Nr 207.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anläggning af statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi m. m.; gifven Stockholms slott den 7 april 1911.

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

dels besluta anläggning af statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi för en beräknad kostnad af 2,837,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägarna böra genomgå,

dels ock för år 1912 bevilja till påbörjande af samma anläggningar ett anslag af 900,000 kronor samt för anordnande af militärstation vid Keräsjoki håll- och mötesplats å järnvägen Lappträsk—Veittijärvi ett anslag af 32,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 232,500 kronor.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Hugo Hamilton.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 7 april 1911.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve TAUBE,
Statsråden: PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
SWARTZ,
grefve HAMILTON,
MALM,
LINDSTRÖM,
NYLANDER,
VON SYDOW,
VON KRUSENSTIERNA.

Departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde:

Fortsättning af norra stambanan.

Då jag nu går att inför Kungl. Maj:t anmäla frågan om fortsättning af norra stambanan från Veittijärvi samt ordnandet af Tornedalens järnvägsförhållanden, tillåter jag mig till en början i korthet erinra om hvad som förut förekommit i frågan om anläggandet af denna stambana.

Tidigare åtgärder. Järnvägen Boden—Morjärv.

Med underdånig skrifvelse den 21 november 1894 öfverlämnade Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län en af samma läns landsting gjord underdånig ansökning, att Kungl. Maj:t täcktes anbefalla undersökning af terrängförhållandena för en järnvägsanläggning mellan Boden och Torne älf samt aflåta proposition till Riksdagen om

lämpligt anslag för fortsatt byggande af norra stambanan till riksgränsen.

Uti däröfver den 30 april 1895 afgifvet underdånigt utlåtande anförde dåvarande t. f. chefen för generalstaben, att stambanans framdragande till riksgränsen, så framt den finge en strategiskt riktig utstakning, väl komme att medföra hvarjehanda fördelar för försvaret af landskapet Norrbotten, men att dessa fördelar likväl icke kunde uppväga de betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet, som däraf 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 afstyrka förslaget. T. f. chefens för generalstaben yttrande den 30 april 1895.

Hvad beträffade spörsmålet om den riktning, hvari norra stambanans framdragande till riksgränsen borde ske, syntes tre dylika riktningar med något fog kunna ifrågasättas, nämligen

en nordlig linje öfver Öfverstbyn (vid Råne älf), Öfver Kalix till Niemis (invid Torne älf, ungefär 10 kilometer söder om Öfver Torneå kyrkby);

en midtellinje öfver Niemifors (vid Råne älf), Ytter Morjärv (vid Kalix älf) till Korpikylä (vid Torne älf, ungefär midt emellan Hietaniemi och Karl Gustafs kyrkbyar) samt

en sydlig linje, en kustlinje, öfver Melderstein (vid Råne älf), Hvitåfors, Neder Kalix till Haparanda.

Af dessa linjer förordade t. f. chefen för generalstaben afgjordt den s. k. midtellinjen.

Sedan ledamöterna af 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 Haparanda, utan att förslaget vunnit Riksdagens bifall, uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift gjort enahanda framställning, afgaf Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, till följd af nådig remiss, den 19 juni 1895 underdånigt utlåtande i ämnet och anförde därvid beträffande den sträckning, hvari järnvägen skulle framdragas, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som i likhet med t. f. chefen för generalstaben hölle före, att den af honom angifna kustlinjen icke lämpligen kunde väljas, och som, hvad anginge själfva ändpunkten för den blifvande järnvägen, icke tilltrodde sig att jäfva de grunder, som föranledt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande den 19 juni 1895.

honom till det uttalandet, att Haparanda stad från strategisk synpunkt icke kunde anses för någon lämplig slutpunkt, för egen del förordade den af t. f. chefen för generalstaben föreslagna midtellinjen.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 14 oktober 1895.

Den 14 oktober 1895 afgaf järnvägsstyrelsen infordradt underdånigt utlåtande i ämnet, därvid styrelsen anförde, bland annat, följande.

En järnväg, anlagd i den af t. f. chefen för generalstaben förordade riktningen från Boden eller dess närhet öfver Kalix älf till Korpikylä vid Torne älf, kunde visserligen ej påräkna någon afsevärdt större trafik än den å en kustbana möjligen uppstående men skulle på grund af sitt läge och därigenom att den komme att inuti landet korsa flera vid hafvet utmynnande vägar dock medföra större fördel för länet i dess helhet än någon af de andra föreslagna linjesträckningarna, ity att befolkningen såväl norr som söder om järnvägen i sådant fall kunde draga afsevärd nytta af densamma. Därtill komme, att, enligt t. f. chefens för generalstaben yttrande, denna linjesträckning ej skulle medföra allt för stora olägenheter i strategiskt afseende; och styrelsen ansåg därför, att fullständiga undersökningar för norra stambanans fortsättning till gränsen mot Finland i första rummet borde afse en sträckning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den föreslagna midtellinjen. Enär det emellertid på anförda skäl kunde ifrågasättas, att järnvägen droges till Haparanda i stället för till Korpikylä, ansåg styrelsen, att, i samband med undersökningen af linjen från Boden öfver Forsbyn till Korpikylä, sådan äfven borde verkställas för en järnvägslinje från Boden öfver Forsbyn till Haparanda.

Kungl. Maj:ts beslut den 19 juni 1896.

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

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 december 1896.

Sedan de sålunda anbefallda undersökningarna bragts till slut, öfverlämnade järnvägsstyrelsen med underdånigt utlåtande den 31 december 1896 plan- och profilritningar samt kostnadsförslag rörande sträckningen för norra stambanans forsättande från Boden till Forsbyn, därvid sty-

relsen af anförda skäl hemställde, att banan ej skulle bringas till utförande längre än till Ytter Morjärv vid Kalix älf.

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 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 bidraga 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.

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

Kungl. Maj:ts framställning om anläggning af nyssnämnda statsbana blef af Riksdagen enligt skrifvelse den 18 maj 1897 bifallen, hvaremot Kungl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med berörda bana af landsväg från Boden till Forsbyn, hvilken anläggning ansågs utan någon olägenhet kunna tills vidare anstå, icke vann Riksdagens bifall. Riksdagens beslut år 1897.

Järnvägen Morjärv—Lappträsk.

Departementschefens yttrande 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 afsedd att fullbordas under loppet af 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 under-

sökning för statsbanans framdragande från Morjärv till Karungi by i Karl Gustafs socken.

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

Kungl. Maj:ts beslut den 29 november 1901.

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

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 17 december 1902.

Med underdånigt utlåtande den 17 december 1902 öfverlämnade 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 underdåniga utlåtande af den 14 oktober 1895, ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke de militära fordringarna kunde anses blifva på tillfyllestgörande sätt tillgodosedda, om banan, med bibehållande i hufvudsak af den nu utstakade riktningen mellan Morjärv och Lappträsk, från sistnämnda plats erhölle en sträckning någorlunda direkt på Haparanda, och meddelade styrelsen, att tekniska svårigheter icke förelåge för stambanans framdragande från Lappträsk till Haparanda.

Chefens för generalstaben utlåtande den 15 januari 1903.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 15 januari 1903 förordade chefen för generalstaben järnvägens dragande till Karungi.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande den 10 oktober 1903.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län inkom därefter med infordradt underdånigt utlåtande af den 10 oktober 1903 och öfverlämnade därvid en till Kungl. Maj:t ställd skrift, däruti utsedda ombud för stadsfullmäktige i Haparanda i underdånighet anhållit om

undersökning för anläggning af en järnväg från Mörjärv direkt till Haparanda eller, om detta icke kunde bifallas, från Lappträsk direkt till Haparanda.

För egen del anförde Kungl. Maj:ts befallningshafvande, under framhållande af nämnda järnvägsanläggnings stora betydelse för orten, att genom att förlägga banans slutpunkt till Karungi några mera afsevärda fördelar icke komme att tillskyndas Tornedalen i sin helhet än de, 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 af de olägenheter och skadliga verkningar, som med skäl kunde befaras uppkomma genom förläggande af banans slutpunkt till trakten af 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 af de fördelar, som en förbindelse med svenska statsbanan erbjöde. Sedan denna förbindelseled blifvit upprättad, skulle de af Kungl. Maj:ts befallningshafvande antydda olägenheterna komma att visa sig.

I trots af de billiga järnvägsfraktsatser, som beredts Norrland och Norrbotten i förhållande till öfriga delar af Sverige, hade det dock visat sig, att transporten af 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 äfven efter statsbanans uppdragande till Torne älf 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 af dylika varor, som förut försiggått öfver Haparanda, därefter komme att ske öfver Torneå stad, då denna satts i järnvägsförbindelse med de orter, hvarifrån varorna kunde å närmaste landsväg föras till bestämmelseorterna. Äfven om denna införsel delvis kunde tänkas äga rum genom svenska köpmän, komme nog största delen af handeln å Karl Gustafs socken och de norr därom belägna orterna att gå till finska och i Finland bosatta köpmän, hvilka trots de svårigheter, som tullförhållandena vållade, skulle lägga under sig all den större handeln i Tornedalen. Då lifliga handelsförbindelser vore ägnade att främja och framkalla in-

flyttningar, skulle med visshet under de gifna förutsättningarna Tornedalen icke undgå att komma under ett stort och mäktigt inflytande från finska köpmäns sida.

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

De stora olägenheter, som den tyngre godstrafikens drifvande öfver till Finland skulle framkalla, syntes äfven komma att göra sig gällande beträffande den persontrafik, som måste äga rum emellan öfre 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 af de bättre kommunikationsmedlen skulle helt visst äfven persontrafiken drifvas öfver 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 öfre Tornedalen i en önskad nära förbindelse med det öfriga Sverige skulle en billigare byggd järnväg kunna utgå från Lappträsk till Matarengi rätt betydliga kyrkoby inom Öfver Torneå socken. De härigenom lättade kommunikationerna skulle med all säkerhet på ett synnerligen mäktigt sätt bidraga till att främja och stärka svensk odling samt svenskt språk och sinnelag inom den öfre Tornedalen.

Yttrande af Karl Gustafs socknemän.

Med skrifvelse den 30 november 1903 öfverlämnades utdrag af protokoll, hållet vid kommunalstämma med Karl Gustafs 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.

Ansökning af Neder Kalix socknemän.

Uti 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 älf för Riksdagen framlades, undersökning af en af baningenjören Oscar Wickman år 1895 uppgången järnvägslinje från Forsbyn direkt till Haparanda måtte verkställas.

1904 års proposition.

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

En järnvägsförbindelse mellan öfre Norrland och det öfriga landet utgjorde det nödvändiga underlaget för ett kraftigt befordrande af odling och framåtskridande i dessa aflägset belägna trakter, som emellertid ingalunda saknade möjligheter till en ganska rik utveckling. En sådan förbindelse skulle ock tjäna till att med det öfriga landet närmare förbinda den till större delen finsktalande befolkningen i denna landsdel och bidraga till utbredande därstädes af svenskt språk och svensk kultur. Förbises borde icke heller, att genom järnvägens framdragande till riksgränsen och den möjlighet, som därmed öppnades för vinnande af förbindelse med det finska järnvägsnätet, utsikt erhölles till ej mindre en ökning af trafiken å våra nordligaste statsbanor, som borde afsevärdt höja dessa banors afkomst, än äfven en mellanrikshandel, som kunde blifva af stor betydelse för invånarna i dessa bygder. Då slutligen vederbörande militära myndighet förklarat 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 hufvudsak 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 älf omkring 2 ½ mil ofvanför 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 Karungilinjen. Medan Haparandalinjen hufvudsakligen skulle gagna Haparanda stad, som emellertid till följd af sitt läge vid sjön redan icke vore alldeles utan kommunikationer, skulle man genom linjens dragande till Karungi föra den kraftiga häfstång för utvecklingen, som en järnväg innebure, in i den tätast befolkade delen af Tornedalen, hvilken dal otvifvelaktigt vore den trakt, som här erbjöde de rikaste utvecklingsmöjligheter, men som nu vore i saknad af kommunikationer. Banan skulle komma att genomlöpa stora odlingsbara vidder, hvilkas uppodling den skulle i hög grad främja, äfvensom bereda den finsktalande befolkningen i älfdalen en mera direkt förbindelse med det öfriga landet än sträckningen till Haparanda, som skulle gå i utkanten af den egentliga finnbygden. Banans stora kulturella uppgift skulle således med denna sträckning bäst förverkligas. De af Kungl. Maj:ts befallningshafvande uttalade farhågorna för, att Tornedalens handelsförbindelser skulle helt och hållet dragas öfver till Torneå, syntes

departementschefen öfverdrifna. Förhoppning syntes förefinnas, att förhållandena skulle så utveckla sig, att dessa handelsförbindelser komme att bibehållas inom riket. En i alla afseenden tillfredsställande plats för öfvergången af Torne älf ansåg departementschefen hafva 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 Karungilinjen. I afseende å banans förande öfver älfven kunde emellertid då ej något förslag framläggas, enär frågan om järnvägens anslutning till det finska järnvägsnätet måste blifva beroende på öfverenskommelse med vederbörande främmande myndighet. Slutligen erinrade departementschefen därom, att de militära myndigheterna efter noggranna undersökningar å ort och ställe bestämdt påyrkat järnvägens dragande till Karungi, och därvid borde naturligtvis det största afseende fästas.

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

Motioner vid 1904 års riksdag.

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

Uti den förra motionen yrkades, bland annat, att Riksdagen måtte, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition i hvad den rörde anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi samt landsväg från Boden till Morjärv och från Morjärv till Lappträsk, i skrifvelse 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. Uti den senare motionen hemställdes, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts nyssnämnda förslag, i hvad det afsåge anläggandet af en statsbana från Lappträsk till Karungi, ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om undersökning samt upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för en statsbanas framdragande från Lappträsk till Haparanda.

Uti afgifvet utlåtande (nr 75) anförde statsutskottet, bland annat, följande. Statsutskottets utlåtande.

