarande utfartsvägar ej upptagits vid beräkningarna av kostnaden för statsbanan och landsvägen från Boden till Lappträsk.

Styrelsen överlämnade emellertid ett av arbetschefen för statsbaneanläggningen Morjärv—Lappträsk upprättat betänkande jämte kostnadsförslag angående ifrågasvarande utfartsvägar. Enligt kostnadsförslaget skulle kostnaderna för utfartsvägarna med 6 meters bredd uppgå till omkring 215,700 kronor och med 4 meters bredd till omkring 172,600 kronor.

I sitt nyssnämnda utlåtande framhöll järnvägsstyrelsen, att det skulle kunna ifrågasättas att minska den i förslagen beräknade vägbredden från 6 till 4 meter. I båda fallen inginge emellertid icke i kostnaden lösen för den för utfartsvägarna erforderliga mark och därmed sammanhängande ersättningar. Då det emellertid icke kunde bestridas, att flera av de föreslagna utfartsvägarna även i fredstid skulle

bliva till stor nytta för de trakter, genom vilka de skulle komma att gå, i vilket avseende särskilt erinrades om förhållandena vid Hundsjö, Degersalet, Niemisel och Räckjärv, ansåg styrelsen det kunna förutsättas, att landsting, eller eventuellt kommuner, bekostade lösen för erforderlig mark m. m. för ifrågavarande utfartsvägar.

Styrelsen förklarade slutligen, att byggandet av dessa utfartsvägar borde betraktas såsom en följdriktig och i flera avseenden nödvändig komplettering av statsbanan och landsvägen.

Generalstabs-
chefens
utlåtande
den 12 april
1910.

I sitt den 12 april 1910 avgivna utlåtande angående norra stambanans fortsättande från Lappträsk anförde chefen för generalstaben beträffande ifrågavarande utfartsvägar, att den praxis, som utbildat sig vid de senaste statsbanebyggnaderna, ej rätteligen kunde tillämpas på här ifrågavarande fall. Det handlade nämligen här ej om förbindelsevägar mellan stationerna och redan befintliga bygde- och landsvägar, utan här gällde det ett kombinerat arbete järnvägen och landsvägen Boden—Lappträsk, där såväl järnväg som landsväg byggas på statens bekostnad och genom järnvägsstyrelsens försorg, och där landsvägen tillkommit av militära skäl för att tillsammans med järnvägen kunna bilda en operationslinje. Att ur detta företag utbryta utfartsvägarna från stationer och mötesplatser och överlämna åt ortsintresset, huruvida dessa ur militär synpunkt nödvändiga vägar skola komma till stånd eller ej, synes stå i strid med huvudmotivet för landsvägens tillkomst och det skäl, varför staten påtog sig hela kostnaden för densamma, nämligen att vägen skulle tillsammans med järnvägen kunna bilda en operationslinje. En landsväg, säger generalstabschefen, som löper från Boden till Lappträsk utan att stå i förbindelse med järnvägen i samma riktning, fyller endast ofullständigt denna uppgift.

Framställning
till landsting
och
kommuner.

Sedermera anbefalldes Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 1 juli 1910 Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län att vidtaga erforderliga åtgärder för utrönande, huruvida landsting, kommuner eller enskilda vore villiga att kostnadsfritt upplåta mark m. m. för utförandet av ifrågavarande väganläggningar.

I skrivelse den 31 december 1910 har därefter Kungl. Maj:ts befallningshavande, med överlämnande av inkomna yttranden, anført, att varken landsting, kommuner — med ett enda undantag i visst avseende — eller väghållningsdistrikt varit villiga att göra den begärda utfästelsen samt att bidrag från enskilda ej heller kunde påräknas.

