

Nr 143.

Av herr **Lövgren** i Nyborg m. fl., om byggande av en statsbana från Morjärv till hamn vid Svartholmsfjärden.

Av de stora norrländska älvdalarna är det numera blott Kalix älvdal, som saknar järnvägsförbindelse fram till kusten. Detta medför naturligtvis, att utvecklingen av näringslivet hämmas. Klart är, att en järnväg nedför Kalix älvdal från Morjärv till hamn vid kusten icke blir någon affär, som ger staten betydande vinst direkt. Men det finnes dock starka skäl som tala för att detta till trots bygga banan och att bygga den redan nu. Ty indirekt skulle banan tillföra staten fördelar omedelbart, och i en ganska snar framtid kan man förvänta, att bandelen skall bära sig. Dessutom har nu tillkommit ett ytterligare skäl för statsmakterna att ägna denna bygd sin uppmärksamhet. Det har nämligen under den senaste tiden från det stora trävarubolaget Ytterstfors-Munksunds sida vidtagits betydliga inskränkningar i driften, ja, planer föreligga till och med att helt nedlägga driften vid verken i Kalix. Detta är beroende därav, att bolagets svaga ekonomiska ställning tvingar detsamma till en koncentration av driften vid Piteå och en omläggning till produktion av pappersmassa. Följden av denna inskränkning i driften medför givetvis en svårartad arbetslöshet, som direkt berör mellan 2 å 3,000 personer. Det är emellertid givet, för dem som känna till förhållandena, att i längden kommer det alltid att finnas plats för en träförädlingsindustri i stor skala i Kalixbygden, ty skogskapitalet är ännu icke så hårt beskattat, som vad det är i sydligare bygder, och flottningsförhållandena äro de bästa tänkbara, vartill kommer att också hamnförhållandena äro goda, de bästa inom Norrbotten, och skeppningssäsongen lika lång som för södra Norrbotten. Men under tiden, som träförädlingsindustrien konsoliderar sin ställning, är det givet att befolkningen kommer att ytterst hårt drabbas av arbetslöshet och därmed följande nöd. Skulle nu emellertid riksdagen vilja gå med på att omedelbart påbörja arbetet på den planerade järnvägen från Morjärv till Kalix, skulle detta medföra, att arbete bereddes de arbetslösa sågverksarbetarna och bygden erhöle en välbehövlig ekonomisk hjälp. Det kan ju ändock blott vara en tidsfråga, när denna bana skall byggas, och starka skäl tala ju för att staten bör bygga i tider av ekonomisk depression för näringslivet i övrigt och i någon mån inskränka, när högkonjunktur råder.

Genom Kungl. Maj:ts brev den 3 augusti 1917 anbefalldes järnvägsstyrelsen att verkställa fullständig undersökning angående anläggning av en statsbana från Morjärvs järnvägsstation efter Kalix älv till Nederkalix. Därjämte anmodades Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen genom Kungl. Maj:ts brev, av samma dato, att efter samråd med Kungl. Järnvägsstyrelsen, Kungl. Lotsstyrelsen och Chefen för Generalstaben verkställa undersökning angående anläggning av en hamn vid den ifrågasatta banans slutpunkt i trakten av Nederkalix. Denna utredning är numera verkställd, och genom tillmötesgående från järnvägsstyrelsen ha vi blivit i tillfälle att taga del av densamma. Två alternativa linjer äro undersökta. Den ena på östra sidan om Kalix älv fram till Nederkalix, kallad Kamlungelinjen. Den andra gående västra sidan av älven från Morjärv till Kosjärv, därefter fram till älven med broövergång vid Långforsen. Denna senare linje är benämnd Kosjärvslinjen och torde ur alla synpunkter vara att föredraga, enär den skulle sätta Töre sockens tätast befolkade delar i nära förbindelse med järnväg. Vidare finge man vid byggande av en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro en av behovet påkallad sammanknytning av landsvägsnätet.

Ur denna utredning skall här anföras vissa sammanfattande delar, emedan det skulle föra för långt, att i motiveringen medtaga hela den vidlyftiga och detaljerade utredningen.

» — — — För en järnväg, som i huvudsak följer Kalixälvens dalgång från Morjärv till kusten, kommer det omedelbara trafikområdet att utgöras av den södra hälften av Neder-Kalix tingslag eller närmare bestämt av den del av Neder-Kalix församling, som ligger mellan Sangis älv och Korpikån å ena sidan samt havet å den andra, och den del av Töre församling, som ligger söder om stambanan. Områdets landareal uppgår till c:a 80,000 har, varav omkring 90 % är skogs- och myrmark och 10 % tomtmark, åker och äng.

Det övre Norrlands bebyggelse har börjat vid kusten och följt älvdalarna inåt landet. Bosättningen är alltså så fördelad, att medan skogs- och myrbältena mellan älvdalarna äro nästan folktomma, så träffar man i älvdalarnas nedre delar rätt folkrika bygder.

Även i Neder-Kalix tingslag är bebyggelsen koncentrerad till Töre, Kalix och Sangis älvdalar och till kusten vid älvarnas mynningsvikar, men skiljer sig emellertid från de närliggande älvdalarnas genom sin ringa längd. Medan i Piteå, Luleå och Torne älvdalar en nästan sammanhängande bygd sträcker sig från kusten c:a 10 mil och mer längs älvdalen inåt landet, när i Kalix och Töre älvdalar kustlandets bebyggelse ej upp till den c:a 4 mil från kusten gående stambanan, utan redan ett par mil från kusten tränga skogs- och myrmarker fram till älvarna.

