

N:o 28.

Af herr **Berg, Lars, m. fl.**, om anslag dels för fortsättande af norra stambanan från Morjärv till Lappträsk, dels ock för färdigbyggande af landsvägen Morjärv—Lappträsk.

Sedan norra stambanan nått fram till Morjärv inom Norrbottens län, uppdrog Kungl. Maj:t den 29 november 1901 åt kungl. järnvägsstyrelsen »att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för statsbanebyggandets fortsättning från Morjärv till Karungi by».

År 1902 den 17 december aflämnade järnvägsstyrelsen ofvan begärda plan och anförde bland annat:

»Den framstående betydelse, som stambanans genom öfre Norrland utsträckning till Tornedalen innebure för vårt fosterland, hade vid frågans föregående behandling blifvit kraftigt framhållen, och tillåter sig styrelsen, under åberopande af hvad i berörda hänseende blifvit anfördt af såväl styrelsen som öfriga myndigheter, hvilka yttrat sig i ämnet, erinra om det af föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897 i frågan afgifna yttrande.»

I detta yttrande förekommer bland annat följande:

»Då man under de senare åren utdragit stambanenätet norrut genom öfre Norrland till Boden, hade det hufvudsakliga skälet varit, att man velat bereda dessa till följd af sin aflägsenhet synnerligen ogynnsamt ställda, men med rika utvecklingsmöjligheter utrustade trakter förmånen af den mäktiga häfstång för framåtskridande, som en järnväg alltid innebure. Samma skäl talade kraftigt för järnvägens fortsättande genom de delar af Norrbotten, som ännu icke kommit i åtnjutande däraf, till riksgränsen. Därtill komme beträffande området närmast gränsen, att befolkningen till stor del vore af finskt ursprung

eller åtminstone talade finskt språk. En järnvägsförbindelse med det öfriga landet torde otvifvelaktigt komma att verksamt bidra till att närmare förbinda denna befolkning med landets öfriga invånare samt att i dessa trakter utbreda svenskt språk och svensk kultur och hade således äfven i detta afseende en stor betydelse.»

Järnvägsstyrelsen anförde vidare: »Beträffande särskildt spörsmålet om den nu ifrågavarande bandelen från Morjärv till gränsen mot Finland hölle styrelsen före, att det vore af den allra största vikt och betydelse, att denna sista länk i den norra stambanekedjan blefve snarast möjligt fullbordad. En dylik åtgärd vore en oafvislig förutsättning för förverkligande af Tornedalens ovanligt rika utvecklingsmöjligheter. Äfven en annan omständighet af icke ringa betydelse borde härvid tagas i betraktande, nämligen att, så länge fortsättning till Tornedalen af statsbanan Boden—Morjärv icke åvägabragts, trafikeringen af denna statsbana komme att medföra ekonomisk förlust för statsverket, i det att trafikinkomsterna från banan icke ens komme att betäcka de med driften förbundna utgifter; och ansåge styrelsen ett tillfredsställande ekonomiskt resultat af stambanans genom öfre Norrland utsträckning till riksgränsen mot Finland icke kunna motses, förrän en för trafikutbyte mellan ifrågavarande statsbana och det finska järnvägsnätet fullt ändamålsenlig förbindelse erhållits. Det låge alltså ur ekonomisk synpunkt vikt däruppå, att frågan om banans utsträckning till gränsen icke undanskötes.»

Vid ärendets föredragning i statsrådet den 12 januari 1904 yttrade departementschefen bland annat:

»Hvad i förevarande ärende förekommit synes mig till fullo ådagalägga, att fortsättandet af statsbanan genom öfre Norrland fram till gränsen mot Finland icke bör längre uppskjutas. En järnvägsförbindelse med det öfriga landet utgör det nödvändiga underlaget för ett kraftigt befordrande af odling och framåtskridande i dessa aflägsset belägna trakter, som ingalunda sakna möjligheter till en ganska rik utveckling. En sådan förbindelse skall ock tjäna till att med det öfriga landet närmare förbinda den till större delen finsktalande befolkningen i denna landsdel och bidra till utbredande därstädes af svenskt språk och svensk kultur.»

På grund af dessa utredningar föreslog Kungl. Maj:ts regering Riksdagen att besluta:

dels anläggning af en statsbana från Morjärv till Karungi by, hvarför kostnaden beräknats till kronor 5,867,000,

dels ock landsväg mellan Boden—Morjärv för en beräknad kostnad

af 615,000 kronor och mellan Morjärv och Lappträsk för en kostnad af 628,000 kronor eller tillsammans kronor 1,243,000 samt att för år 1905 för påbörjande af nämnda anläggningar anvisa tillsammans 2,707,500.