Landsvägen från Boden till Lappträsk har tillkommit väsentligen på militärt initiativ. Detta är anledning till, att staten åtagit sig hela anläggningskostnaden, fränsett markupplåtelsen, oaktat naturligtvis ortens invånare i viss mån draga nytta av det nya samfärdsmedlet. På samma sätt torde det förhålla sig med de nu ifrågavarande utfartsvägarna. De anses av militära skäl vara nödvändiga, för att den redan byggda landsvägen skall kunna fylla det ändamål, som därmed avsetts, och har jag därför, efter överläggning med chefen för lantförsvarsdepartementet, funnit mig böra föreslå, att ifrågavarande utfartsvägar anläggas och att de bekostas av statsmedel. På grund av dessa vägars speciella karaktär, anser jag därmed icke något prejudikat lämnat av innebörd, att statsverket i allmänhet skulle åtaga sig att bygga utfartsvägar från statsbanestationerna, en praxis, som, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, en gång övergivits och ingalunda åter bör upptagas.

Departements-
chefen.

Då emellertid det ej kan förnekas, att de blivande vägarna äro till gagn för orten, i synnerhet vid de stationer och hållplatser, där större byar finnas relativt nära, och det torde vara otvivelaktigt, att, om utfartsvägarnas anläggande föreslagits samtidigt med statbanan och landsvägen, samma åtagande om markupplåtelse m. m. skulle påfordrats även för dessa utfartsvägar, anser jag det skäligt, att ett sådant åtagande jämväl nu kommer till stånd. Om emellertid en närmare prövning skulle kunna giva till resultat, att någon viss utfartsväg finnes alls icke eller högst obetydligt komma att användas för den allmänna samfärdseln, synes det vara en billig eftergift åt ortsbefolkningens intressen, att Kungl. Maj:t erhåller rätt att i sådant undantagsfall fritaga från skyldigheten att upplåta mark m. m.

De av mig föreslagna villkoren torde lämpligen böra fästas vid anläggningen av statsbanan Karungi—Haparanda.

För att i någon mån kunna nedbringa de betydande kostnaderna synas utfartsvägarna böra anläggas med endast 4 meters bredd. Det under sådan förutsättning erforderliga beloppet 172,600 kronor torde först för år 1915 behöva anvisas.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttagas,

dels besluta anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad av 1,495,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare för-

Kungl. Maj:ts Nåd. Proposition Nr 115.

ordna om de orter, järnvägen bör genomgå, samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisa ett anslag av 600,000 kronor;

dels ock besluta anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk för en kostnad av 172,600 kronor.

Till denna av statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen avlåtas.

Ur protokollet:

Carl Stålhammar.

Bilaga.

Till Konungens befallningshavande i Norrbottens län.

Anmodad att avgiva yttrande angående de av jordmänen betingade förut-sättningarna för jordbrukets utveckling dels inom trafikområdet för en ifrågasatt stats-bana Karungi—Haparanda, och dels inom trafikområdet för en annan likaledes ifråga-satt statsbana Lappträsk—Sangis—Säivis—Karl Johans stad, ber jag härmed vördsamt få lämna följande

Utlåtande.

Det östra trafikområdet omfattar nedre delen av Kukkola by samt Pitkäjärvi och Leipijärvi byar inom Karl Gustavs socken och Övre och nedre Vojakkala (med Kattilasaari, Leipijärvi, Akusjärvi och Karsikkojärvi) samt Mattila byar inom Neder Torneå socken.

Inom detta område utgöras de viktigaste odlingslägenheterna dels av en strandremsa utefter Torneälven och dels av myrmarker väster om de skogsåsar, som begränsa ovannämnda strandremsa i väster.

Både inom Kukkola, Vojakkala och Mattila byars område bildar nämligen västra stranden av Torneälven en låg och jämn, 500—1,500 meter bred slätt, vilken erbjuder utmärkt goda odlingslägenheter. Endast i Övre Vojakkala och vid Kukkola-forsen nå en del moränåsar ned till älven. Jordmänen här inom den gamla älvbädden utgöras huvudsakligen av särdeles väl sönderdelad och för odlingsändamål värdefull myrjord på botten av lera eller lerblandad sand. Närmast älvstranden förekommer dock på hela sträckan Kukkola—Haparanda rå mest fastmarksjord: lera, sandblandad lera, lerblandad sand, sand, och, där moränåsarna nå till älven, även morän- eller krosstensjord.

