

Nr 113.

Ankom till Riksdagens kansli den 9 maj 1913 kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående anläggning af statsbana från Karungi till Haparanda m. m. (4:e Avd.)

Sedan Kungl. Maj:t i den till innevarande Riksdag avlämnade propositionen angående statsverkets tillstånd och behov, under rubriken utgifter för kapitalökning i vad avser statens affärsverksamhet uti punkt 18 föreslagit Riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att aflåtas om anläggande av en statsbana söder om linjen Lappträsk—Karungi för ändamålet för år 1914 beräkna ett anslag, att utgå av lånemedel, af 600,000 kronor, har uti en den 7 mars 1913 till Riksdagen avlåten, till statsutskottets förberedande behandling överlämnad proposition, nr 115, Kungl. Maj:t, under åberopande av bifogat utdrag af statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttagas, *dels* besluta anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda för en beräknad kostnad af 1,495,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå, samt för påbörjande av nämnda anläggning för år 1914 anvisa ett anslag av 600,000 kronor; *dels ock* besluta anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk för en kostnad av 172,600 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet tillåter sig utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Utskottets
yttrande.

Såsom av statsutskottet vid 1911 års riksdag framhållits, hava de synpunkter, ur vilka frågan om norra stambanans fortsättning emot finska gränsen vid dess behandling inom Riksdagen blivit bedömd, varit, dels huru man må kunna genom anordnande av förbättrade kommunikationsförhållanden på bästa sätt ej blott underlätta ifrågavarande traktens ekonomiska utveckling och framåtskridande utan även på samma gång i största möjliga mån bidraga till att med det övriga landet förbinda den till större delen finstalande befolkningen i denna landsända samt därstädes söka utbreda svenskt språk och svensk kultur, dels huru man skall kunna vid strävan efter detta mål vederbörligen tillgodose de militära intressena. Dessa synpunkter lära också böra läggas till grund vid bedömande av Kungl. Maj:ts nu förevarande förslag till banans sträckning.

Vad då beträffar den förstnämnda av dessa synpunkter, synes det utskottet otvivelaktigt att denna bliver avgjort bättre tillgodosedd genom den av Kungl. Maj:t föreslagna, av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande i Norrbottens län förordade sträckningen Karungi—Haparanda än genom den av generalstabschefen påyrkade sträckning med utgångspunkt i närheten av Lappträsk station i sydlig eller sydostlig riktning till Säivitsviken samt därifrån österut fram till Haparanda. De trakter, som skulle uppsökas av banan, sådan generalstabschefen tänkt sig densamma dragen, synas givetvis till följd av jordmånens i det hela mindre goda beskaffenhet ej hava närmelsevis samma möjlighet till ekonomisk utveckling och framåtskridande som Tornedalen med dess avsevärt större naturliga förutsättningar. Genom att, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, medelst en bana Karungi—Haparanda förbinda järnvägslinjen Karungi—Matarengi med Haparanda skulle man också vinna fördelen att förskaffa befolkningen i hela den i jordbruksavseende ingalunda obetydliga Tornedalen en centralpunkt i Haparanda, där den kunde avsätta sina jordbruksprodukter och själv förse sig med de förnödenheter, som måste hämtas från annat håll; och Haparanda skulle på sådant sätt åter kunna utvecklas till att kraftigt upptaga den alltmera växande konkurrensen med den på finsk sida belägna staden Torneå.

Denna möjlighet för Haparanda att bestå i konkurrensen med Torneå synes däremot ingalunda tillgodosedd genom en bana från Lappträsk till Säivitsviken och därifrån till Haparanda. Tvärtom synes fara vara för handen, att handeln och rörelsen i Haparanda skulle än ytterligare gå tillbaka i konkurrens med, utom Torneå, jämväl en hamnplats på den svenska sidan.

Vidkommande därefter angelägenheten att med det övriga landet förbinda den finsktalande befolkningen i denna landsända samt att därstädes söka utbreda svenskt språk och svensk kultur, vilken även ur försvarspolitisk synpunkt synes värd allt beaktande, finner utskottet jämväl denna angelägenhet väl tillvaratagen genom Kungl. Maj:ts förslag. Genom banans dragande enligt detta förslag skulle nämligen åstadkommas, att hela gränstraktens finsktalande befolknings förbindelser inriktades på en svensk huvudort, varigenom, såsom också av departementschefen framhållits, på ett livskraftigt sätt underlättades spridningen av svenskt språk och svensk kultur i dessa bygder.

I dylikt avseende synes däremot den andra sträckningen såsom gående genom svensktalande bygd icke kunna tillmätas någon större betydelse, utan skulle man snarare kunna befara, att denna sträckning, då den är av beskaffenhet att förminska Haparandas betydelse, också kommer att bidra till att förbindelserna från svensk sida med Torneå ytterligare ökas.

Om det sålunda synes utskottet uppenbart, att ur nu berörda synpunkter den av Kungl. Maj:t föreslagna sträckningen har avgjort företräde, återstår att bedöma, huruvida de erinringar, som ur strategisk synpunkt blivit däremot gjorda, äro av beskaffenhet att uppväga detta företräde.