1904 års Riksdag beslöt emellertid endast anläggning af en statsbana från Morjärv till Lappträsk för en beräknad kostnad af kronor 3,984,846 och i sammanhang härmed anläggning af landsväg Boden—Morjärv—Lappträsk för en kostnad tillsammans af kronor 1,243,000 samt anvisade för påbörjande af nämnda anläggningar å riksstaten för år 1905 kronor 500,000.

Såsom skäl för detta ringa anslag hade statsutskottet anfört, att någon inkomst icke torde kunna påräknas af denna banbyggnad och att något lån därför ej borde upptagas, utan endast anslagsmedel användas.

Den 21 november 1904 anmälde kungl. järnvägsstyrelsen, att till fortsättande af förenämnda arbeten under år 1906 erfordrades 1,000,000 kronor, som skulle användas enligt angifven plan.

Kungl. Maj:ts regering täcktes äfven tillstyrka detta anslag i statsverkspropositionen för år 1905.

1905 års Riksdag fann inga skäl föreligga till ändring i föregående års beslut angående anslaget belopp, och anvisade således för år 1906 jämväl endast 500,000 kronor.

Den 29 november 1905 hemställde järnvägsstyrelsen, att för 1907 års arbeten å statsbanan Boden—Morjärv—Lappträsk och å landsvägen mellan samma platser måtte af Riksdagen äskas 1,000,000 kronor samt anförde härför i hufvudsak följande:

»På det att hinder icke måtte uppstå för räslägnings- och ballastnings-arbetena å järnvägen öster om Kalix älf, vore det nödvändigt att under år 1907 uppsätta öfverbyggnaden till statsbanans bro öfver nämnda älf, och af kostnadshänsyn borde samtidigt uppsättas öfverbyggnaden till den omedelbart invid berörda bro liggande bron för landsvägen Morjärv—Lappträsk. Vidare borde under år 1907 landsvägsarbetena öster om Kalix älf bedrifvas till den omfattning, att, med fäst afseende å den totala bristen på vägar mellan öfre Morjärv och Storträsk, transportväg erhöles för de arbetsredskap, materialier med mera, som behöfdes för banbyggnaden. För dessa landsvägsarbetens utförande erfordrades omkring 200,000 kronor.

Skulle för år 1907, i likhet med hvad som skett för åren 1905 och 1906, icke beviljas mer än 500,000 kronor, kunde således endast omkring 300,000 kronor disponeras för banbyggnaden, hvilket, enär

vissa administrationsutgifter blefve i det allra närmaste oberörda af anslagens storlek inom vissa gränser, enligt styrelsens förmenande vore ekonomiskt ofördelaktigt.

Såsom ytterligare skäl för att högre anslag, än hittills lämnats, borde för anläggningarna i fråga från och med år 1907 anvisas, anförde styrelsen vidare, att med ett årsanslag af endast 500,000 kronor järnvägs- och landsvägsanläggningarna öster om Morjärv, hvilka, utöfver hvad som redan beviljats, beräknats kräfva ett belopp af 4,227,846 kronor, *icke skulle nå sin fullbordan förrän under år 1915.**

På grund af hvad sålunda anförts, ansåge styrelsen, att för år 1907 borde anvisas ett större belopp än 500,000 kronor, och funne styrelsen ett anslag på 1,000,000 kronor vara lämpligt.»

Vid föredragning af detta ärende i statsrådet yttrade departementschefen:

»Visserligen vore det önskvärdt, om arbetet å ifrågavarande statsbana och landsväg kunde bedrifvas något skyndsammare än omständigheterna hitintills medgifvit. Då emellertid såväl 1904 som 1905 års Riksdagar allenast anvisat, för hvarje af åren 1905 och 1906, 500,000 kronor och hänsyn måste tagas äfven till andra statsverkets behof, får jag tillstyrka Eders Kungl. Maj:t att föreslå Riksdagen

att till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för år 1907 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.»

Den 13 november 1906 anmälde kungl. järnvägsstyrelsen, att enligt dess åsikt borde för år 1908 äskas af Riksdagen till fortsättning af ifrågavarande statsbana och landsväg från Morjärv till Lappträsk ett anslagsbelopp af 1,200,000 kronor.