Sådana delar av fastmarksjorden, som icke översvämmas av älven och icke äro för mycket stenbundna, äro redan uppodlade till åker, varemot stora delar av myrjorden antingen ligga alldeles orörda eller ock äro endast rödjade till ängar, som i regel avkasta ytterligt ringa, och vilkas avkastning avtar år för år. Även de delar av denna myrjord, som nu användas som äng, skulle genom markens uppodling kunna bringas att lämna flera gånger större skördar än vad nu är fallet. Rätt avsevärda vidder av densamma äro ock redan avdikade med understöd av statsmedel och vänta endast att plöjas upp och tagas i bruk.

Arealen av odlad och ofullständigt odlad odlingsbar myrjord här vid älven torde kunna uppskattas till 8—9 kv.-km.

Väster om de skogsåsar, som begränsa ovan berörda gamla älvbädd i väster, utbreder sig ett mycket vidsträckt myrjordsområde. Det upptar inom Kukkola (nedre del), Pitkäjärvi och Leipijärvi byars område en areal av 30—35 kv.-km. samt fortsätter söderut parallellt med Torneälven öster om Leipijärvi samt Vähä- och Iso-

Karsikkojärvi inom Övre och Nedre Vojakkala samt Mattila skifteslags områden upptagande där en areal, som kan uppskattas till ungefär 30 kv.-km.

Beskaffenheten af denna jord är mycket litet känd, men stora delar av densamma hava lerbotten och markens lutningsförhållanden äro sådana, att de icke lägga hinder i vägen för jordens torrläggning och kultivering.

Inom Övre- och Nedre Vojakkala skifteslag finnas, förutom vad ovan nämnts, vidsträckta, med statsbidrag torrlagda, rätt värdefulla myrmarker även vid Akusjärvi och Kuttilasaari.

Det västra trafikområdet omfattar byarna Lappträsk i Karl Gustavs socken, Hällfors, (Björkfors) Granån, Sangis, Lappbäcken och Båtskärsnäs i Neder Kalix socken*) samt Pitkäjärvi, Narttijärvi, Sangijärvi, Säivis och delar av Nikkala i Neder Torneå socken.

De viktigaste odlingslägenheterna inom detta område ligga vid Sangisån, ehuru denna å knappast har någon dalgång i ordets egentliga bemärkelse utan bildar helt enkelt en fåra i de sand-, grus-, morän- och leravlagringar, genom vilka den banar sig väg från Lappträsk till havet.

Omedelbart nedanför Lappträsk genomskår ån en ungefär 3 km. lång och 2—2,5 km. bred slätt, där jordmånen huvudsakligen utgöres av fin, slamblandad sand. Öster om ån är dock sanden på ett område av ett par kv. km. täckt av ett ganska mäktigt torvjordslager. En del av detta myrjordsområde har ock blivit avdikat med statsbidrag, ehuru dikena nu fullständigt fått gro igen. Denna myrjord erbjuder en synnerligen värdefull odlingsmark, varemot sandjorden är av betydligt mindre värde för odlingsändamål.

Mellan Hällfors och Björkfors finnes så på ömse sidor om ån en del odlingslägenheter, dock av mindre betydenhet. Nedanför Björkfors ligger öster om ån en mycket värdefull bevattningsång och en del ängar väster om ån. Även här torde emellertid utvecklingsmöjligheterna vara mycket begränsade. Och förhållandet är i stort alldeles enahanda inom den nedersta byn, Sangis, vid Sangisån.