Till stöd för förslaget om en utsträckning af den norrländska stambanan fram till gränsen mot Finland hade särskildt framhållits, att den järnvägsförbindelse, som därigenom skulle beredas dessa aflägsna gränstrakter, ej blott skulle blifva af stor betydelse för deras ekonomiska utveckling och framåtskridande utan äfven verksamt bidraga att med det öfriga 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 af största betydelse, och det vore förnämligast med hänsyn därtill, som utskottet funnit sig böra tillstyrka den ifrågasatta banans anläggning. Beträffande den riktning, i hvilken banan skulle framdragas, ansåg utskottet den af Kungl. Maj:t föreslagna linjen från Morjärv öfver Lappträsk till Karungi vara att föredraga framför de sydligare sträckningarna med ändpunkt i Haparanda, som ifrågasatts i ofvan omförmälda motioner. Såsom i statsrådsprotokollet påpekats, skulle sistnämnda sträckningar framgå i utkanten af den egentliga finnbyggden och hufvudsakligen blifva till gagn för Haparanda stad, hvaremot banan genom att dragas till Karungi skulle väsentligen främja utvecklingen af den tätast befolkade delen af Tornedalen och bereda dess finsktalande befolkning en direkt förbindelse med landets öfriga invånare. Banans stora uppgift i nationellt och kulturellt hänseende skulle sålunda otvifvelaktigt bäst vinnas med denna sträckning, en omständighet, som utskottet ansåg böra, jämte de militära skälen, vara afgörande för valet af densamma.

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

Utskottet föreslog Riksdagen besluta i öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts ofvan angifna förslag i ämnet.

Vid utlåtandet hade afgifvits särskilda reservationer af I. Wijk med flera samt af H. Andersson. Reservationer.

I. Wijk och hans medreservanter ansågo för sin del, att, sedan den norrländska stambanan numera blifvit framdragen så långt i nordost som till Morjärv vid Kalix älf, en stor del af den i svenska gränstrakterna bosatta befolkningen borde hafva väsentlig fördel af denna järnvägsförbindelse med rikets centralare delar. I betraktande häraf

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 hvad som meddelats i det statsrådsprotokoll, som åtföljde Kungl. Majt:s till 1897 års Riksdag gjorda framställning om anläggning af statsbanan Boden—Ytter Morjärv, den dåvarande t. f. chefen för generalstaben förklarat, att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur miltär synpunkt utan tvärtom innebure en påtaglig försämring af vårt lands strategiska läge. Då därtill komme, att någon afsevärd 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 af detta företag, som med ej obetydliga utgifter skulle ytterligare belasta en redan förut hårdt ansträngd budget. Reservanterna, som af ofvan angifna skäl ansågo sig icke för närvarande böra tillstyrka fortsättande af den norra stambanan och som därför icke hade anledning att närmare undersöka de olika sträckningar, som för banans fortsättning till gränsen blifvit ifrågasatta, funno sig dock böra uttala, att de ansågo den af Kungl. Maj:t föreslagna ändpunkten för järnvägen vara att föredraga framför hvarje annan dittills föreslagen. Någon undersökning af annan linje ansågo de sig därför icke böra förorda.

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

Frågans behandling inom kamrarna.

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

Riksdagens beslut.

Vid företagen gemensam omröstning i frågan blef Riksdagens beslut bestämdt i enlighet med den af Andra kammarens flertal omfattade meningen.

Frågan om järnvägens fortsättning. Framställning af stadsfullmäktige i Haparanda i januari 1906.

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

Kommitterade framhöllo i sin skrifvelse i hufvudsak följande.

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

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande den 12 februari 1906.

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

Kungl. Maj:ts befallningshafvande tillstyrkte därför bifall till den af Haparanda stadsfullmäktiges kommitterade gjorda framställningen.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 12 mars 1906.

I underdånigt utlåtande den 12 mars 1906 öfver sistberörda framställning erinrade järnvägsstyrelsen om hvad styrelsen beträffande norra stambanans framdragande till gränsen mot Finland anfört i sina underdåniga skrifvelser den 14 oktober 1895 och den 17 december 1902; och anförde styrelsen därjämte följande.

Enligt hvad i styrelsens berörda underdåniga skrifvelser framhållits, kunde ett tillfredsställande ekonomiskt resultat af driften å norra stambanan öster om Boden icke motses, förrän tidsenlig förbindelse med finska stambanan vunnits. Med anledning däraf 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 önskvärdt, 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 krafven.

Styrelsen hemställde förty, bland annat, att, om slutpunktens för norra stambanan förläggande till Haparanda vore förenlig med de militära krafven, det måtte uppdragas åt styrelsen att, i samråd med militär myndighet för åvägabringande af erforderlig öfverensstämmelse mellan de tekniska och militära fordringarna i afseende 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, afstyrkte styrelsen bifall till ofvanberörda af stadsfullmäktige i Haparanda genom utsedda kommitterade gjorda framställning.

Chefens för generalstaben utlåtande den 12 april 1906.

Uti infordradt underdånigt utlåtande den 12 april 1906 yttrade chefen för generalstaben, att de militära skälen för norra stambanans slutpunkts förläggande till Karungi fortfarande måste tillmätas samma betydelse som hittills, och afstyrkte han fördenskull bifall till den gjorda framställningen.

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

Kungl. bref den 3 september 1909.

För att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det styrelsen sålunda gifna bemyndigandet öfverlämnade Kungl. Maj:t den 7 januari 1910 tre till Kungl. Maj:t ingifna, lika lydande framställningar, underskrifna af omkring ett tusental inbyggare i Öfver Torneå, Hietaniemi och Pajala socknar.

Petitioner af inbyggare i Öfver Torneå, Hietaniemi och Pajala socknar.

Uti berörda underdåniga petitioner har anhållits, att vid aflåtande af proposition om stambanans framdragande till riksgränsen mot Finland Kungl. Maj:t måtte föreslå dess sträckning så, att öfre och mellersta Tornedalens befolkning i möjligaste mån kunde utnyttja de fördelar, banan skulle kunna för densamma medföra. Under framhållande af önskvärdheten af 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 af ortens produkter och införsel af förnödenheter skulle förkortas med fem mil för de norr om Matarengi belägna orterna; att landsvägen efter älfdalen upp till Matarengi därigenom skulle undgå den slitning, som genom den nuvarande starka trafiken åsamkades och som i underhåll medförde kostnader, hvilka 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 öfver Finland, om en bana uppför älfdalen komme till stånd på finska sidan af gränsen tidigare än på den svenska; att för åstadkommande af 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, hvilken löpte nära parallellt med riksgränsen och hvilken, oaktadt mellankommande arbetsnedläggelse, fullbordades inom loppet af $2^1/_4$ år samt öppnades för trafik den 15 oktober 1909.

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 26 mars 1910.

Uti underdånig skrifvelse den 26 mars 1910 anmälde järnvägsstyrelsen därefter, att de genom nådiga brefvet den 3 september 1909 anbefallda undersökningarna och utredningarna blifvit genom styrelsens försorg verkställda, och erinrade styrelsen i sammanhang därmed, hurusom man vid bedömandet af olika sätt för tillfredsställande af behofvet af järnvägskommunikationer till och uti gränstrakterna mot Finland hade att taga hänsyn till ett flertal på frågan inverkande faktorer, af hvilka de viktigaste syntes vara dels de militära synpunkterna, dels önskvärdheten af att framdeles kunna erhålla lämplig förbindelse mellan de svenska och de finska järnvägsnäten, dels slutligen huru ifrågavarande gränstrakters intressen i kommersiellt och kulturellt hänseende bäst skulle kunna tillvaratagas.

Hvad de militära synpunkterna beträffar, förklarade styrelsen sig sakna förutsättningar för att närmare ingå på desamma, men erinrade dock om hvad i fråga om dessa förut anförts, hvaraf framgår, att chefen för generalstaben dels icke velat motsätta sig banans framdragande till Torne älf dels ock bland ifrågasatta olika sträckningar, efter från de militära myndigheternas sida företagna undersökningar, förordat linjen till Karungi.

Vidkommande sättet för anordnande framdeles af förbindelse mellan de svenska och de finska järnvägsnäten ansåg sig styrelsen på frågans dåvarande stadium icke böra för närvarande yttra sig. På det att Tornedalens järnvägsfråga emellertid icke må fördröjas därigenom, att platsen för åvägabringande af ofvannämnda förbindelse icke vore bestämd, uttalade styrelsen, med frångående af sin tidigare ståndpunkt att banan borde dragas från Lappträsk direkt till Haparanda, önskvärdheten af att banan öster om Lappträsk måtte framdragas på sådant sätt, att hinder icke möter för sammanknytning vid hvilken punkt som helst mellan Karungi och Haparanda, för den händelse att sådan sammanknytning af militära eller andra skäl icke kunde ske vid eller i närheten af 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 af 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 af Tornedalens nordliga belägenhet måste anses synnerligen god. En utmärkt

jordmån hade där sedan gammalt gifvit uppehälle åt en jämförelsevis talrik befolkning, boende till sin hufvudsakliga del inom ett invid Torne älf beläget bälte af i medeltal omkring en kilometers bredd, som sträcker sig från Haparanda omkring sjuttiofem kilometer upp längs älfven till Matarengi, ofvanför hvilken plats befolkningstätheten aftager. I jordbrukshänseende särskildt utmärkande för denna älfdal vore de »självväxande älfängarna», hvilka gåfve näring åt en stor boskapsstam. Innanför älfängarna odlades å nyssnämnda bälte i ganska stor skala korn och i någon mån råg och foderhafre. Men äfven i trakter längre från älfven funnes stora odlade eller till odling föreslagna och därtill lämpliga vidsträckta marker. I detta afseende 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 bedrefves äfven sedan några år i dessa gränstrakter för att göra befolkningen delaktig af modernare jordbruksmetoder, genom hvilka den i sig själf fruktbara jorden skulle kunna aflockas vida större skördar än hvad som nu ägde rum, och hade dessa sträfvanden redan tydligt yttrat sig genom införandet mångenstädes af modernare jordbruksredskap för jordens bearbetande och skördens inbärgande. Under förhanden varande goda naturliga förutsättningar och med det arbete, som bedrefves för deras tillgodogörande, borde man enligt styrelsens mening kunna hafva väl grundade skäl antaga, att Tornedalen skulle gå en rik utveckling till mötes. Att en järnväg till och i denna dalgång därvid skulle utöfva ett mäktigt inflytande, antog styrelsen kunna tagas för alldeles gifvet. De nuvarande höga transportkostnaderna efter landsväg för införande af jordbruksredskap, gödningsämnen och dylikt samt utförande af 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 afseende kunde sägas, att Tornedalens befolkning för närvarande afgjordt 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 blifvit äldre, komme de under handel och vandel med finska element på båda sidor om gränsen att i språkligt hänseende alltmer aflägsna 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, hvilken sätter 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 skrifvelse 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 framdrages till gränsen mot Finland. Sådana varuslag, hvilka icke tåla vid de dryga frakter, som betingas af långa järnvägstransporter, komme, påpekade styrelsen, vid export eller import gifvetvis 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 öfver Kemi eller annan närbelägen hamn på finska sidan. Den svenska hamnplats, med hvilken stambanan skulle förbindas, borde således enligt styrelsens mening ligga så nära Torne älfs mynning som möjligt.

Vikarna längs kusten väster om denna plats vore emellertid, anmärkte styrelsen, tillföljd af uppslamning från älfven samt kanske äfven genom den pågående höjningen af 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 älfmynningen, 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 af året med högt vattenstånd vore den tillgänglig för en del af de nu använda kustbåtarna. Äfven vid stadens nuvarande hamnplats, Salmis, vore vattendjupet icke tillräckligt för att tillfredsställa fordringarna på en god export- och importhamn, i det att det icke uppgår till mer än 3,5 à 4 meter. Vid Karl Johans stad — belägen på västra sidan om den landtunga, som skjuter ut i hafvet omedelbart väster om Keräsjoki mynning samt strax öster om Santasari — kunde däremot erhållas ett vattendjup af 6 à 8 meter utan alltför kostsamma muddringsarbeten.

Uti skrifvelsen sade sig styrelsen vidare vid undersökningarnas fortföljande hafva blifvit alltmera öfvertygad om nödvändigheten af 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 älf och på lämpligt sätt förbundits med hamnplats vid Karl Johans stad dels ock en bana anlagts längs älfven 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 skrifvelsen såsom litt. A, B, C, D och E. För innebörden i de olika förslagen blir jag i tillfälle att senare lämna en närmare redogörelse.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare i sin skrifvelse den 26 mars 1910, att, om den föreliggande frågan endast behöft bedömas ur hufvudsakligen trafiktekniska synpunkter, styrelsen skulle till omedelbart utförande föreslagit det med litt. A betecknade bansystemet. Då emellertid vid frågans afgörande äfven andra synpunkter, hvilka 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 af den bandel, om hvilken någon tvekan icke syntes behöfva råda, enär den ingick i alla de förut angifna bansystemen, nämligen sträckan Lappträsk—Veittijärvi.

Till följd af nådig remiss afgaf Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län den 9 april 1910 underdånigt utlåtande i ärendet och biträdde därvid järnvägsstyrelsens förslag.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande den 9 april 1910.

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

Chefens för generalstaben yttrande den 12 april 1910.

Chefen för generalstaben hade därför begränsat sitt yttrande till själfva det förslag, som järnvägsstyrelsen framlagt om fortsättande af stambanan genom öfre Norrland till Veittijärvi, och därvid förklarat, att, då riktningen af den föreslagna linjen vore den, som tillförene förordats

af chefen för generalstaben, han icke hade något att erinra mot densamma.

Däremot ansåg generalstabschefen, att man ej då borde besluta om banans framdragande ända till Veittijärvi, då det numera handlade ej blott om själfva stambanans sträckning utan om en mera vidtomfattande lösning af Tornedalens järnvägsfråga. Sträckan till Veittijärvi vore visserligen, anmärktes sålunda i utlåtandet, gemensam för alla de alternativ, järnvägsstyrelsen upptagit, men på frågans nuvarande ståndpunkt syntes det ej vara uteslutet, att äfven andra uppslag — eventuellt från orten — kunde framkomma, där en afböjning eller förgrening gjordes tidigare än vid Veittijärvi. Chefen för generalstaben påpekade vidare, att Veittijärvi ej vore tänkt såsom station eller ens som mötesplats utan, så vidt af handlingarna kunnat inhämtas, endast en punkt ute på linjen i en obebyggd trakt. Veittijärvi betecknade alltså ej någon sorts afslutning utan blott den punkt, till hvilken rälstippen skulle föras fram. Under sådana förhållanden ansåg chefen för generalstaben, att förslaget om stambanans fortsättande borde begränsas till Keräsjoki, helst en sådan begränsning syntes betingad äfven af andra skäl.

1910 års proposition.