Uti denna sin framställning anförde järnvägsstyrelsen vidare:

»Hvad styrelsen i skrifvelsen den 29 november 1905 anført såsom skäl för anvisande för år 1907 af ett större belopp än 500,000 kronor kunde styrelsen icke undgå att finna tillämpligt jämväl i afseende å anslagsbehofvet för år 1908. Då därtill komme, att enligt den af styrelsen uppgjorda plan för arbetenas bedrifvande under sistnämnda år de hufvudsakligaste arbetena vore beräknade att verkställas å järnvägsanläggningen, samt generalentreprenad icke borde ifrågakomma vid utförande af denna anläggning, vid hvilket förhållande administrationskostnaderna, om årsanslaget till ifrågavarande anläggningar fortfarande begränsades till 500,000 kronor, komme att blifva oproportionerligt stora

* Kursiv af motionären.

emot hvad de blefve, om det af styrelsen uppgifna anslag ställdes till styrelsens förfogande, hemställde styrelsen i underdånighet, att till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Morjärv till Lappträsk måtte af Riksdagen för år 1908 äskas 1,200,000 kronor; och borde enligt styrelsens mening af detta belopp 213,000 kronor användas till fullbordande af landsvägen Morjärv—Lappträsk samt återstående 987,000 kronor för statsbanan Morjärv—Lappträsk.»

Från de olika kommunerna och hushållsgillena i Tornedalen hafva under januari 1906 till regeringen ingifvits skrifter med underdånig anhållan, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen framlägga förslag om ett större årligt anslag än hittills för järnvägens snabbare framdragande till Lappträsk.

Kungl. järnvägsstyrelsen, som blifvit hörd öfver dessa framställningar, har endast kunnat bestyrka dem och på grund af den stora betydelsen i politiskt- socialt- och ekonomiskt afseende, som måste tillmätas stambanans genom öfre Norrland framdragande snarast möjligt till gränsen mot Finland, endast funnit skäl att såsom sin åsikt uttala, att det belopp, som erfordrades för slutligt utförande af ifrågavarande anläggningar, borde så fördelas, att *statsbanan Morjärv—Lappträsk senast vid slutet af år 1909 kunde till allmänt begagnande upplåtas.**

Chefen i generalstaben har meddelat att från generalstabens sida intet vore att erinra mot banans färdigbyggande till Lappträsk.

Under sistlidne december månad hafva Öfver-Torneå, Hietaniemi och Karl Gustafs kommuner ytterligare uttalat sina önskningsar om ökade anslag för banans skyndsamma framdragande till Lappträsk.

Vid föredragning af ärendet i statsrådet den 12 januari 1907 yttrade departementschefen följande:

»I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag flera skäl tala för önskvärdheten af att ifrågavarande arbeten kunde påskyndas mer än hittills skett. Bland annat lider det, såsom järnvägsstyrelsen ock påpekat, intet tvifvel, att det ställer sig ekonomiskt ofördelaktigt, särskildt med hänsyn till administrationskostnaderna, att bedrifva arbetet vid ifrågavarande anläggningar med så ringa intensitet, som med de årligen anvisade anslagen kunnat ifrågakomma. Då emellertid Riksdagen ansett kostnaderna för dessa anläggningar böra bestridas med anslagsmedel, och någon ändrad anordning i detta hänseende nu icke lär böra ifrågasättas, synes, i betraktande jämväl af öfriga stora anslagskraf, som

* Kursiv af motionären.

föreläggas Riksdagen, budgeten icke böra för ifrågavarande ändamål belastas med större belopp än under föregående år.

Jag får därför tillstyrka Kungl. Maj:t att föreslå Riksdagen att till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk för år 1908 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.»

Af det föregående framgår således,

att Kungl. Maj:ts olika regeringar under alla dessa år såväl som alla öfriga myndigheter, kommuner och enskilda enstämmigt framhållit banans stora betydelse i socialt, ekonomiskt och politiskt hänseende och önskvärdheten af dess framdragande snarast möjligt till finska gränsen,

att järnvägsstyrelsen utom andra synpunkter särskildt framhållit den ekonomiska sidan och ansett som synnerligen oklokt att bygga banan med alltför små årliga anslag och därför föreslagit

för år 1905	kronor	2,707,500
» » 1906	»	1,000,000
» » 1907	»	1,000,000
» » 1908	»	1,200,000

att Kungl. Maj:ts regering

för år 1905 äskat	kronor	2,707,000
» » 1906 »	»	1,000,000
» » 1907 »	»	500,000
» » 1908 »	»	500,000

att Riksdagen anvisat

för år 1905	kronor	500,000
» » 1906	»	500,000
» » 1907	»	500,000

således inalles summa kronor 1,500,000

Hela kostnaden är för järnbanan Morjärv—Lappträsk beräknad till..... kronor 3,984,846
 för landsvägen Boden—Morjärv—Lappträsk..... » 1,243,000

Summa kronor 5,227,846

Återstår således kronor 3,727,846

Med fortgående af samma låga anslag skulle alltså åtgå ännu 8 å 9 år, innan denna så betydelsefulla järnväg blefve färdig.

