

N:o 92.

Af herr **O. H. Ström**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående norra stambanans fortsättande till Haparanda.

29 november sistlidet år har Kongl. Maj:t anbefalt jernvägsstyrelsen att låta verkställa undersökning samt upprätthålla plan och kostnadsförslag för norra stambanans fortsättande från Morjärv till Karungi by vid Torneå elf i Carl Gustafs socken. Att denna linie valts af militära skäl, torde vara en känd sak. De upplysningar om dessa skäl, som lemnats af dem, som förfäktat denna jernvägssträcknings betydelse ur försvarets synpunkt, kunna dock ej sägas vara öfvertygande; inom militära kretsar äro också åsigtorna i denna fråga ganska delade. På grund häraf synes det antagligt, att åt de militära synpunkterna inrymts en större betydelse, än som rätteligen tillkommer dem. En närmare utredning synes behöflig; ärendet torde böra skärskådas äfven från andra synpunkter, som härvid också kunna hafva anspråk på att få göra sig gällande. En sådan är naturligtvis här liksom vid hvarje jernvägsbyggnad den ekonomiska, men med denna förenar sig i detta fall den språkliga och den internationella synpunkten.

Från ekonomisk synpunkt vill man veta, hvilka kostnader denna jernvägsanläggning beräknas medföra samt i hvad mån den kan främja traktens uppodling m. m. Beträffande kostnaderna torde den ofvan nämnda sträckningen ej visa sig afskräckande, men detsamma kan sägas om linien Forsbyn (Morjärv)—Haparanda, som för öfrigt under flera år ansetts vara den af regeringen godkända. Vål är den något längre, men terrängförhållandena spela en stor roll, och det är ju möjligt, att en fullständig undersökning kan uppvisa ett gynnsamt kostnadsförslag. I fråga om den blifvande jernvägens vikt för traktens uppodling och främjandet af den redan

befintliga befolkningens intressen skola begge de nämnda sträckningarna tvifvelsutan spela en stor roll. Den trakt, som kan blifva föremål för nyodling i vidsträcktare mån, är det till Neder-Torneå och Carl Gustafs (Karungi) socknar hörande området mellan nedre Torneådalen och Sangisån, en sträcka af 3 à 4 mil i öster och vester samt cirka 3 mil i norr och söder, hvilket område begge jernvägslinierna komma att genomskära, den ena i norr och den andra mera i söder; men härvid är att märka, att det förefinnes mycket större utsigter för en snar uppodling af den södra delen af ifrågavarande odlingsbara marken, om en jernväg drages fram öfver densamma, på grund af den större kundkrets och de ganska liffiga sjö-kommunikationer, som här på närmare håll erbjuda sig för jordbruket. Af de gamla bygder åter, som vester om Sangisån och norr om Carl Gustafs (Karungi) socken skulle draga nytta af en jernväg, böra, alldenstund inbyggarna i Öfver-Torneå samt i de norr derom belägna socknarna Korpilombolo och Pajala få sina utfartsvägar till Morjärvs blifvande station, endast Hietaniemi och Neder-Kalix' socknar här komma i betraktande, af hvilka den förra är en till allra största delen mager bygd med ungefär 2,000 invånare, medan den senare, såsom bekant torde vara, är en i flera afseenden betydande ort med öfver 13,000 invånare, hvadan i fråga om traktens uppodling och tillgodoseendet af den redan befintliga befolkningens intressen förhållandena tala för linien Forsbyn—(Morjärv)—Haparanda.

Betraktas den föreliggande frågan ur språklig eller rättare försvensknings synpunkt, så äro väl alla ense derom, att målet måste vara icke blott att den finska befolkningen lär sig att tala vårt modersmål, utan att den äfven måtte blifva svensk till åskådning och tänkesätt, hvilket den kan blifva endast genom en liffigare beröring med en rent svensk befolkning. Derför måste inflyttning dit upp från sydligare orter främjas, och till hvilken del af den finskspråkiga landsändan denna inflyttning lättast kan ledas, är ofvan nämndt. Men för att uppnå det behjertansvärda målet måste man äfven vara angelägen om att stärka de svenska samhällen, som bibehållit sig deruppe, och framför allt det enda, som finns i hela Torneådalen, nemligen staden Haparanda. Allt ifrån sin grundläggning för ett par mansåldrar sedan har denna stad stått såsom en yttersta förpost för svensk odling i dessa aflägsna bygder; och det inflytande, som den härutinnan utöfvat, har tvifvelsutan varit af stor betydelse. Drages nu jernvägen fram till Karungi, en plats $2\frac{1}{2}$ mil norr om staden, så reduceras dennas handelsområde till en ren obetydlighet, dess folkmängd minskas och dess rörelse aftager så mycket mer, som det kan betvivlas, att den skulle förmå underhålla sina sjöfartsleder, hvilka på grund af fortgående uppgrundning i skärgården och i elfven kräfva för sitt bestånd ganska stora

omkostnader. Och med det materiella välståndets aftagande skulle äfven följa ett nedgående i andligt inflytande, hvilket skulle innebära en kännbar förlust med hänseende till den svenska kulturens utbredande, en förlust, som alls icke skulle kunna ersättas genom uppblomstringen af ett och annat samhälle vid jernvägen, ty befolkningen blefve här i öfvervägande grad finsk både till härkomst och tänkesätt.