Vid ärendets föredragning den 15 april 1910 anmärkte jag, att frågan om lämpligaste sättet för hela detta kommunikationsproblems slutliga lösning visserligen icke då förelåg i det utredda skick, att ett afgörande härom kunde träffas. Järnvägen till Lappträsk väntades emellertid blifva i hufvudsak fullbordad vid slutet af år 1910, och det vore därför synnerligen önskvärdt, om arbetet med järnvägens fortsatta framdragande ytterligare en sträcka kunde omedelbart vidtaga, utan att man därigenom bunde sig vid något visst sätt för kommunikationsfrågans ordnande i dess helhet.

Jag erinrade vidare, att järnvägsstyrelsen föreslagit, att man då skulle besluta byggande af bandelen Lappträsk—Veittijärvi, en sträcka af 13 kilometer. Härigenom skulle enligt järnvägsstyrelsens mening vägen fortfarande stå öppen för alla de olika alternativ, som kunde tänkas, med undantag allenast för det tidigare framställda förslaget att draga banan från Lappträsk genaste vägen till Haparanda. Därest frågan skulle lösas i syfte att gå direkt till nämnda stad, syntes dock, på sätt järnvägsstyrelsen anfört, vara klokare tänka sig, att linjen droges förbi byarna Keräsjoki och Haara till Veittijärvi för att där vika af mot söder och genom Keräsjoki dalgång föras fram till Nikkala och vidare till Haparanda. Med den genare sträckningen skulle näm-

ligen järnvägen komma att gå fram genom obygder, föga lämpade för odling, medan den andra genomlöpte delvis befolkade trakter med goda odlingsmöjligheter.

Jag anförde vidare:

»Chefen för generalstaben har emellertid hemställt, att banans fortsatta byggande nu måtte stanna vid den föreslagna hållplatsen vid Keräsjoki, 8,2 kilometer från Lappträsk.

Den af järnvägsstyrelsen förordade bandelen Lappträsk—Veittijärvi har af styrelsen beräknats draga en kostnad af 1,127,000 kronor, medan kostnaden för en bana från Lappträsk till östra ändan af den vid Keräsjoki belägna håll- och mötesplatsen, enligt hvad järnvägsstyrelsen meddelat mig, skulle belöpa sig till 535,000 kronor.

Den väsentligaste anledningen, hvarför järnvägsstyrelsen tillstyrkt banans byggande till Veittijärvi, har varit, att de hufvudsakliga terasserings- och broarbetena förekomma å sträckan mellan Keräsjoki och Veittijärvi, där banan öfvergår vidsträckta sumpmarker, som kräfva mycket afsevärda fyllningar, och därjämte korsar två jämförelsevis betydande vattendrag, under det motsvarande arbeten mellan Lappträsk och Keräsjoki äro af mycket ringa omfattning. En utredning rörande de penningbelopp, som för banbyggnaden i de särskilda fallen skulle komma arbetsstyrkan tillgodo under år 1911, har visat, att desamma skulle blifva omkring 460,000 kronor för bansträckan Lappträsk—Veittijärvi men allenast omkring 170,000 kronor för bandelen Lappträsk—Keräsjoki. Häraf följer, att, under det man för byggandet af den förra sträckan skulle kunna använda en jämförelsevis stor del af den arbetsstyrka, som innevarande år sysselsättes vid statsbanan Morjärv—Lappträsk, man för byggandet af sträckan Lappträsk—Keräsjoki skulle hafva behof af endast en mycket ringa del af denna arbetarskara. Det är också uppenbart, att byggnadsarbetena icke skola kunna drifvas på ekonomiskt sätt med så litet anslag, som skulle kräfvas, om banans framdragande beslutes allenast till Keräsjoki.

Med hänsyn till dessa omständigheter synes mig böra tagas i öfvervägande, huruvida de af generalstabschefen anförda skäl mot järnvägens byggande till Veittijärvi äro af så väsentlig betydelse, att de nödvändiggöra, att man stannar med järnvägsbyggandet vid Keräsjoki. Hvad då först angår möjligheten af ytterligare ett uppslag, som förutsätter afböjning eller förgrening tidigare än vid Veittijärvi, torde till en början böra erinras, att ifrågavarande sträcka ingår såsom en del af den linje, hvilken tidigare förordats af chefen för generalstaben, hvadan från militär

sida knappast lärer vara att förvänta något förslag, som icke låter sig förena med den af järnvägsstyrelsen nu till utförande ifrågasatta bandelen. Något sådant har icke heller ställts i utsikt af chefen för generalstaben. Därest man skulle stanna för något bansystem, som afser att föra hufvudbanan direkt ner till hamnplats i närheten af Haparanda, torde banan också i hvarje fall böra, förutom af anledning som förut framhållits, af tekniska skäl framdragas till Veittijärvi, emedan man där träffar en ås, som järnvägen sedermera kan följa söderut längs Keräsjoki dalgång öster om älfven, under det terrängen på västra sidan om vattendraget är för banbyggnad ogynnsammare till följd af de stora sumpmarker, banan där skulle hafva att passera. Skulle åter blifva fråga om en afböjning eller afgrening norrut, lärer på grund af den utredning, som redan förekommit, vara tydligt, att detta med stor fördel kan ske vid eller bortom Veittijärvi.

Beträffande anmärkningen att Veittijärvi ej är tänkt såsom station eller mötesplats utan endast utgör en punkt ute å linjen, är det väl sant, att denna plats icke lämpar sig för anordnande af station. Detta synes mig dock icke medföra nämnvärd olägenhet, då det ju icke gärna kan blifva tal om, att banbyggnadsarbetet skall afstanna vid Veittijärvi och att denna eller närliggande plats skall blifva slutstation för norra stambanan. Därest, såsom jag ämnar föranstalta, de fortsatta undersökningar och utredningar, som äro af nöden för lösningen af Tornedalens järnvägsfråga, omedelbart igångsättas, synas mig dessutom goda förhoppningar förefinnas, att saken i hela sin vidd skall kunna framläggas vid 1911 års Riksdag.»

Slutligen framhöll jag, att, huru än Tornedalens järnvägsförhållanden ordnas, man dock torde kunna förutsätta såsom gifvet, att hufvudbanan fram till riksgränsen skulle komma att byggas med normal spårvidd.

I anslutning härtill föreslog Kungl. Maj:t uti en den 15 april 1910 aflåten proposition, nr 191, Riksdagen att, under förbehåll att vissa i protokollet för civilärenden nyssnämnda dag förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttoges, dels besluta anläggning af en statsbana från Lappträsk till Veittijärvi och i sammanhang därmed byggande af utfartsväg från Keräsjoki, 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 hufvud-

banetyp med 27,5 i stället för 34 kilograms rälsvikt, hvilket skulle medföra en kostnadsminskning af 87,000 kronor, biföll, enligt hvad i skrifvelse 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.

Kungl. Maj:ts beslut den 1 juli 1910.

Genom nådigt bref den 1 juli 1910 har Kungl. Maj:t därefter anbefallt järnvägsstyrelsen, bland annat, att gemensamt med chefen för generalstaben verkställa de fortsatta undersökningar och utredningar, som vore erforderliga förlösandet af Tornedalens järnvägsfråga, äfvensom att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag i ämnet.

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 8 mars 1911.

I underdånig skrifvelse den 8 mars 1911 har järnvägsstyrelsen redogjort för de på grund häraf verkställda undersökningarna och utredningarna, vid hvilkas utförande såsom ombud för chefen för generalstaben biträdt militärassistenten, numera kaptenen N. A. Nylén.

Vid dessa undersökningar och utredningar hafva upptagits ytterligare en del bansystem, af järnvägsstyrelsen betecknade med litt. F, G, H, K och N.

De olika bansystemen.

Jag går nu att lämna en kortfattad redogörelse för innebörden i de olika bansystemen.

Enligt *bansystemet litt. A* skulle stambanan framdragas från Lappträsk förbi Veittijärvi till Karungi och vidare längs älfven till Haparanda för att därifrån fortsätta till Karl Johans stad, hvarjämte en bibana skulle anläggas från Karungi till Matarengi.

Bansystemet litt. B förutsätter, att stambanan från Lappträsk framdrages förbi Veittijärvi och Nikkala till Haparanda med anslutningsspår från Nikkala till hamnen vid Karl Johans stad samt att en annan bana anlägges längs älfven från Haparanda till Matarengi.

Enligt *bansystemet litt. C* skulle stambanan framdragas till Haparanda på samma sätt, som blifvit föreslaget enligt system litt. B, hvaremot i stället för den i detta senare system ingående banan längs älfven från Haparanda förbi Karungi till Matarengi en bana tänktes byggd från Veittijärvi till Karungi och vidare till Matarengi.

Det med litt. D betecknade systemet ansluter sig närmast till system A och skiljer sig från detta endast därigenom, att stambanan förutsatts från Veittijärvi framdragen icke förbi Karungi till Haparanda utan direkt i nära rak sträckning till Kukkola och vidare till nyssnämnda stad.

I samtliga nu afhandlade system hafva banorna tänkts byggda med normal spårvidd. Då det emellertid framkastats den tanken, att en eventuell bana längs Torne älfs dalgång borde byggas med en spårvidd af endast 0.891 meter, har styrelsen ifrågasatt ytterligare ett *bansystem litt. E.* Enligt detta system hafva samtliga linjer samma sträckningar som i system D, men hafva linjerna mellan Haparanda och Matarengi samt mellan förstnämnda plats och hamnen vid Karl Johans stad förutsatts byggda med, i stället för normal spårvidd, nyss angifna spårvidd af 0.891 meter.

Bansystemet litt. F skiljer sig från systemet litt. C därutinnan, att banan till Matarengi, enligt systemet litt. F, skulle framgå från Veittijärvi direkt till Hietaniemi utan att beröra Karungi och Korpikylä såsom i systemet litt. C.

I bansystemen litt. G och H skulle banan utgå från Veittijärvi samt öfver Karungi, Kukkola och Karsikkojärvi fortsätta förbi Nikkala till Haparanda, hvarjämte ett bispår till hamnen vid Karl Johans stad skulle anordnas från Nikkala. Banan till Matarengi skulle framdragas från Karungi.

Systemen äro hvarandra olika endast därutinnan, att bispåret från Nikkala enligt system litt. G framgår till ett ifrågasatt inre hamnläge, då däremot enligt system litt. H ett mellersta hamnläge utgör spårets slutpunkt.

Bansystemet litt. K är lika med systemet litt. H, undantagande å sträckan Veittijärvi—Karsikkojärvi, å hvilken enligt systemet litt. K banan skulle framdragas till Samuli och redan där, i stället för vid Karungi såsom i systemet litt. H, svänga mot söder samt utan att beröra Kukkola, hvilket i systemet litt. H är fallet, framgå till Karsikkojärvi. Af sådan anledning skulle utgångspunkten enligt systemet litt. K för den nordgående banan, som i allt fall skulle gå öfver Karungi, blifva Samuli.

I bansystemet litt. N, hvilket, beträffande hufvudbanan och bispåret till Karl Johans stad, sammanfaller med systemet litt. K, är utgångspunkten för den nordgående banan förlagd till Keräsjoki, och skulle denna bana därifrån fortsätta öfver Hietaniemi till Matarengi.

De olika linjesträckningarna med undantag af de i bansystemen litt. B och D ingående framgå närmare af kartor, hvilka såsom bilagor torde få fogas vid detta protokoll.

Järnvägsstyrelsen har äfven framlagt förslag till alternativa sträckningar för en del af bansystemen men, då dessa sträckningar oväsentligt

skilja sig från hufvudsträckningarna, torde en särskild redogörelse härför få anses öfverflödig.

Kostnaderna för de olika bansystemen, i den mån de utgjort föremål för beräkningar, utvisas af följande sammanställning:

	Längd i kilometer.	Kostnad. Kr.
Bansystem litt. A	107.2	6,533,000
Bansystem litt. B	128.3	7,625,000
Bansystem litt. C (justeradt)	109.1	7,497,000
Bansystem litt. D	114.0	7,117,000
Bansystem litt. E (justeradt)	115.4	5,989,000
Bansystem litt. F.		
Detta bansystem är delvis endast okulärt undersökt.		
Bansystem litt. G.		
Detta bansystem skiljer sig från efterföljande system litt. H endast därigenom, att bibanan till Karl Johans stad i system litt. G går till hamnläge I, men i system litt. H till hamnläge II.		
Bansystem litt. H.		
Litt. H_1	108.4	7,127,000
» H_2	106.9	7,029,000
Bansystem litt. K.		
Litt. K_1	109.1	7,218,000
» K_2	107.6	7,120,000
Bansystem litt. N.	99.9	6,601,000

En mera detaljerad tablå öfver kostnaderna, hvilka sedan sistlidet år blifvit reviderade, torde såsom bilaga få åtfölja detta protokoll.

Dessa kostnadsberäkningar förutsätta, att såväl hufvudbanan som bibanorna beläggas med räler af 27,5 kilograms vikt per meter, enär 1910 års Riksdag vid besluts fattande om byggande af bandelen Lappträsk—Veittijärvi förklarat sig anse, att räler af sådan vikt borde komma till användning å denna bandel.

För att erhålla en fullt riktig jämförelse mellan längder och kostnader för de olika bansystemen i sin helhet har i tablån upptagits

längder och kostnader för alla linjer med utgång ända från Lappträsk, och bör således vid beräkning af de kostnader, som erfordras för fullbordande af de olika bansystemen, dragas från de i tablån angifna kostnadssummorna ett belopp af 1,040,000 kronor eller den summa, hvartill kostnaderna för bandelen Lappträsk—Veittijärvi beräknats uppgå.

Icke i någon af de angifna kostnadsberäkningarna ingår ersättning för erforderlig mark för vare sig järnvägen eller hamnplatsen vid Karl Johans stad och ej heller för intrång och olägenheter med mera i följd af dessa anläggningars utförande, enär järnvägsstyrelsen föreställt sig, att, därest Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att desamma skulle utföras på statens bekostnad, enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som under de senare åren plägat föreskrifvas rörande statens järnvägsbyggnader, jämväl komme att stadgas för anläggningarna i fråga.

Järnvägsstyrelsen om de olika bansystemen.

Redan i sin underdåniga skrifvelse den 26 mars 1910 anförde järnvägsstyrelsen, att bansystemet litt. A — med stambanan framdragen från Lappträsk förbi Veittijärvi till Karungi och vidare längs älfven 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 af Tornedalens järnvägsfråga.

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

Systemet litt. B, som är väsentligt dyrare än litt. A, ansåg järnvägsstyrelsen icke böra komma till utförande.