Ej heller Lappbäcken och Båtskärsnäs erbjudå några nämnvärda möjligheter att utvidga odlingarna.

Granå by vid Karpikån äger däremot inom sitt område tillgång på odlingsbar myrmark, varav en del redan avdikats med bidrag av statsmedel. Arealen härav torde dock icke uppgå till mer än högst 1 kv.-km.

Långträsk och Narttijärvi byar inom Neder Torneå socken äga likaledes en del med statsmedel torrlagda myrmarker, som erbjuda tillfälle till utvidgning av den odlade arealen. Även i dessa byar är dock arealen av den odlingsbara myrmarken mycket inskränkt och torde icke kunna uppskattas till mer än på sin höjd 2 å 2,5 kv. km.

Vad så slutligen angår utvecklingsmöjligheterna å bansträckan Sangis—Karl Johans stad d. v. s. i byarna Sangijärvi, Säivis och västra delen av Nikkala, så måste de betecknas som tämligen obetydliga. Närmast Sangis förekomma vid havsstranden rätt stora sandmoar, beväxta med tall. I övrigt utgöres jorden på kusten mellan Sangis och Karl Johans stad huvudsakligen av moränjord, beväxt med mossor samt blandad löv- och barrskog. Den är för det mesta ytterst stenbunden och i det allra närmaste värdelös för odlingsändamål.

*) I de övriga till trafikområdet hörande byarna inom Neder Kalix socken känner under-tecknad icke förhållandena så noga, att det vore möjligt att avgiva något omdöme angående jordbrukets utvecklingsmöjligheter inom desamma.

Myrmark förekommer visserligen också mellan moränåsarna och en del därav kan även användas för odlingsändamål, men dels är arealen därav jämförelsevis liten, och dels är den i allmänhet av mindre god beskaffenhet. I all synnerhet gäller sistnämnda omdöme de lättast tillgängliga sankmarkerna vid kusten. Deras odlingsvärde nedsättes nämligen i hög grad därav, att de ofta äro alunhaltiga.

Som av ovanstående torde framgå, äro de i jordmänen grundade betingelserna för jordbrukets utveckling vida gynnsammare inom det östra än inom det västra trafikområdet.

Vajakkala den 27 februari 1912.

Vördsamt

W. L. Wanhainen.

Ovanstående av jordbrukskonsulenten W. L. Wanhainen gjorda uttalanden om jordbrukets utvecklingsmöjligheter i vissa uti utlåtandet angivna områden äro enligt min åsikt riktiga och med verkliga förhållandena överensstämmande.

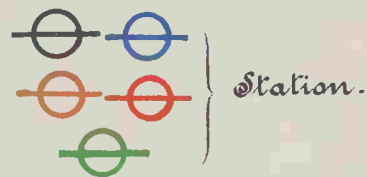
Luleå den 9 april 1912.

Paul Hellström.