För att slutligen öfvergå till den internationella synpunkten, vill jag erinra om ett inlägg i frågan, som särskildt torde böra uppmärksammas, nemligen ett utlåtande af kongl. jernvägsstyrelsen. Detta embetsverk, som år 1895 fått i uppdrag att yttra sig öfver flera framställningar rörande norra stambanans fortsättande från Boden till gränsen mot Finland och som därför under hösten samma år låtit en baningeniör utföra okulära undersökningar såväl för en jernvägslinie Boden—Forsbyn—Korpikylä som ock för en linie Forsbyn—Haparanda, har i sitt underdåniga utlåtande af den 14 oktober 1895 framhållit, att »valet af sträckning» för norra stambanans fortsättande till *Torneå elf* »torde tarfva omsorgsfull pröfning och utredning», innan nådig proposition till Riksdagen aflåtes om anslags beviljande för banans byggande, och bemälda embetsverk begär därför be-myndigande att »låta verkställa fullständiga undersökningar dels för norra stambanans framdragande från Boden öfver Kalix elf till Korpikylä eller dess närhet i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af t. f. chefen för generalstaben föreslagna midtellinien, dels för en jernvägslinie från Forsbyn till Haparanda», för hvilken Haparanda stadsfullmäktige hade erbjudit sig att bekosta undersökningen. Om denna senare linie säger jernvägsstyrelsen, att den »synes vara lämpligt vald» och att (förutom Korpikylä) staden Haparanda »lämpligen kan ifrågasättas såsom sammanknytningspunkt med banan på andra sidan riksgränsen bland annat därför, att staden Torneå vore ifrågasatt som ändpunkt för finska stambanan; och om så blefve förhållandet, »borde svenska stambanan, derest alla med densammas byggande afsedda ändamål skola, såvidt möjligt är, befrämjas, framdragas till den midt emot Torneå belägna staden Haparanda för att på så sätt komma i förbindelse med det finska stambanenätet.» Hvad som här framhållnes såsom en möjlighet, nemligen finska banans framdragande till Torneå, kan sägas redan hafva blifvit en verklighet. Enligt från Finland erhållna meddelanden lär jernvägen från Uleåborg redan innevarande år blifva färdigbyggd ända fram till Torneå elf, och en station anses komma att uppföras vid staden Torneå. Haparanda stad erbjuder sig äfven nu att för en fullständig undersökning m. m. af linien Forsbyn—Haparanda ställa till vederbörandes förfogande återstoden eller cirka 6,400 kronor af det belopp, som den redan år 1895 för detta ändamål anvisade.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag hemställa:

1:o att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t måtte anbefalla kongl. jernvägsstyrelsen att, i samband med den af Kongl. Maj:t anbefalda undersökningen för norra stambanans fortsättande från Morjärv till Karungi, låta verkställa undersökning samt upprätta plan och kostnadsförslag för norra stambanans alternativa fortsättande från Morjärv direkt till Haparanda;

2:o att Riksdagen till bestridande af kostnaderna för undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för norra stambanans fortsättande från Morjärv direkt till Haparanda måtte anslå ett belopp af tiotusen kronor.

Stockholm den 27 januari 1902.

O. H. Ström.

Afskrift.

Bilaga.

Utdrag ur protokoll, fördt vid stadsfullmäktiges i Haparanda sammanträde den 10 januari 1902.

§ 5.

På grund af ingånget meddelande, att motion kommer att väckas vid instundande riksdag om anslag till undersökning och upprättande af kostnadsförslag för norra stambanans fortsättande från Morjärv rakt på Haparanda, hade ordföranden hos fullmäktige gjort framställning derom,

huruvida återstoden af det belopp, som Haparanda stadsfullmäktige den 26 juni 1895 för undersökning af nämnda sträckning anvisade, nu borde ställas till vederbörandes disposition för detta ändamål — — —. På förslag af herr A. Boström, med hvilken herr O. Montell m. fl. instämde, beslöto fullmäktige att — — — för ändamålet ställa till vederbörandes disposition återstoden af det 1895 beviljade beloppet, hvilken torde utgöra cirka 6,400 kronor.

År och dag som ofvan.

In fidem
J. Näsman.

Justeras.

S. Adrian.

A. Rutberg.

Otto Montell.

Rätt utdraget intygar

in fidem

J. Näsman.

Rätt afskrifvet intyga

A. Gellin.

D. Hansson.