Hvad angår systemet litt. C — med stambanan på samma sätt som i system litt. B framdragen från Lappträsk förbi Veittijärvi och Nikkala

till Haparanda med anslutningsspår från Nikkala till hamnen vid Karl Johans stad men, i stället för den i detta senare system ingående banan längs älfven från Haparanda förbi Karungi till Matarengi, med en bana byggd från Veittijärvi till Karungi och vidare till Matarengi — så blefve, anmärkte järnvägsstyrelsen, detta system visserligen afsevärdt billigare än systemet litt. B, men ansåg styrelsen detsamma dock olämpligt, enär det dels icke på ett tillfredsställande sätt afhjälpte invånarnas i den mellan Karungi och Haparanda liggande delen af Torne älfs dalgång behof af kommunikationer dels ock redan från början fastsloge en enda plats för den framtida sammanknytningen med finska järnvägsnätet, nämligen trakten af Haparanda, hvilket fastslående syntes styrelsen vara mindre lämpligt på järnvägsfrågans dåvarande stadium.

Det med litt. D betecknade systemet ansluter sig såsom nämndt närmast till system litt. A och skiljer sig från detta endast därigenom, att stambanan förutsatts från Veittijärvi framdragen icke förbi Karungi till Haparanda utan direkt i nära rak sträckning till Kukkola och vidare till nyssnämnda stad. Man skulle, påpekade järnvägsstyrelsen, med en sådan sträckning å stambanan visserligen få en kortare linje mellan Lappträsk och Kukkola, i hvars närhet den från militär sida ifrågasatta platsen — Jylhäkoski — för öfvergång af älfven är belägen, hvarjämte nu afhandlade bansystem skulle i samma grad som systemet litt. A tillgodose trafikbehofvet i Tornedalen. Då emellertid systemet litt. D blefve icke oväsentligt dyrare än systemet litt. A, förklarade styrelsen sig anse detta senare vara att föredraga framför det förra.

I samtliga nu afhandlade system hafva banorna tänkts byggda med normal spårvidd. Då det emellertid framkastats den tanken, att en eventuell bana längs Torne älfs dalgång borde byggas med en spårvidd af endast 0,891 meter, hade styrelsen ifrågasatt ytterligare ett bansystem, litt. E. Enligt detta system hafva, såsom förut omnämnts, samtliga linjer samma sträckningar som i system litt. D, men hafva linjerna mellan Haparanda och Matarengi samt mellan förstnämnda plats och hamnen vid Karl Johans stad förutsatts byggda med, i stället för normal spårvidd, nyss angifna spårvidd af 0,891 meter. Visserligen skulle anläggningskostnaderna därigenom afsevärdt minskas i jämförelse med dem, som beräknats för system litt. A, men ansåg järnvägsstyrelsen olägenheterna af att sålunda i dessa trakter erhålla en smalspårig bana vara så stora, att styrelsen fann sig böra afstyrka användandet af annan spårvidd än den normala för någon af de här afhandlade bansträckningarna. Styrelsen framhöll därvid särskildt, att en besvärlig och transporterna fördyrande omlastning måste företagas af gods, som öfver hamnen vid Karl Johans

stad skulle exporteras från eller importeras till platser vid norra stambanan, ett förhållande, som skulle utöfva ett ogynnsamt inflytande på trafiken. Det kunde vidare befaras, att större svårigheter skulle yppa sig för att i dessa nordliga trakter vintertid upprätthålla trafiken å smalspårig bana, än om banan byggdes normalspårig. Slutligen skulle den smalspåriga banan komma att ligga isolerad från alla andra banor med samma spårvidd, hvilket skulle kräfva anskaffandet af större mängd rullande materiel för att under alla omständigheter kunna tillgodose trafikbehofvet, än om banan vore sammanknuten med andra banor med samma spårvidd. Därjämte skulle verkställande af erforderliga reparationer å materielen afsevärdt försvåras och fördyras genom svårigheten att transportera den smalspåriga banans materiel till lämplig reparationsverkstad. Enligt styrelsens förmenande vore det då vida bättre att bygga linjerna Haparanda—Kukkola och Haparanda—Karl Johans stad normalspåriga ehuru till en början utförda efter samma lätta och billiga byggnadssätt, som styrelsen tänkte sig under alla omständigheter böra finna tillämpning på bandelen Karungi—Matarengi, system litt. A. Genom användande till en början af sådant byggnadssätt äfven å sträckningarna Karungi—Haparanda och Haparanda—Karl Johans stad i sistnämnda system skulle kostnaderna för detsamma endast med 376,000 kronor öfverstiga de för system litt. E beräknade.

Uti den förut omnämnda, vid detta protokoll fogade tablån öfver olika bansystem för fortsättning af stambanan från Lappträsk till Torne älf samt järnvägs byggande längs Tornedalen finnes närmare angifvet hvilka bandelar, som ifrågasatts byggda efter hufvudbanetyp, och hvilka enligt järnvägsstyrelsens mening borde anläggas efter tertiärbanetyp.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes yttrande om bansystemen.

I anslutning till Kungl. Maj:ts befallning i nådiga brefvet den 1 juli 1910 har järnvägsstyrelsen uti skrifvelse till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län den 25 augusti 1910 — med öfverlämnande af kartor, angifvande, bland annat, olika ifrågasatta hufvudsträckningar för järnväg i Tornedalen, nämligen de nyss omförmälda bansystemen litt. A och C samt sedermera ifrågasatta systemen litt. F och G — anhållit om Kungl. Maj:ts befallningshafvandes yttrande öfver dels hvilket af de å nämnda kartor angifna bansystem bäst skulle tillgodose och tillvaratagа utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för gränstrakterna öster om Kalix älf samtidigt som de på bästa sätt tillvaratoge den odling och tillfredsställde kommunikationsbehofvet för den befolkning, som redan funnes i dessa trakter, dels ock hvilket bansystem, som, utan åsidosättande af nyss angifna fordringar på banans nytta för utvecklingsmöjligheterna

och för den befintliga befolkningen, bäst skulle gynna import och export öfver hamn vid Karl Johans stad i konkurrens med en eventuell finsk handelshamn vid Röyttakaari eller öster därom belägen hamnplats.

Sedan med anledning af önskemål från chefens för generalstaben sida ytterligare undersökts, bland annat, vissa i systemen litt. K och N ingående linjer, har järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 26 oktober 1910 rörande dessa sträckningar från Kungl. Maj:ts befallningshafvande begärt liknande yttrande, som afsågs i skrifvelsen den 25 augusti 1910.

Med anledning häraf har Kungl. Maj:ts Befallningshafvande den 5 november 1910 till styrelsen afgifvit det begärda utlåtandet.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande erinrar därvid till en början, hurusom inom Norrbottens län liksom öfverhufvud inom största delen af Norrland de talrikast och tätast bebyggda platserna finnas invid och närmast trakten omkring kusten och de större älfvarna, hvarest äfven de platser, som äldst och tidigast bebyggts, äro belägna. Där har också först bygd brutits och odling skett. Därifrån har också, anför Kungl. Maj:ts befallningshafvande, odlingen i gränstrakterna öster om Kalix älf utgått, hvarför största delen af den odlade jorden finnes vid kusten, invid Torneälfven och vid de platser, som fått åtnjuta lättare förbindelser med landsvägsnätet, hvilket ock enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening är naturligt, då ett jordbruk med nödvändighet måste hafva afsättningsmöjligheter för de produkter, som jordbruket afkastar.

För en betryggad och framgångsrik utveckling af de stora odlingsmöjligheter, som verkligen förefinnas i dessa gränstrakter, finner Kungl. Maj:ts befallningshafvande bäst, att uppodlingen icke framtvingas genom konstlade medel, utan att densamma får försiggå på ett sätt, som mera öfverensstämmer med sättet för den uppodling, som i stort sedt förut ägt rum. Den del af 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 afkastningen af den förut odlade jorden och icke betungas af kostnaden för uppförandet af dyrbara byggnader. Anläggning af mindre gårdar på något afstånd från den odlade bygden anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande dock kunna påräknas ske af sådana personer, för hvilka tanken på möjliga svårigheter ej finnes och hvilka utan missräkningar kunna underkasta sig otroliga försakelser. En dylik ihärdig, årligen alltjämt fortgående uppodling, som kraftigt understödjes genom lämpliga anordningar, innebär enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åsikt de säkraste förutsättningar, för att uppodlandet af dessa vidsträckta odlingsmarker icke skall misslyckas eller blifva missvisande.

På grund häraf anser sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande böra uttala, att utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för nämnda gränstrakter icke skulle i någon afsevärdare grad tillgodoses och tillvaratagas genom att bansträckningen finge ett sådant läge, som föreslagits enligt bansystemet litt. F och för den nedre delen af gränstrakterna enligt litt. C och G. Därmed anser sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande äfven hafva uttalat sitt omdöme om de bansträckningar, hvilka afses i järnvägsstyrelsens skrifvelse den 26 oktober 1910.

En af Kungl. Maj:ts befallningshafvande anskaffad karta öfver Neder Torneå och Karl Gustafs socknar, af hvilken karta reproduktion torde få bifogas detta protokoll, visar, att de ägor, som finnas i de inre delarna af den nedre gränstrakten, i allmänhet tillhöra de hemman, som ligga vid kusten och Torneälfven, hvarför en blifvande uppodling af de inre delarna är beroende af ägarna till de vid kusten och älfven belägna hemmanen, så att dessa kunna bestämma, hvarest uppodling skall företagas.

Hvad som sålunda yttrats om den nedre delen af gränstrakterna eller den del, som ligger söder om en linje mellan Lappträsk och Karungi, gäller, säger Kungl. Maj:ts befallningshafvande, äfven om den öfre delen, dock att de stora odlingsmarker, som finnas i den öfre delen, icke hafva så stor utsträckning, i det att de inre delarna af de öfre gränstrakterna äro mera högländta och skogbevuxna.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande finner 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 själfva järnvägsanläggningen.

Då bansystemet litt. A är uppgjordt så, att dessa af Kungl. Maj:ts befallningshafvande framhållna synpunkter blifvit beaktade, anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande nämnda system ovillkorligen vara det som bäst skulle tillgodose och tillvarataga utvecklingsmöjligheterna i allmänhet för gränstrakterna öster om Kalix älf, på samma gång som detta bansystem samtidigt skulle på bästa sätt tillvarataga odlingen och tillfredsställa kommunikationsbehofvet för den befolkning, som redan finnes i dessa trakter.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande meddelar i detta sammanhang, att trakten emellan Keräsjoki och Karungi utgör, sedan behöfliga utdikningar verkställts, en mycket god odlingsmark, som icke torde väsentligen öfverträffas af andra odlingsmarker i gränstrakterna, särskildt om hänsyn tages till dess stora sammanhängande vidd, samt att sträckningen

utmed Torneälfven enligt bansystem litt. A berör samtliga de förnämsta och viktigaste byarna i Tornedalen, hvilkas utvecklingsmöjligheter och kommunikationsbehof därigenom blifva tillgodosedda.

Genom antagandet af bansystemet C skulle den folkrika och relativt tätt bebyggda delen emellan Karungi och Haparanda stad blifva mycket tillbakasatt, då den icke skulle få någon egentlig nytta af järnvägen. Skulle, såsom syntes vara allvarligt ifrågasatt, en järnvägslinje å finska sidan dragas från Torneå stad uppför älfven i närheten af densamma, skulle den stora bygden emellan Karungi och Haparanda stad för lokaltrafiken blifva hänvisad till den finska järnvägssträckan. Kungl. Maj:ts befallningshafvande anser 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, hvarigenom järnvägen enligt systemen litt. C och F skulle dragas, äro, enligt hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande meddelar, till större delen obebyggda trakter med endast små gårdar.

Bansystemet litt. F innebär, säger vidare Kungl. Maj:ts befallningshafvande, beträffande de nedre gränstrakterna samma stora olägenheter som litt. C, men förstorar samma olägenheter beträffande de odlingstrakter, som ligga mellan Veittijärvi och Karungi, äfvensom odlingstrakterna utmed älfven norr om Karungi. Någon väsentlig skillnad mellan den östligare och den västligare linjen torde ej förefinnas, då bägge linjerna gå igenom öde trakter utan större utvecklingsmöjligheter, jämförda med andra ställen.

Hvad bansystemet litt. G angår, måste det enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes mening anses vara för utvecklingen något förmånligare, då järnvägssträckningen komme fram till Karungi och skulle följa Torneälfven till den stora byn Kukkolas södra del. Den afvikelse inåt landet, som järnvägssträckningen gör vid Kukkola, synes ej bereda någon fördel för traktens utvecklingsmöjlighet utan försvårar allenast de stora odlingar, som kunna antagas skola genom järnvägsförbindelsen uppstå vid de stora och tätt befolkade byarna Öfre och Nedre Vojakala och Mattila. Den punkt, där denna sträckning skulle ansluta sig till bansträckningen mellan hamnanläggningen vid Karl Johans stad och Haparanda stad, är jämväl förlagd så östligt, att östra delen af Nikkala by icke skulle erhålla fördelen af den station eller mötesplats, som torde komma att upprättas vid anknytningsstället.

De i järnvägsstyrelsens skrifvelse den 26 oktober 1910 omnämnda

linjerna anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande på grunder, som förut anförts, komma att motverka de utvecklingsmöjligheter, som annars torde förefinnas beträffande nämnda trakter. Dessa sträckningar komma att gå igenom trakter, som till allra största delen äro obebodda och hvilkas uppodling länge torde dröja. Då närmaste trakten utmed Keräsjoki älf anses innebära bättre odlingsmöjligheter än de trakter, som skulle beröras af linjerna i systemen litt. K och N, anser Kungl. Maj:ts befallningshafvande det vara att föredraga att förlägga järnvägen utmed Keräsjoki framför de två sistnämnda förslagen, särskildt af den anledning, att sistberörda sträckningar komme att för all framtid förhindra anläggningen af en järnväg mellan Haparanda stad och Karungi, hvilken möjligen i en framtid kunde anses påkallad.

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

Af chefen för generalstaben ifrågasatta undersökningar.

Järnvägsstyrelsen har vidare meddelat, att chefen för generalstaben uti skrifvelse till styrelsen den 3 augusti 1910 framhållit, att de undersökningar och utredningar, hvilka synts honom böra verkställas i och för frågans allsidiga bedömande, vore:

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

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

3. Undersökning af en tertiärbanesträckning från trakten af 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 älf.

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 af hufvudbanetyp, dels af tertiärbanetyp, och c) med endast svenska smalspår (0,891 meter) mellan gränsstationerna.