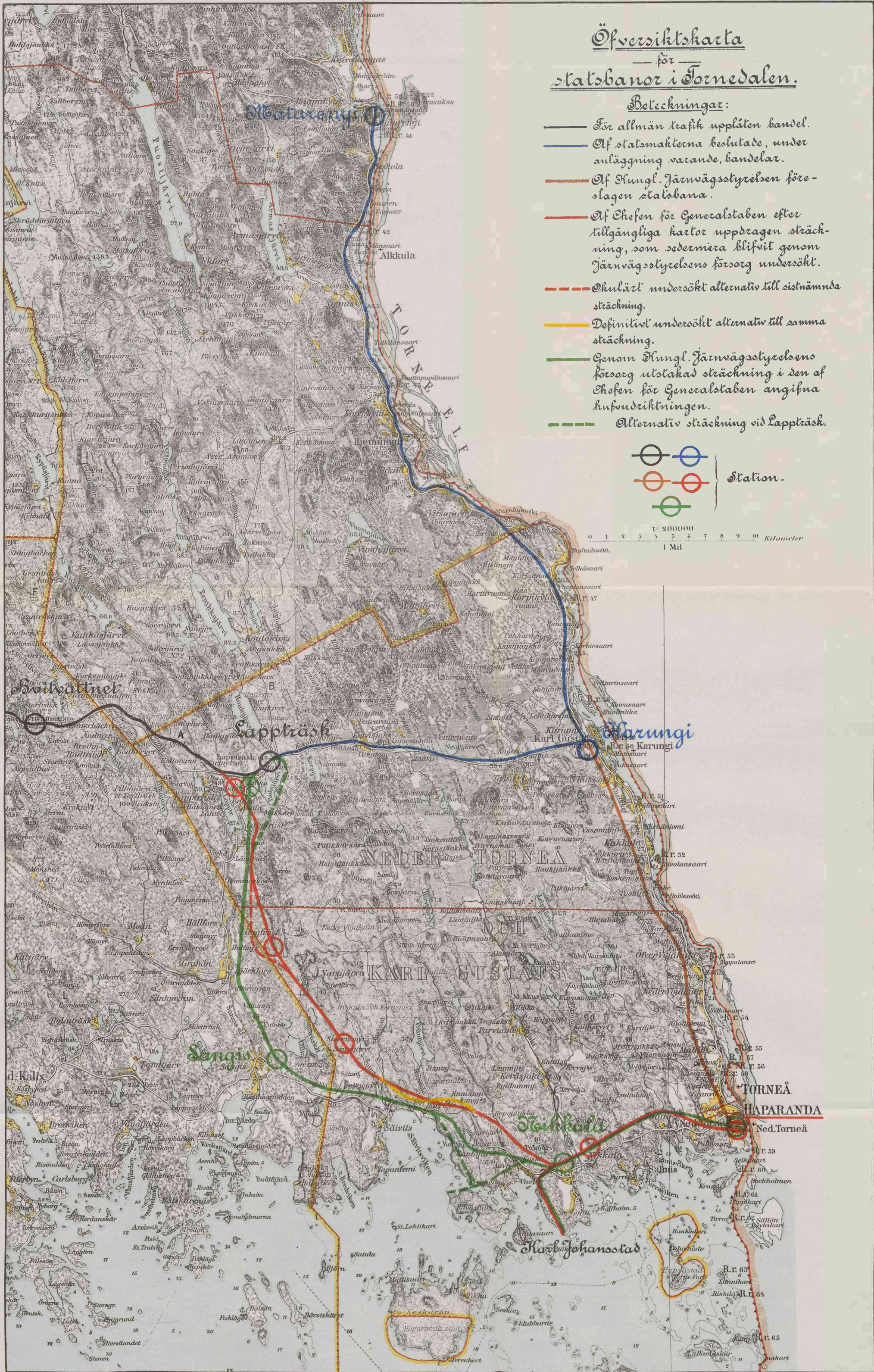
Öfversiktskarta — för — statsbanor i Tornedalen.

Betäckningar:

- För allmän trafik uppläten bandel.
- Af statsmakterna beslutade, under anläggning varande, bandelar.
- Af Kungl. Järnvägsstyrelsen föreslagna statsbana.
- Af Chefen för Generalstaben efter tillgängliga kartor uppdragen sträckning, som sedermera blifvit genom Järnvägsstyrelsens försorg undersökt.
- - - Skulärt undersökt alternativ till sistnämnda sträckning.
- Definitivt undersökt alternativ till samma sträckning.
- Genom Kungl. Järnvägsstyrelsens försorg utstakad sträckning i den af Chefen för Generalstaben angifna hufvudriktningen.
- - - Alternativ sträckning vid Lapträsk.



1: 200000
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Kilometer
1 Mil



ÖFVERSIKTSKARTA

tillhörande
Kungl. Majts befallningshafvandes
ullåtande af den 23 nov. 1912.