I sådant avseende vill utskottet till en början erinra hurusom järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts befallningshavande såväl 1903 som 1906 förordat, att stambanan skulle dragas från Lappträsk direkt till Haparanda, men att generalstabschefen då av strategiska skäl yrkat, att stambanan skulle få sin slutpunkt i Karungi, vilket sistnämnda önskemål helt och hållet blivit tillgodosett genom statsmakternas beslut år 1911; ävensom hänvisa till vad av departementschefen anförts om, att då nu generalstabschefen tillstyrker banans framdragande i av honom förordad riktning till Haparanda, detta i själva verket innebär att genom en från Lappträsk utgående sidobana skaffa stambanan en ny slutpunkt vid gränsen, under det att järnvägsstyrelsens förslag synes kunna betraktas sålunda, att man, med bibehållande av ändpunkten i Karungi, giver Tornedalen en tertiärbana för fyllande av dess lokala kommunikationsbehov.

Utskottet biträder den av departementschefen uttalade mening att, därest man iakttager att banan framdrages nära själva dalgången men något västligare, så att vissa militära hänsyn i ändamål att taktiskt skydda banan tillgodoses, att vidare stationen i Haparanda förlägges söder om staden samt att slutligen en framtida anknytning med det finska

järnvägsnätet sker söder om Haparanda i närheten av Neder Torneå kyrka på finska sidan, avgörande strategiska betänkligheter icke torde finnas mot den av Kungl. Maj:t föreslagna sträckningen från Karungi till Haparanda.

Då utskottet sålunda icke funnit de erinringar, som i sådant avseende gjorts mot denna sträckning uppväga dess enligt utskottets förmenande avgjorda företräde ur synpunkten av odlingens och den svenska kulturens befrämjande, finner sig utskottet böra förorda densamma.

Vad i övrigt föreslagits i fråga om förevarande statsbaneanläggning finner sig utskottet jämväl böra förorda, liksom utskottet ej heller har något att erinra beträffande Kungl. Maj:ts förslag om anläggning av utfartsvägar till landsvägen Boden—Lappträsk från stationer och mötesplatser å statsbanan Boden—Lappträsk.

Under erinran att, enligt vad departementschefen till statsrådsprotokollet meddelat, det för utfartsvägar erforderliga beloppet, 172,600 kronor, först år 1915 behöver anvisas, får utskottet hemställa,

att Riksdagen må, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 7 mars 1913 förutsatta villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttagas,

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

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

I fråga om sättet för anskaffande av det under mom. 1 omfördälda belopp, 600,000 kronor, kommer utskottet att framdeles avgiva utlåtande.

Stockholm den 9 maj 1913.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från Första Kammaren: herrar *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jons-son*, friherre *J. T. Gripenstedt*, *A. N. Hahn*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *O. M. Strömberg*, *C. G. Ekman*, *A. Åström*, *F. Berglund*, *H. H. K. Ericson* och *C. I. Asplund* samt från andra Kammaren: herrar *A. Ekman*, *A. Wiklund*, *F. W. Thorsson*, *C. Pers-son*, *K. Starbäck*, *N. E. Lindberg*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *E. A. Nilsson*, *A. P. Gustafsson*, *A. Andersson* i Råstock och *H. Lemke*.

Reservation

vid mom. 1:

av herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, friherre *J. T. Gripenstedt*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *H. H. K. Ericson* och *H. Lemke*, vilka ansett, att utskottets yttrande om förslag i denna del bort hava följande lydelse:

Ehuruväl utskottet funnit den sträckning för järnvägens framdragande uti ifrågavarande trakter, som av Kungl. Maj:t föreslagits, innebära beaktansvärda fördelar ur synpunkten av odlingens och den svenska kulturens befrämjande i denna landsända, har utskottet emellertid med hänsyn till de starka militära erinringar, som från den i sådant avseende sakkunniga myndigheten blivit däremot gjorda, icke tilltrött sig att nu tillstyrka Riksdagen att besluta järnvägens framdragande i denna sträckning, vilken synes utskottet ägnad att underlätta införandet i landet av trupper från andra sidan gränsen.

Visserligen hyser, enligt vad statsrådsprotokollet giver vid handen, departementschefen den mening, att banan, vars sträckning skulle få närmare bestämmas av Kungl. Maj:t, bör framdragas något västligare än man från början tänkt sig, detta på det att vissa militära hänsyn må varda tillgodosedda, men i sådant avseende föreligger ej någon utredning.

Vid nu anförda förhållanden har det synts utskottet kunna ifrågasättas, huruvida icke denna järnvägsfrågas lösning skulle bäst främjas, om någon ytterligare utredning i ärendet företoges i syfte att åstadkomma ett förslag, som erbjöde mera trygghet ur försvarssynpunkt än som, att döma av förenämnda från den militära sakkunniga myndig-

heten gjorda erinringar, synes vara förenad med det nu föreliggande förslaget.

Ett ytterligare skäl till att ej nu företaga denna fråga till slutgiltigt avgörande synes också utskottet ligga däri, att efter vad departementschefen anfört, erforderliga undersökningar i fråga om anordnande av hamn vid Haparanda eller annan plats vid kusten ännu icke hunnit utföras, men att departementschefen hoppades, att frågan därom skulle kunna till ett annat år föreligga i mera utrett skick än nu. Det har nämligen med hänsyn till vikten att ändamålsenlig hamnplats må erhållas givetvis synts utskottet önskvärt, om denna fråga kunde av Riksdagen behandlas i sammanhang med frågan om järnvägens sträckning — — — — —

får utskottet hemställa:

1:o) att Kungl. Maj:ts förslag i fråga om anläggning av statsbana från Karungi till Haparanda icke må av Riksdagen bifallas.