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

Vidkommande de sålunda af generalstabschefen ifrågasatta undersökningar och utredningar har järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 8 mars 1911, hvad 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 af 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 af en för en dylik kombination af banor erforderlig grenstation, oaktadt den sanka marken gör platsen i flera hänseenden, däribland i sanitärt sådant, olämplig för stations anläggning. Ur den synpunkten åter att bansystemet i Tornedalen i största möjliga grad skall tillvarataga den odling, som redan finnes, samt på säkraste och snabbaste sätt främja utvecklingen därstädes, finner styrelsen ett sådant bansystem olämpligt, i synnerhet på den grund att hela sträckan Hietaniemi—Veittijärvi—Nikkala skulle komma att ligga i så godt som fullkomlig ödebygd, där odlingen helt säkert skulle komma att endast mycket långsamt fortskrida, under det att hela den bördiga älfdalen söder om Hietaniemi komme att lämnas oberörd af banan.

Den af chefen för generalstaben begärda undersökningen af 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 af en slutstation för norra stambanan på södra sidan om och omedelbart intill Haparanda stad. Det läge för banan, som härmed afses, är äfven sådant, att ett framtida samman-

bindande af det svenska bannätet med det finska låter sig göra å bro öfver Torne älf, för hvilken sammanbindning utredningar äfven gjordes i samband med ofvannämnda undersökningar.

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

Kommer så 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 gränstrakten i allmänhet öster om Kalix älf.

Enligt järnvägsstyrelsens förmenande har den verkställda utredningen gifvit vid handen, att den senare sträckningen obetingadt är att föredraga, och finner sig styrelsen i detta afseende kunna till fullo instämma i hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län anfört vidkommande denna fråga i sin skrifvelse till styrelsen den 5 november 1910.

Hvad 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 befallningshafvande i sitt yttrande den 5 november 1910 enligt styrelsens mening klargjort denna fråga. Af detta yttrande framgår nämligen, att äfven 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. Afståndet mellan en station i Haparanda, förlagd sydväst om staden, till hamnplats vid Karl Johans stad blifver endast 4 à 5 kilometer längre än afståndet 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 af att importera eller exportera varor öfver 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, hafva, säger järnvägsstyrelsen, de gjorda undersökningarna gifvit vid handen, att med hänseende till den andel i kostnaderna, som kunna antagas falla på svenska staten, en förbindelse, dragen omedelbart norr om Haparanda, är den lämpligaste. Mindre lämplig är för-

bindelsen öfver Jylhäkoski. Olämpligast i nyssnämnda hänseende ställer sig en förbindelse, dragen söder om Haparanda.

Såsom skäl härför anför styrelsen följande.

Förbindelsen öfver Haparanda, norr om staden, kräfver för Sveriges räkning endast en kostnad af omkring 274,000 kronor. Öfvergången vid Jylhäkoski kräfver däremot, bland annat, en brobyggnad för en beräknad kostnad af 545,000 kronor, hvartill Sverige torde böra bidraga med hälften. Ur nationalekonomisk synpunkt medför ett ordnande af öfvergången å sistberörda plats den olägenheten för Sverige, att genomgångstrafiken söder om Jylhäkoski kommer att tillfalla det finska i stället för det svenska statsbanenätet, samtidigt som kostnaderna för öfvergångstrafikens ordnande nog blifva högre vid Jylhäkoski än vid Haparanda, i det att Jylhäkoski såsom öfvergångsstation kräfver åtskilliga anläggningar, som måste finnas äfven vid Haparanda station i dennas egenskap af slutpunkt för norra stambanan, hvarjämte driften för två så pass stora stationer naturligen blifver dyrare än för en enda öfvergångs- och slutstation vid Haparanda. Förbindelsen öfver Haparanda söder om staden kommer att ensamt för en bro öfver älfven kosta omkring 1,120,000 kronor.

Beträffande spårförbindelserna mellan de båda stränderna anser styrelsen, att en station bör ordnas på hvar sin sida af älfven och så nära intill densamma som möjligt samt att hvartdera landets järnvägsspår drages öfver 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 oafsedt, om den svenska banan vore af normal spårvidd eller smalspårig.

Att för framtiden uppehålla förbindelsen mellan båda ländernas banor medelst ångfärja, afsedd för öfverföring af järnvägsvagnar, låter enligt styrelsens förmenande icke tänka sig, enär vattenvariationerna i älfven 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, hvarvid manövreringen af en färja därjämte skulle tidtals försvåras af isgång. Vintertid torde det dessutom blifva synnerligen besvärligt att hålla en isränna öppen. Under åtskilliga år framåt torde emellertid trafiken ej blifva 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 öfver isen.

Vidkommande spörsmålet om anordnande af hamn å svenska sidan af Bottniska viken har styrelsen anfört följande.

Haparanda stads nuvarande hamn i Torne älfs mynning blir för hvarje år allt grundare beroende på dels älfvens uppslamningar dels ock landets sekulära höjning. Enligt professor A. G. Högboms uppgift i hans i november 1906 utgifna bok »Norrland» 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 blifva så afsevärdt försämrad, att dess nuvarande kajer vid medelvattenstånd knappast kunna angöras ens af de små ångbåtar, som nu uppehålla stadens förbindelser med kusten. Så torde äfven i motsvarande grad blifva förhållandet med Haparanda stads uthamn Salmis. Bottnen i dessa båda hamnar och deras inseglingsrännor är dessutom af en så stenig och pinnmoartad beskaffenhet, att en uppmuddring ej utan afsevärda kostnader låter sig göra. Äfven om en uppmuddring tillfälligt skulle i någon mån förbättra förhållandena, blir den dock endast af kortvarigt värde. Tornedalens import har hittills till större delen gått öfver dessa båda hamnar. Genom tillkomsten af nära förbindelse med stambanan förbättras ju visserligen i afsevärd grad Tornebygdens import- liksom exportmöjlighet. Att basera desamma uteslutande 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 öfriga norrländska älfdalarna befordras nog icke uteslutande genom användandet af norra stambanan som enda in- och utfartsväg för godstrafiken, utan härvid hafva hamnarna vid älfmynningarna 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 Indalsälfvens, Ångermanälfvens, Umeälfvens, Skellefteälfvens och Luleälfvens dalgångar.

Samma kraf på sjöförbindelser föreligga naturligen enligt järnvägsstyrelsens förmenande äfven 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. Afstänges dalen från hafvet å svenska sidan, komma exporten och importen af sig själf att söka sig öfver närmaste hamn på finska sidan. Den närmaste plats på svenska kusten intill Torneälfvens mynning, där hamn lämpligen kan anordnas, är Karl Johans stad. De jämförelsevis stora utgifter, som skulle behöfvas för åstadkommande af denna hamn äfvensom för dess årliga underhåll, kunna ju ej direkt återtagas genom hamnafgifter, men

indirekt komma de stora utläggen säkerligen igen genom en raskare och kraftigare utveckling af odlingen i Tornedalen.

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

Enligt uppgift af Torne älfs flottningschef hafva under åren 1905, 1906, 1907, 1908 och 1909 nedflottats efter Torne älfs nedre lopp respektive omkring 280,000, 324,000, 386,000, 276,000 och 371,000 eller sammanlagdt 1,637,000 timmer och således i medeltal per år omkring 327,400 timmer. Timret från Tornedalen är i regel ovanligt storvuxet och gröfre än det, som utflottas från de öfriga norrländska älfdalarna. Det håller sålunda i medeltal ej under 8,5 meter i längd, har en medeldiameter af omkring 0,3 meter samt innehåller således 0,6 kubikmeter virke. Beräknas vikten af en kubikmeter virke till 750 kilogram, väger sålunda ett sådant timmer 0,45 ton. På grund af de många och strida forsarna och den stenbundna botten samt däraf förorsakade höga rensningskostnader äfvensom flottningens utförande i flottar, som för sitt framförande kräfva mycket manskap, är flottningen i Torne älf mycket dyrbar. Enligt uppgift af 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 af föreliggande svårigheter lär ej heller förefinnas möjlighet att för rimliga kostnader i någon afsevärd mån nedbringa dessa flottningskostnader. Enligt statens järnvägars tariff för timmer (nr 12) skulle transporten af en ton å den cirka 86 kilometer långa sträckan Matarengi—Karungi—Kukkola—Haparanda—Karl Johans stad gå till cirka 2 kronor 50 öre. Lägges härtill kostnaden för upplastning å järnvägsvagn med hvad därtill hörer eller, drygt räknadt, 50 öre per ton, skulle hela kostnaden belöpa sig till cirka 3 kronor per ton mot 3 kronor 30 öre vid flottning, hvilken sistnämnda kostnad dessutom ökas med cirka 13 öre per stock eller omkring 30 öre per ton för flottning mellan Haparanda och Karl Johans stad. Oaktadt järnvägstransport af 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 Torneälfven (omkring 70,000 à 80,000 per år) dels ock ända från Kemi älf (omkring 200,000 per år). Vid Karl Johans stad låter nämligen Ytterstfors trävaruaktiebolag sedan en följd af år med tillhjälp af ångkranar hoplägga detta timmer i djupgående så kallade mosor, som därefter bogseras till söderut liggande sågverk.

Såsom framgår af det ofvan anförda, håller järnvägsstyrelsen före, att i och med norra stambanans framdragande till och uti Tornedalen en god hamnplats måste anordnas så nära intill gränsen mot Finland, som förhållandena medgifva. Styrelsen anser äfven det vara af vikt, att arbetena med hamnens och spårförbindelsens till densamma anläggande ordnas så, att hamnen blifver 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 hafva under år 1910 verkställda undersökningar visat, att ett hamnläge därstädes medgifver en tillfredsställande hamnanordning.

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

Järnvägsstyrelsen håller dock före, att såväl muddringsarbetena som öfriga anordningar kunna utföras till en början med vida mindre omfattning, än som i detta förslag blifvit förutsatt, alldenstund i likhet med hvad fallet är i de flesta Norrlandshamnar de stora fartyg, som anlöpa hamn, hufvudsakligen komma att lasta trävaror, hvilket med större fördel sker från pråm än från kaj, hvaraf följer, att behofvet af kajutrymme, afsedt för stora djupgående fartyg, är jämförelsevis litet, och att således mindre hamnanordningar, fullt tillfredsställande för ett afsevärdt antal år framåt vid Karl Johans stad, kunna åstadkommas för betydligt lägre kostnad än nyss angifna belopp, ehuru styrelsen för närvarande icke är i tillfälle att framlägga detaljeradt förslag till sådana hamnanordningar med mindre omfattning.

Järnvägsstyrelsen angående de nya undersökningarna.

Då det nu gäller att med ledning af de verkställda undersökningarna och utredningarna yttra sig öfver hvilket af de ifrågasatta bansystemen, som bör anses vara för de däraf berörda orterna äfvensom för landet i sin helhet nyttigast, säger sig järnvägsstyrelsen kunna i allt väsentligt instämma med hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande anfört i ärendet.

Med denna uppfattning är det, säger styrelsen, naturligt, att styrelsen finner sig böra kraftigt betona nödvändigheten af att järnvägen framdrages så nära den odlade bygden som möjligt men dock så, att man ej för järnvägsanläggningen skall behöfva taga den redan odlade marken i anspråk.

Förlägges järnvägen på sådant sätt, tillvaratages enligt styrelsens förmenande bäst den odling, som redan finnes i dessa trakter, på samma gång ny odling äfven säkrast och raskast befordras. Därjämte gynnas genom en sådan förläggning af 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 öfvervägande del finsktalande befolkningen i gränstrakterna mot Finland.

Styrelsen kan därför icke tillstyrka, att Tornedalens järnvägsfråga löses efter något af bansystemen litt. C, K och N.

Icke heller bansystemet litt. E anser styrelsen lämpligt, och erinrar styrelsen härvid om hvad styrelsen såsom stöd för denna sin uppfattning anfört i sin underdåniga skrifvelse den 26 mars 1910.

Beträffande de båda bansystemen litt. A och H har styrelsen anfört följande.

Mellan Kukkola och Vojakala byar finnes ingen nämnvärd odlad bygd. Byn Mattila ligger vidare så nära Haparanda, att det icke skulle vålla någon större olägenhet för denna by, om banan drages mera västerut enligt systemet litt. H, hvaremot en sådan riktning af järnvägen torde vålla olägenhet för invånarna i Vojakala by.

Systemet litt. H har framför systemet litt. A den fördelen, att det sätter hela den norr om Kukkola jämförelsevis tätt bebyggda dalgången i en direktare och kortare förbindelse med hamnplatsen i Karl Johans stad än systemet litt. A, hvilket är af fördel, särskildt om det blir fråga om mera afsevärda timmertransporter å banan.

Förutom den olägenhet, som systemet litt. H, enligt hvad nyss anförts, skulle medföra för Vojakala by, tillkommer emellertid den skada, som detta system otvifvelaktigt skulle medföra för Haparanda stad, hvilket äfven af stadens fullmäktige kraftigt framhållits i en till Kungl. Maj:t ingifven skrifvelse. Då därtill erinras, att Kungl. Maj:t befallningshafvande bestämdt förordat bansystemet litt. A, och detta är billigare i anlägg-

ningskostnad än bansystemet litt. H, anser sig således järnvägsstyrelsen böra obetingadt förorda, att Tornedalens järnvägsfråga löses på sätt genom bansystemet litt. A blifvit ifrågasatt, och har styrelsen framhållit betydelsen af, 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 hufvudbanans framdragande till Haparanda som om byggandet af bibanorna till Matarengi och till hamnplats vid Karl Johans stad.

Chefen för generalstaben angående bansystemet litt. A.

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

Med anledning af denna styrelsens anhållan har chefen för generalstaben i skrifvelse till styrelsen den 18 februari 1911 afgifvit utlåtande, i hvilket han efter en utförlig motivering sammanfattar i följande punkter de principiella anmärkningar, han anser sig hafva mot det med litt. A betecknade bansystemet:

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

2) Systemet är ensidigt lagdt till Tornedalens gynnande, då det i stället bör afvägas för att blifva en häfstång för hela gränstraktens öster om Kalix älf utveckling.

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

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

5) Bansystemet litt. A med en sammanknytning öfver Torneå, antingen nu eftersträfvad af järnvägsstyrelsen eller sedermera af den andra parten framtvingad, framkallar en rysk brobyggnad till det på svenska sidan om Torne älfs hufvudfåra liggande Torneå med en rysk station i nämnda stad, kompletterad med ett ryskt spårsystem i Haparanda.