Spörja vi nu hvad som blifvit utfördt med dessa 1,500,000 kronor, så är det i hufvudsak följande:

landsvägen Boden—Morjärv;
 någon del af landsvägen Morjärv—Lappträsk;
 landfästen och en del öfverbyggnad till broarna öfver Kalix älf
 och andra mindre vattendrag; samt
 terrasserings af banan Morjärv—Kalix älf, utgörande ungefär 1 kilometer.

Däremot har något arbete i öfrigt öster om Kalix älf icke blifvit utfördt — d. v. s. allt terrasseringsarbete återstår.

Hade åtminstone landsvägen Morjärv—Lappträsk blifvit byggd före landsvägen Boden—Morjärv, där materialväg förut fanns, så hade de så kallade öfverbyggarna och gränsbefolkningen emot Finland ändock haft jämförelsevis lätt att komma från Lappträsk fram till Morjärv. Nu finns ingen annan väg än att från Lappträsk, som är en vägknut, köra 3 mil ned till Neder-Kalix och därifrån 4 mil efter den aldra eländigaste och mest backiga väg uppåt till Morjärv och med dåligt och svårt färgställe — en väg, som utgör det största djurplågeri för hästar, och som under vissa årstider innebär lifsfara för människor.

Att Kungl. Maj:ts regering för hvardera af åren 1907 och 1908 äskat endast 500,000 kronor torde enligt herr statsrådets yttrande till statsrådsprotokollet uteslutande bero på hänsynen till Riksdagens uttalade åsikt, att ifrågavarande järnväg endast bör byggas med anslagsmedel, ty i alla sina yttranden synes regeringen i öfrigt hysa lika uppfattning med kungl. järnvägsstyrelsen, som hvarje år på det varmaste yrkat på högre anslag och banans framdragande till Tornedalen snarast möjligt.

Hvad åter angår Riksdagens under alla föregående år fattade beslut att endast anvisa 500,000 kronor att utgå af skattemedel till denna statsbanedel, så torde man vara berättigad att antaga, att detta skett hufvudsakligen af nödig hänsyn till då rådande förhållanden och de mindre gynnsamma konjunkturerna, som under dessa år beredde någon svårighet för budgetens uppgörande. Däremot synes man ej därpå kunna draga den slutsatsen, att Riksdagen därmed velat på förhand binda sig att under alla förhållanden — äfven de gynnsammaste — endast anslå ett så ringa belopp som en half miljon till byggnaden blott af något slags budgethänsyn eller för att i 10—12 år förlänga banans fullbordande, utan hänsyn till den ökade administrationskostnad och den totala afsaknad af någon som helst inkomst af järnvägen som till följd af den långt utdragna arbetstiden blefve en följd. Då nu

bättre konjunkturer inträdt och tillgångarna efter Riksstatens uppgörande för 1908 synas tillåta en väsentlig förhöjning af detta anslag, synes det, som om såväl Kungl. Maj:t som Riksdagen icke skulle kunna hafva anledning att motsätta sig en förhöjning, som jämväl af generalstaben tillstyrkts, och som skulle möjliggöra fullbordande af stambanan fram till Lappträsk inom rimlig tid och på billigare sätt än eljest är möjligt.

Vi våga därför med anslutning till kungl. järnvägsstyrelsens i underdånighet uttalade åsikt, att det återstående anslaget borde så fördelas, att stambanan fram till Lappträsk kunde vara färdig senast med utgången af 1909, hysa den förhoppning, att Riksdagen ville behjärta de sociala, politiska och ekonomiska, såväl järnvägsekonomiska som allmänna ekonomiska skäl, som tala för denna banas snaraste färdigbyggande.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, få vi vördsamt hemställa,

att det af kungl. järnvägsstyrelsen i underdåniga skrifvelsen af den 13 november 1906 föreslagna beloppet för fortsättande af norra stambanan från Morjärv till Lappträsk och för färdigbyggande af landsvägen Morjärv—Lappträsk måtte för år 1908 anvisas med 1,200,000 kr.

Stockholm den 25 januari 1907.

Lars Berg.
K. G. Bildt.

Carl Taube.
Emil Berggren.

K. A. Wallenberg.