Järnvägsstyrelsen i anledning af generalstabschefens anmärkningar.

I anledning af hvad chefen för generalstaben sålunda anfört erinrar järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 8 mars 1911, att såväl Kungl. Maj:ts befallningshafvande som ock järnvägsstyrelsen hylla den bestämda åsikten, att en mera omfattande odling i en öfverskådlig framtid ej

uppstår i de ifrågavarande gränstrakterna, försåvidt ej järnvägen förlägges så, att den nya odlingen kan utvecklas från redan befintlig sådan och därvid hafva tillräckligt stöd såväl af densamma som af 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 hafva stöd af redan befintlig odling. Skall i trakter, där odling ej förut finnes, nyodling igångsättas, kräfver detta ett förhållandevis stort kapital för åstadkommande af erforderliga boningshus och ekonomibyggnader, hvilket 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, hvarjämte i senare fallet möjligheten till afsättning af jordbruksprodukter i allmänhet är vida sämre än i närheten af äldre, odlade bygder. Slutligen anser styrelsen böra beaktas, att trakterna, belägna på större afstånd från Torne älfs dalgång, äro vida sämre i odlingshänseende än själfva dalgången.

Järnvägsstyrelsen säger sig således icke kunna dela chefens för generalstaben åsikt, att uppodling af gränstrakten mot Finland skulle bäst befrämjas, om banan framdroges genom helt nya områden för odling på en eller annan mils afstånd 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 sedt, vinna något inflytande på trakternas uppodling. Om däremot banan framdrages i själfva älfdalen, skulle den på ett synnerligen kraftigt sätt tillvarataga redan befintlig odling och skapa ny sådan, och anser styrelsen förty, att en sådan bana skulle blifva en vida kraftigare häfstång för hela gränstraktens öster om Kalix älf utveckling än en bana, förlagd så som chefen för generalstaben synes ifrågasätta.

Enligt chefens för generalstaben åsikt skulle, fortsätter styrelsen, en af de hufvudpunkter, till hvilken stambanan borde dragas så direkt som möjligt, vara hamnen vid Karl Johans stad, hvilken hamn representerar järnvägstrafikens anslutning till sjötrafiken på Östersjön, hvarvid han dock synes tänka sig, att banan därifrån borde framföras till Haparanda i och för eventuell fortsättning öfver Torne älf och förbindande med finska statsbanenätet. Vidare anser 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 upp-

grundning samt handelsplatser uppstå och utveckla sig såväl vid Karl Johans stad som Röyttä, och synes 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 häraf anför järnvägsstyrelsen, att exempelvis ett sådant bansystem, som det i det föregående med litt. C eller F betecknade med den ändring af hufvudbanan, att denna droges mera direkt från Lappträsk till Karl Johans stad — hvarvid således enligt systemet litt. C Torne älfs dalgång mellan Haparanda och Karungi och enligt systemet litt. F samma dalgång ända upp till Vitsaniemi skulle blifva i saknad af järnväg — utan tvifvel skulle hafva ett synnerligen menligt inflytande på Haparanda stad. En stor del af den handel, som från och till de öfre delarna af Torneälfvens dalgång hittills förmedlats genom köpmän i Haparanda, skulle naturligen komma att fördela sig dels på stationen vid Lappträsk och eventuellt äfven 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 af konkurrensen med det närbelägna Torneå, hvilken stad, till följd af 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 öfverskådlig framtid skulle komma att uppstå ett handelscentrum, jämfördt med och öfverträffande Haparanda, torde emellertid, anför styrelsen, vara alltför sangviniskt tänkt. Med kännedom om den långsamhet, hvarmed förhållandena i allmänhet utveckla sig uti ifrågavarande nordliga trakter, kan man enligt styrelsens förmenande ej räkna på, att inom öfverskådlig framtid något större samhälle kommer att uppstå vid Karl Johans stad, i synnerhet i betraktande af att sjöfarten, som just skulle befordra uppkomsten af 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 af mindre betydelse framkallas i Karl Johans stad, samtidigt som Haparanda går tillbaka. Vidkommande Torneå anser styrelsen det vara att befara, att förhållandena där skola blifva motsatta. Såsom förut framhållits, är antagligt, att under en nära framtid finska statsbanan till Torneå kommer att framdragas längs Torne älf upp emot Alkkula i närheten af Matarengi.

Styrelsen säger sig då ej kunna frigöra sig från den tanken, att en stor del af befolkningen på svenska sidan kommer att öfver älfven uppsöka denna bana för att på densamma tillryggalägga den vida kortare och billigare vägen direkt till Torneå i stället för att begagna sig af en så krokig järnväg, som förut antydts öfver Lappträsk ned till Karl Johans stad eller eventuellt Haparanda; och helt säkert komme befolkningen i trakten af Kukkola by, som ej skulle komma i åtnjutande af någon järnväg, att välja nyssnämnda väg i stor utsträckning för att komma i förbindelse med handelscentrum i Torneå. Förhållandena vid Röyttä äro, enligt hvad styrelsen uppgifver, sådana, att något större samhälle på denna ö ej gärna kan tänkas, utan torde Röyttä för all framtid komma att blifva endast en uthamn till Torneå. Denna vid finska stambanelinjen belägna stad komme då med största sannolikhet att hafva kvar sin betydelse som handelscentrum samt få detta förökadt i väsentlig grad genom den trafik, som otvifvelaktigt kommer att tillföras staden såväl från svenska sidan med något af nyss angifna modifierade bansystem litt. C eller litt. F samt från finska sidan genom nyssnämnda bana på den finska sidan i älfdalen. Torneå stads inflytande som kultur- och handelscentrum komme således att i afsevärd grad ökas, under det att Haparanda aftynade 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 öfvervägande del finsktalande invånare med hvarandra, men att ingenting i detta system tillkännagifver viljan att på ett beslutsamt och effektivt sätt sammanknyta dem med Sverige, finner styrelsen till hufvudsaklig 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 af trafiken från svensk sida öfver till Torneå och verka nedsättande på den svenska kulturen i de trakter, som ligga omedelbart intill älfven, hvarest dock allra största delen af befolkningen är boende. Styrelsen håller däremot före, att man just genom att skaffa denna befolkning så goda järnvägsförbindelser som möjligt på säkraste sätt förbinder den med Sverige.

Af hvad chefen för generalstaben i punkt 5) anför, synes, anmärker järnvägsstyrelsen, framgå, att han förutsätter, att styrelsen ej skulle vilja tillstyrka en förbindelse mellan svenska statsbanan och den finska

annat än öfver Torneå stad. Detta torde, säger styrelsen, bero på missuppfattning, i det att styrelsen ej ställt sig afvisande mot tanken, att öfvergången öfver älfven sker söder om Haparanda i närheten af Neder Torneå kyrka på finska sidan, men af skäl, som styrelsen förut framhållit, anser styrelsen en öfvergång till Torneå stad norr om Haparanda hafva större sannolikhet för sig.

Att järnvägsstyrelsen vidkommande det sätt, på hvilket förbindelsen mellan de svenska och finska järnvägarna skulle äga rum, tänkt sig spårsystemet så ordnadt, att de svenska tågen skulle kunna gå öfver till finska sidan och de finska öfver till den svenska, beror, anför styrelsen, dels därpå, att styrelsen ej ansett sig böra förutsätta medgifvanden från de finska myndigheterna därtill, att spårsystemet skulle ordnas så, att de svenska tågen kunde gå öfver 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 af den på svenska sidan närmast belägna stationen. Det af styrelsen föreslagna sättet för spårsystemets anordnande med full reciprocitet å båda sidor är, enligt hvad styrelsen har sig bekant, tillämpadt vid flera dylika föreningspunkter, exempelvis å gränsen mellan Ryssland och Tyskland.

Vidare framhåller styrelsen i detta sammanhang, att af alla bansystem, som ifrågasatts för tillfredsställande af kommunikationsbehofvet i dessa trakter, är systemet litt. A det, som medför de kortaste banbyggnaderna och de minsta anläggningskostnaderna. Ett modifieradt bansystem litt. C, sådant som förut antydts, i hvilket 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 räknadt, erfordra omkring 14 kilometer längre bana och kosta minst en million kronor mera än bansystemet litt. A.

Beträffande chefens för generalstaben påstående, att såväl Kungl. Maj:ts befallningshafvande som styrelsen skänkt orts- och särskildt Tornedalsintressena beaktande i högre grad än riksintressena bort kräfva, finner sig styrelsen böra framhålla, att det i vidkommande trakter är af synnerlig vikt att tillvarataga Tornedalens intressen och att just därigenom rikets intressen bäst tillgodoses, ty genom förbättrade kommunikationer

förbindes Tornedalens invånare med det öfriga Sverige, och såmedels befordras äfven svensk odling i dessa trakter. Vidkommande chefens för generalstaben i utsikt ställda uppskof med frågans afgörande betonar styrelsen på det bestämdaste, att det skulle vara synnerligen menligt, om afgörandet af denna järnvägsfråga nu ytterligare blefve uppskjuten, ty detta skulle hafva till följd, att banbyggnadsarbetet på norra stambanans fortsättning måste afbrytas, hvilket åter skulle medföra stor olägenhet för själfva byggnadsarbetet och helt säkert blifva till afsevärd skada för de svenska intressena bland ortens invånare, hvilka enligt styrelsens förmenande alltför länge varit i saknad af järnvägsförbindelse med det egna landet.

Med anledning af hvad sålunda anförts, har järnvägsstyrelsen, med öfverlämnande af plan- och profilritningar med tillhörande kostnadsförslag för en statsbana Veittijärvi—Karungi—Haparanda med bibanor mellan Haparanda och Karl Johans stad samt mellan Karungi och Matarengi, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1911 års Riksdag att, under förbehåll om iakttagande af vanliga villkor beträffande kostnadsfri mark med mera, besluta anläggning af sagda banor, som beräknats kosta omkring 5,493,000 kronor, samt för banornas påbörjande på extra stat för år 1912 anvisa 1,000,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att dels af sistberörda belopp förskottsvis under år 1911 af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor dels närmare förordna angående de orter, banorna böra genomgå.

Utlåtande af chefen för generalstaben.

Sedermera har chefen för generalstaben den 3 april 1911 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet.

Han bemöter däri hvad järnvägsstyrelsen anfört och framställer såsom sitt förslag, att järnvägen från Lappträsk fortsättes såsom tertiärbana till lämplig punkt i trakten af Karungi, med de förändringar i den nu såsom stambana stakade linjen, som kunna betingas af, att banan skall byggas såsom tertiärbana och så billigt som möjligt, samt att samtidigt en undersökning verkställes angående stambanans sträckning enligt ett program begränsadt till: utgång från Lappträsk eller lämplig punkt i dess närhet och sträckning ned mot kustvägen till trakten af Sangis eller Säivis samt vidare längs kusten och så nära Karl Johans stad som möjligt till Haparanda med ingång söder om kyrkhöjden och slutpunkt midt för finska Neder Torneå (Björkö) kyrka.

Förslagets innebörd framgår närmare af en karta, som torde få fogas vid detta protokoll.

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

Departements-chefen.

Därest man vid afgörandet af den nu föreliggande järnvägsfrågan kunnat taga hänsyn uteslutande till allmänt kulturella synpunkter och lokala kommunikationsbehof, skulle jag ej tvekat att till utförande förorda bansystemet litt. A, enligt hvilket stambanan framdrages från Lappträsk förbi Veittijärvi till Karungi och vidare längs Torne älf till Haparanda samt därifrån med tertiärbanetyp till Karl Johans stad, medan en bibana skulle anläggas från Karungi till Matarengi. Utom det att denna lösning af 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 af Kungl. Maj:ts befallningshafvande och järnvägsstyrelsen i sådant hänseende framhållna skälen kunna, förefaller det mig, svårligen jäfvas. Det synes mig också uppenbart, att åtgärder skyndsamt böra vidtagas särskildt för att det finska språket icke skall blifva det allenahärskande i Tornedalen. Till belysande häraf ber jag få meddela följande uppgifter beträffande folkmängden den 31 december 1909 i Haparanda stad samt de socknar, Neder Torneå, Karl Gustafs, Hietaniemi och Öfver Torneå, som skulle beröras af den föreslagna järnvägen.

	Folkmängden			Inom församlingen boende utländska undersåtar.
	i dess helhet.	svensktalande.	finsktalande.	
Haparanda stad	1,220	692	528	127
Neder Torneå socken	3,324	585	2,739	508
Karl Gustafs »	2,442	1,351	1,091	115
Hietaniemi »	1,629	238	1,391	39
Öfver Torneå »	3,618	741	2,877	60
Summa	12,233	3,607	8,626	849

Öfver 70 procent af befolkningen i denna trakt är sålunda finsktalande, och sannolikt torde väl vara, att finskan tager alltmera öfverhand, därest icke särskilda åtgärder vidtagas.

Emellertid måste, såsom tidigare vid särskilda tillfällen påpekats, vid förevarande frågors bedömande afgörande hänsyn tagas till de militära synpunkterna. I sin hemliga skrifvelse den 3 april 1911 har chefen för generalstaben framfört tungt vägande militärpolitiska och rent strategiska skäl, som tala mot det af järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshafvande förordade bansystemet litt. A., framför allt såvidt angår sträckningen mellan Karungi och Haparanda. Chefen för landtförsvarsdepartementet, med hvilken jag i ärendet samrådt, har också med mycken styrka framhållit, att han måste *bestämdt afråda*, att denna sistnämnda del af 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 framläggas, förrän en ur militär synpunkt fullt tillfredsställande lösning kan erhållas. Alltför viktiga intressen stå här på spel för att äfventyras genom ett förhastadt beslut.

Redan af chefens för generalstaben skrifvelser i ämnet framgår emellertid, att lika afgörande militära skäl ej tala mot anläggning af järnväg från den punkt, Veittijärvi, dit hufvudbanan redan beslutits skola framföras, till Karungi och vidare upp genom älfdalen till Matarengi. Detta har ytterligare besannats vid de muntliga öfverläggningar, 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 hufvudbanetyp till Veittijärvi, dels ock bibehåller man genom att anlägga järnvägen fram till Karungi såsom hufvudbana, då det gäller att lösa hvad 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 hufvudbana. Chefen för landtförsvarsdepartementet har också förklarat sig icke hafva afgörande skäl att anföra häremot. Genom en sådan anordning står man gifvetvis fullt obunden vid det framtida ordnandet af den järnvägsanläggning, som med riktning mot söder tydligen bör komma till stånd. Alla möjligheter äro fortfarande öppna.

Linjen mellan Veittijärvi och Karungi, en sträcka af 7,1 kilometer, beräknas draga en kostnad af 730,000 kronor.

Äfven bandelen Karungi—Matarengi synes nu böra komma till utförande. Å denna bandel, hvilken skulle byggas efter tertiärbanetyp,

har järnvägsstyrelsen tänkt linjen framdragen strax intill den längs Torne älf löpande landsvägen, till en början på dess västra sida men ofvanför Vuendokoski på vägens östra sida. Terrängen är på det hela taget gynnsam för en banbyggnad, hvadan kostnaderna för terrasseringsarbetena beräknats till endast omkring 10,700 kronor för kilometer. Större vattendrag skulle icke korsas med undantag af Armasjokk, där ett brospann af 45 meter skulle erfordras.

De tekniska bestämmelser, som styrelsen ansett böra blifva gällande för denna bana af tertiärbanetyp, äro, såsom af följande tabell framgår, afsevärdt mindre stränga än de, som tillämpas vid byggande af bana med hufvudbanetyp i dessa trakter, såsom Morjärv—Lappträsk.

	Morjärv—Lappträsk.	Karungi—Matarengi.
Skenvikt ..... per m.	34,0 kg.	21,5 kg.*)
Sliprarnas längd	2,7 m.	2,4 m.
Största stigning å rak bana	16 : 1,000	25 : 1,000
Minsta krökningsradie	400 m.	250 m.
Banvallens krönbredd	5,0 m.	4,3 m.
Jordskärnings bredd i balansplanet	8,4 m.	6,7 m.
Ballastens krönbredd	3,3 m.	2,8 m.
» tjocklek	0,5 m.	0,35 m.
Broarna, beräknade för ett största axeltryck af	18 ton	14 ton.

*) Begagnade men brukbara räler af 27,5 kilograms vikt, upptagna ur banan å äldre bandelar, skulle komma till användning.

Förutom vid banans båda ändpunkter, Karungi och Matarengi, skulle station finnas anordnad vid Hietaniemi kyrkoby, 25,4 kilometer från Karungi, håll-, last- och mötesplatser vid Korpikylä, Vitsaniemi och Niemis, respektive 10,2, 18,0 och 32,7 kilometer från Karungi, äfvensom hållplatser vid Lehtikangas och Noppa, respektive 3,90 och 41,4 kilometer från Karungi. Skötseln af håll-, last- eller mötesplats har styrelsen ansett kunna handhafvas af närboende banvakt eller annan lämplig person i orten, hvadan vid desamma icke beräknats bostad för någon särskild personal. I stället för telegraf tänkes telefon anordnad. Banans bevakning skulle enligt styrelsens mening kunna upprätthållas af 2 banvakter för mil. Den nu beskrifna bandelen skulle med en längd

af 46,6 kilometer komma att kosta med rullande materiel 2,107,000 kronor eller 45,215 kronor för kilometer.

I detta sammanhang tillåter jag mig erinra, att i det af järnvägsstyrelsen upprättade, för sistlidet års Riksdag framlagda förslaget till järnvägsanläggning mellan Lappträsk och Veittijärvi icke upptogos andra stationsanordningar än en håll- och mötesplats vid Keräsjoki. Emellertid anmärkte chefen för generalstaben, att denna punkt har ett sådant läge i förhållande till gränsen, att försvarets intressen fordra, det stationsanordningarna vid Keräsjoki gifvas något större omfattning, än som kräfves endast af en håll- och mötesplats. I mitt yttrande till statsrådsprotokollet anförde jag i anledning häraf, att det syntes böra tagas i öfvervägande, huruvida icke hänsyn borde tagas till hvad generalstabschefen anmärkt.

Då Riksdagens skrifvelse rörande nämnda järnvägsanläggning den 1 juli 1910 anmäldes inför Kungl. Maj:t, anbefalldes därför järnvägsstyrelsen att i samråd med chefen för generalstaben uppgöra alternativt förslag beträffande stationsanordningar vid Keräsjoki med något större omfattning än som kräfdes för en håll- och mötesplats. Med skrifvelse den 28 januari 1911 har järnvägsstyrelsen också öfverlämnat två alternativa förslagsritningar till håll- och mötesplats vid Keräsjoki, det ena alternativet afsedt för en vanlig håll- och mötesplats och det andra, hvilket uppgjorts i samråd med chefen för generalstaben, upptagande stationsanordningar äfven för militära behof. Den ökade kostnad, som betingas af det senare alternativet uppgår till 32,500 kronor. Då det emellertid torde vara angeläget, att ifrågavarande håll- och mötesplats utbygges till militär station, torde härför erforderliga medel böra begäras af Riksdagen.

Såsom villkor för nu ifrågavarande järnvägsanläggningars byggande med statsmedel torde, på sätt järnvägsstyrelsen ock föreslagit, böra föreskrifvas, att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig

att kostnadsfritt för desamma upplåta:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, hvarvid 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 af 15 meter å hvardera sidan om banans medellinje äfvensom, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af banbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar, äfvensom rätt att efter behof 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, om tvist uppstår angående storleken af markområde, som för något af ofvan angifna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts pröfning och afgörande;

dels under arbetets fortgång:

all mark, behöflig för dels sidoschaktningar, dels upplag af sten, jord samt för anläggningarna erforderliga materialier och andra effekter, dels sten- och grustäkter, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar, af hvad namn och slag de vara må, som för arbetenas utförande befinnas nödiga, allt att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att öfverlämna den för järnvägen upplåtna marken gravationsfri;

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

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den för anläggningarna upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor med mera;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista.

I afseende å det för år 1912 erforderliga anslaget anser jag mig icke hafva anledning i annan mån frångå hvad i statsverkspropositionen föreslagits eller 900,000 kronor, än att, såsom förut nämnts, medel synas böra äskas jämväl för anordnande af håll- och mötesplatsen vid Keräsjoki till militär station.

Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, under förbehåll att förutnämnda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas,

dels besluta anläggning af statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi för en beräknad kostnad af 2,837,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägarna böra genomgå,

dels ock för år 1912 bevilja till påbörjande af samma anläggningar ett anslag af 900,000 kronor samt för anordnande af militärstation vid Keräsjoki håll- och mötesplats å järnvägen Lappträsk—Veittijärvi ett anslag af 32,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1911 af tillgängliga medel förskottsvis utanordna 232,500 kronor.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflåtas till Riksdagen.

Ur protokollet

Carl G. Edman.

Tablå

öfver olika bansystem för fortsättning af stambanan från Lappträsk till Torne älf samt järnvägs byggande i Tornedalen.

Samtliga nedan angifna kostnader förutsätta räler af 27,5 kg. vikt per meter och 1,435 m. spårvidd, där ej annorlunda angifvits.

	Längd.	Kostnad, inklusive för rullande materiel.	Summa kostnad.
	Kilometer.	Kronor.	Kronor.
Bansystem Litt. A.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Karungi, »	7.1	730,000	
Karungi—Haparanda »	26,7	1,844,000	
Haparanda—Karl Johans stad[1]), tertiärbanetyp	13.8	812,000	
Karungi—Matarengi, »	46.6	2,107,000	
Summa	107.2	—	6,533,000
Bansystem Litt. B.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Nikkala, »	27.0	2,295,000	
Nikkala—Haparanda, »	10.0	710,000	
Nikkala—Karl Johans stad[2]) »	5.0	325,000	
Haparanda—Karungi, tertiärbanetyp	26.7	1,148,000	
Karungi—Matarengi, »	46.6	2,107,000	
Summa	128.3	—	7,625,000
Bansystem Litt. C.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Nikkala, »	26.0	2,120,000	
Nikkala—Haparanda[3]), »	8.6	1,010,000	
Nikkala—Karl Johans stad[1]) »	7,8	652,000	
Veittijärvi—Karungi, tertiärbanetyp	7.1	568,000	
Karungi—Matarengi, »	46.6	2,107,000	
Summa	109.1	—	7,497,000

[1]) Hamnläge II. [2]) Hamnläge I. [3]) Häruti ingår kostnaden för stationerna vid Nikkala och Haparanda.

	Längd.	Kostnad, inklusive för rullande materiel.	Summa kostnad.
	Kilometer.	Kronor.	Kronor.
Bansystem Litt. D.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Kukkola, »	15.0	1,425,000	
Kukkola—Haparanda, »	19.0	1,311,000	
Haparanda—Karl Johans stad[1]) »	12.4	884,000	
Kukkola—Matarengi, tertiärbanetyp	54.6	2,457,000	
Summa	114.0	—	7,117,000
Bansystem Litt E.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Kukkola, »	15.0	1,425,000	
Kukkola—Haparanda, 0,891 m:s spårvidd	19.0	722,000	
Haparanda—Karl Johans stad[2]) » »	13.8	618,000	
Kukkola—Matarengi, » »	54.6	2,184,000	
Summa	115.4	—	5,989,000
Bansystem Litt. H.			
Alt. H 1.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Karungi, »	7.1	730,000	
Karungi—Kukkola—Karsikkojärvi—Nikkala—Haparanda, hufvudbanetyp	33.2	2,563,000	
Nikkala—Karl Johans stad[2]), hufvudbanetyp	8.5	687,000	
Karungi—Matarengi, tertiärbanetyp	46.6	2,107,000	
Summa	108.4	—	7,127,000
Alt. H 2.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Karungi, »	7.1	730,000	
Karungi—Kukkola—Karsikkojärvi—Salmis—Haparanda, hufvudbanetyp	30.8	2,420,000	
Salmis—Karl Johans stad[2]), hufvudbanetyp	9.4	732,000	
Karungi—Matarengi, tertiärbanetyp	46.6	2,107,000	
Summa	106.9	—	7,029,000

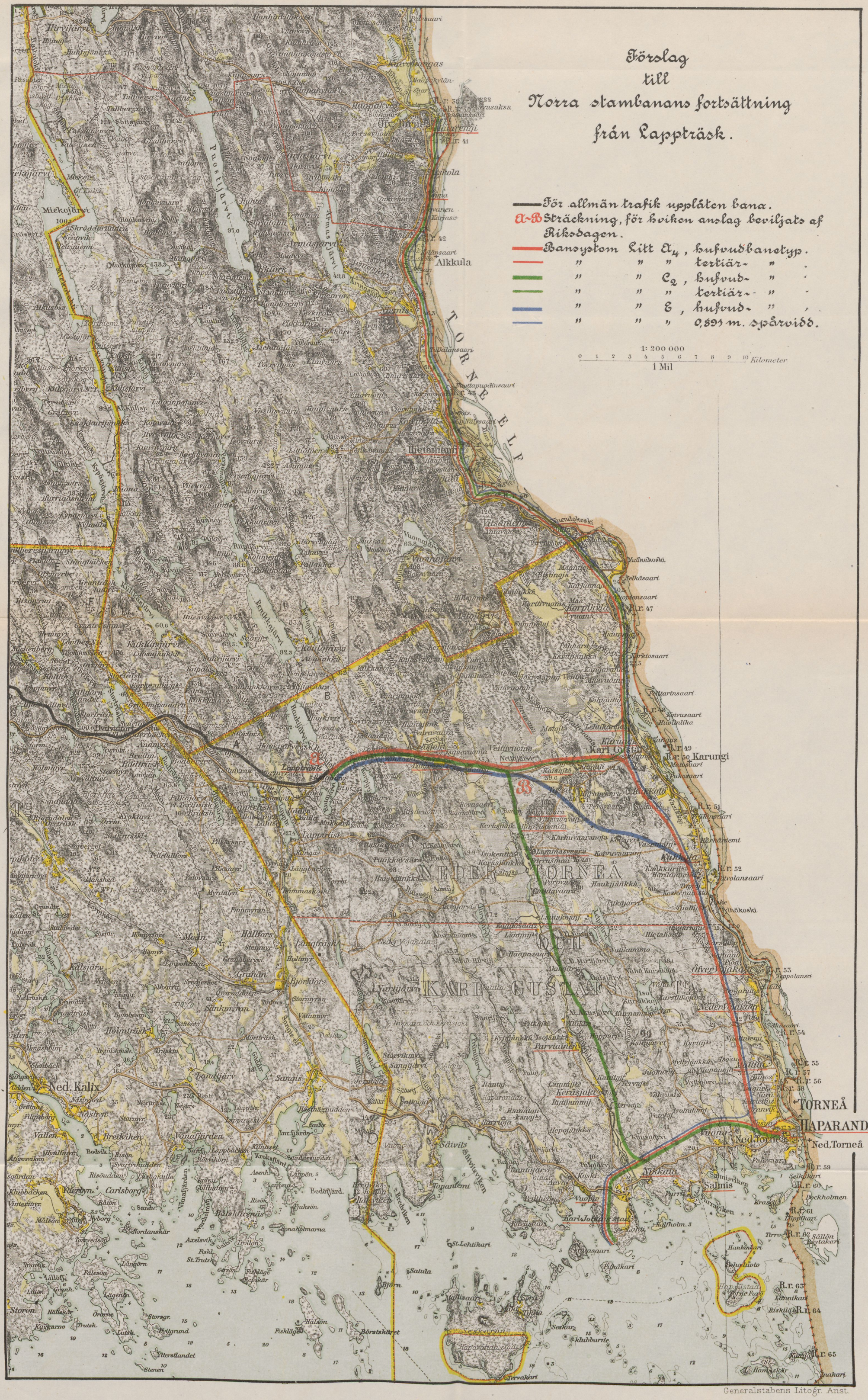
[1]) Hamnläge I. [2]) Hamnläge II.

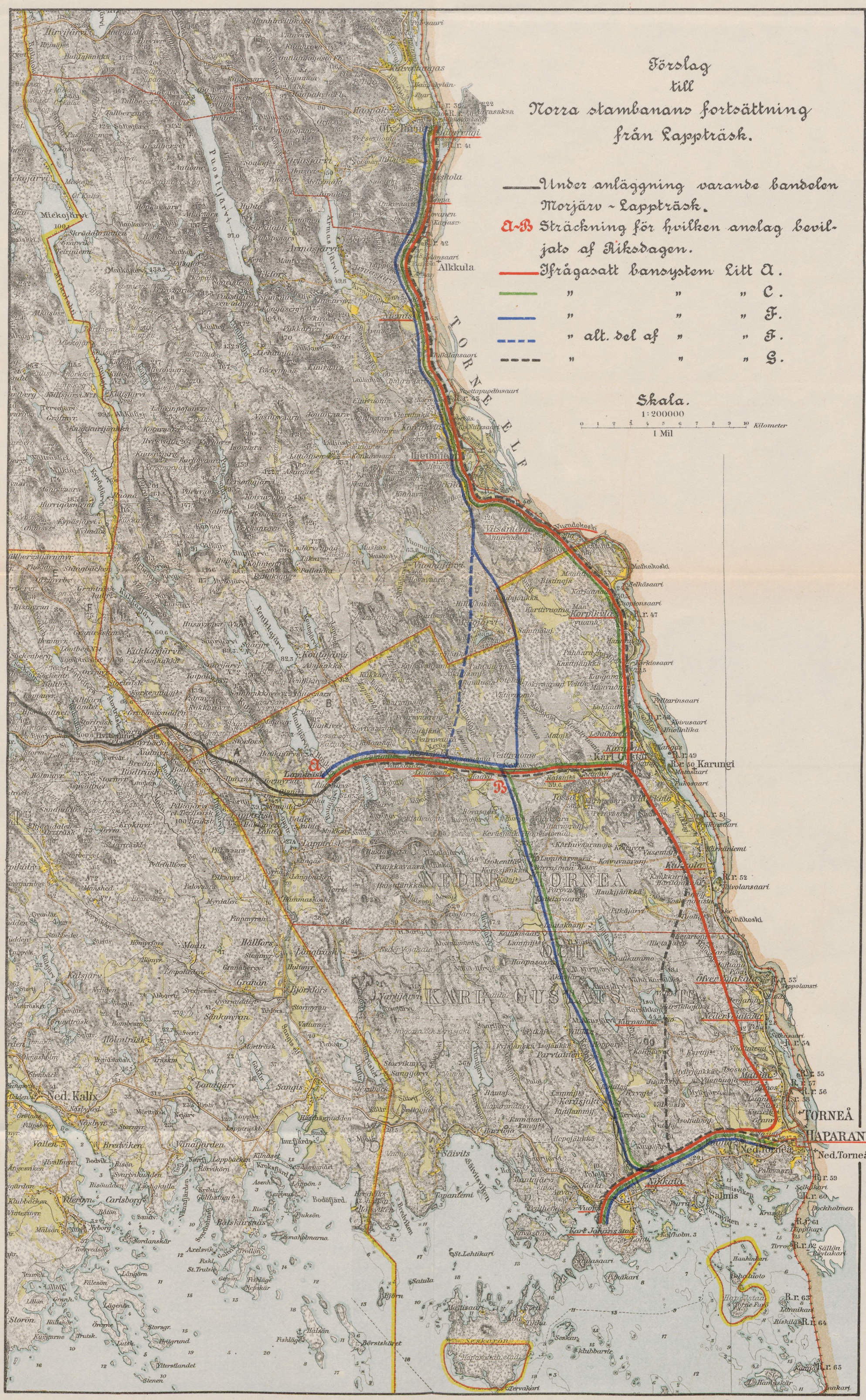
	Längd.	Kostnad, inklusive för rullande materiel.	Summa kostnad.
Bansystem Litt. K.	Kilometer.	Kronor.	Kronor.
Alt. K 1.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Samuli—Vasemanjänkkä—Karsikkojärvi—Nikkala—Haparanda, hufvudbanetyp	37.5	3,139,000	
Nikkala—Karl Johans stad[1]), hufvudbanetyp	8.5	687,000	
Samuli—Karungi, tertiärbanetyp	3.5	245,000	
Karungi—Matarengi, »	46.6	2,107,000	
Summa	109.1	—	7,218,000
Alt. K 2.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Samuli—Vasemanjänkkä—Karsikkojärvi—Salmis—Haparanda, hufvudbanetyp	35.1	2,996,000	
Salmis—Karl Johans stad[1]), hufvudbanetyp	9.4	732,000	
Samuli—Karungi, tertiärbanetyp	3.5	245,000	
Karungi—Matarengi, »	46.6	2,107,000	
Summa	107.6	—	7,120,000
Bansystem Litt. N.			
Lappträsk—Veittijärvi, hufvudbanetyp	13.0	1,040,000	
Veittijärvi—Samuli—Vasemanjänkkä—Karsikkojärvi—Salmis—Haparanda, hufvudbanetyp	35.1	2,996,000	
Salmis—Karl Johans stad[1]), hufvudbanetyp	9.4	732,000	
Keräsjoki—Hietaniemi, tertiärbanetyp	17.3	865,000	
Hietaniemi—Matarengi, »	25.1	968,000	
Summa	99.9	—	6,601,000

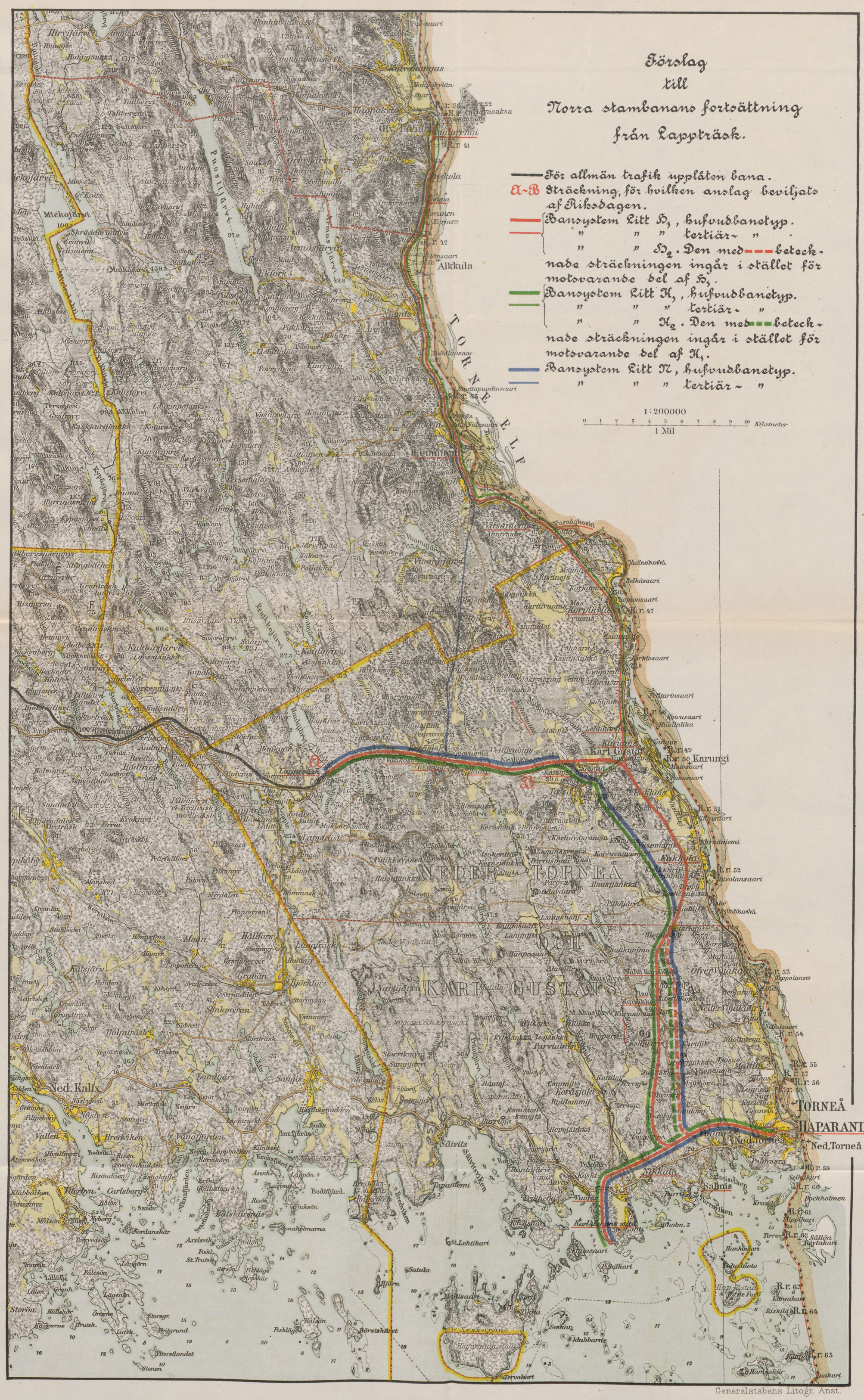
[1]) Hamnläge II.

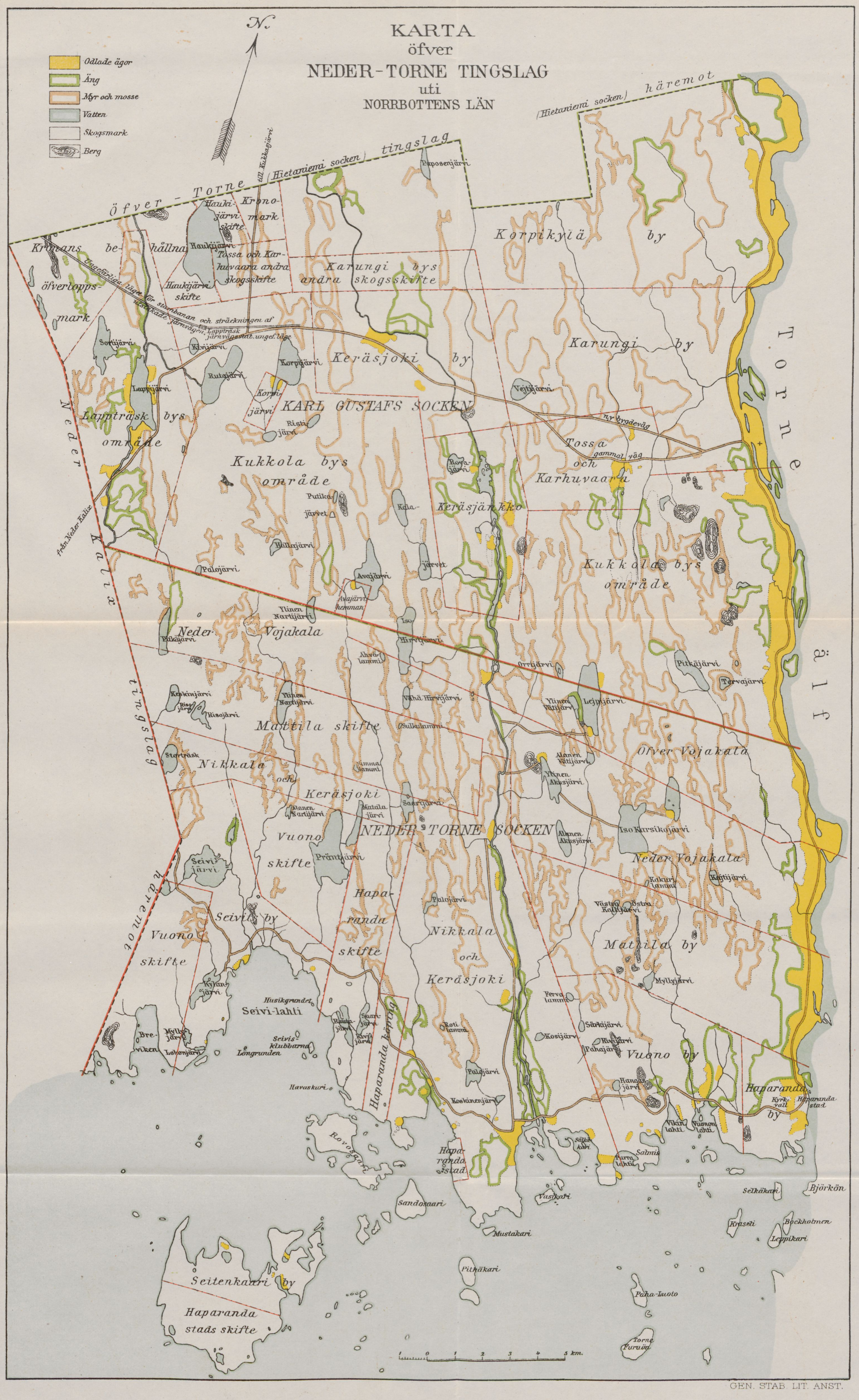
Stockholm, K. L. Beckmans Boktr., 1911.

Förslag till Norra stambanans fortsättning från Lappträsk.




Förslag
till
Norra stambanans fortsättning
från Lappträsk.
Under anläggning varande bandelen
Morjärv - Lappträsk.
A-B Sträckning för hvilken anslag bevil-
jats af Riksdagen.
Ifrågasatt bansystem Litt A.
" " " C.
" " " F.
" alt. del af " " F.
" " " G.
Skala.
1:200000
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilometer
1 Mil
TORNE ELF
NEDER TORNEA
OCH
KARL GUSTAFS
TORNEÅ
HAPARANDA
Ned. Torneå
Karungi
Alkkula
Ned. Kalix
Lappträsk
Miekojärvi
Puostijärvi
Armasjärvi
Säivits
Nikkala
Salmis
Karl Johansstad
Haparanda stad
Seskarön
Generalstabens Litogr. Anst.


Förslag
till
Norra stambanans fortsättning
från Lappträsk.
För allmän trafik upplåten bana.
A-B Sträckning, för hvilken anslag beviljats af Riksdagen.
Bansystem Litt H1, hufvudbanetyp.
" " " tertiär- "
" " H2. Den med - - - beteckna de sträckningen ingår i stället för motsvarande del af H1.
Bansystem Litt K1, hufvudbanetyp.
" " " tertiär- "
" " K2. Den med - - - beteckna de sträckningen ingår i stället för motsvarande del af K1.
Bansystem Litt N, hufvudbanetyp.
" " " tertiär- "
1:200000
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilometer
1 Mil
TORNE ELF
NEDER TORNEÅ OCH KARL GUSTAFS SOCKEN
Ned. Kalix
Lappträsk
Karl Gustaf
Karungi
Alkkula
Ölv. Torneå
Ned. Torneå
Haparanda
Nikkala
Salmis
Säivits
Bredviken
Vanafjärden
Carlsborg
Bodöfjärd
Balskursnäs
Sesskarön
Haparanda stad
Torneå
Generalstabens Litogr. Anst.



GEN. STAB. LIT. ANST.

Af Chefen för generalstaben ifrågasatt lösning af gränstraktens mot Finland järnvägsfråga.

Statsbanan Morjärv-Lappträsk.

Hufvudbanetyp.

Tertiärbanetyp.

1: 200000

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

1 Mil

Skala 1:100000.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 Km.

Generalstabens förslag

Generalstabens förslag

Generalstabens Litogr. Anst.