Då den övervägande delen av Neder-Kalix tingslags befolkning bor vid kusten eller i dess närhet, kommer järnvägen Morjärv-Neder-Kalix-Svart-holmsfjärden att inom sitt trafikområde innesluta betydligt större andel av tingslagets befolkning än av dess areal.

	Nederkalix tingslag.	Inom banans trafikområde.
Areal land, km ²	1,717	800
Invånare	16,222	13,100
Invånare pr km ²	9,4	16,4

Av tingslagets areal faller inom trafikområdet ej mer än 47 %, men av dess folkmängd 81 %.

För att belysa banans läge i förhållande till de större bygderna har med ledning av S. De Geers befolkningskarta utarbetats nedanstående tabell över folkmängden inom olika delar av trafikområdet. Denna sammanställning har kompletterats med uppgift om orternas avstånd till nuvarande station å stambanan och till blivande å den planerade järnvägen.

Del av trafikområdet.	Folk- mängd.	Avstånd till station vid			Skillnad i avstånd	
		Stam- banan.	Kam- lunge- linjen.	Kosjärv- linjen.	Kam- lungelin- jen mot stam- banan.	Ko-järv- linjen mot Kamlunge- linjen.
K i l o m e t e r						
Kamlunge by	200	12	—	12	12	12
Nedre Kalixdalen	6,100	24	—	—	24	—
Industriorter vid älvmyningen	2,100	30	—	—	30	—
Skogsbältet mellan Kalix och Sangis	200	32	8	8	14	—
Sangis by	1,000	22	12	12	10	—
Skogsbältet mellan Kalix och Töre	200	20	10	—	10	—
Byar vid Pålängefjärden . . .	1,200	35	15	15	20	—
Byar vid Törefjärden	700	27	18	14	9	4
Töre och Törefors	1,400	20	17	7	3	10
Summa	13,100	—	—	—	—	—

Bortsett från vilket alternativ, Kamlunge- eller Kosjärvlinjen, som bygges, medför banan en högst avsevärd förbättring i kustlandets kommunikationer, då den, som av tabellen framgår, förkortar avståndet med en till tre mil för större delen av Nederkalix kustbygd.

Kosjärvlinjen, som förordas av representanter för Töre socken, får, enär den går enbart 7 km från Töre, ett i förhållande till bebyggelsen något gynnsammare läge än Kamlungelinjen. I vad mån detta förmår motväga Kosjärvlinjens högre anläggningskostnad, skall, sedan trafikberäkningarna för de båda linjerna blivit utförda, närmare undersökas.

Efter denna redogörelse för bebyggelsens omfattning skall dess utveckling under tiden efter år 1870 skildras i grova drag. De siffror, som nedan anföras, avse Nederkalix tingslag, men då c:a 80 % av tingslagets folkmängd är bosatt inom trakter, som tillräknas banans trafikområde, öva förhållandena inom trafikområdet ett avgörande inflytande på talvärdena.

År	Folkmängd inom		Ökning sedan	
	Norrbot- tens län.	Nederkalix tingslag.	Norrbot- tens län.	Nederkalix tingslag.
Invånare i 1000-tal.				
p r o c e n t.				
1870	76.1	8.1	—	—
1880	90.8	9.4	19.3	15.1
1890	104.8	11.1	15.0	17.8
1900	134.8	12.9	29.1	16.7
1910	116.1	15.0	19.5	16.2
1920	180.8	16.2	15.6	7.8

Folkmängden inom Nederkalix tingslag har ej ökat i samma mån som i Norrbottens län i sin helhet, men till år 1910 har ökningen varit ganska jämn, synbarligen beroende på utvecklingen av Kalix träindustriområde. Jordbruksbefolkningen inom tingslaget har under perioden 1900—1910 ej ökat utan lidit en, visserligen obetydlig, minskning. Under senare år har trävaruindustrien ej ökat sin produktion men däremot moderniserat sin drift, så att den erfordrar mindre mänsklig arbetskraft. Den härav följande minskningen av industriens rekryteringsbehov har givetvis i sin mån bidragit till att den senaste tioårsperiodens folkökning ej är fullt hälften så stor som närmast föregående perioders. Ännu ligger den dock över riksmedel-siffran, men sannolikt är den speciella norrlandsutvecklingens tid här förbi och man torde för folkmängden inom Morjärv-Nederkalixbanans trafikområde få räkna med en ökning, som mera närmar sig riksmedeltalet. (*Motionärer-nas anmärkning:* Att befolkningen inom Nederkalix tingslag icke ökat i samma takt som inom Norrbotten i övrigt är en naturlig följd av att trävaruindustrien redan på 1880-talet nått i det närmaste sin nuvarande omfattning och att en stark tillströmning av folk till det övriga Norrbotten skett genom gruvdriftens enorma utveckling.)

Efter att hava statistiskt redogjort för befolkningens fördelning i yrkes-grupper och därvid konstaterat att enligt 1910 års statistik 48.5 % av be-folkningen får sin utkomst inom jordbruk, skogsbruk eller fiske, samt 34 % sysselsättes vid industrien och 17.5 % äro att hänföra till övriga yrken, över-går man i utredning till redogörelse för näringarnas nuvarande ståndpunkt och sannolika utvecklingsmöjligheter och anför därvid bl. a.

»Jordbrukskonsulenten W. L. Wanhainen, Luleå, har i en i November 1919 lämnad utredning 'Promemoria angående de alternativa järnvägsförslagen Nederkalix—Överkalix—Masungsbyn—Kiruna och Övertorneå—Pajala—Masungsbyn—Kiruna ur jordbrukssynpunkt' framhållit, att jordbruksnäringen inom de olika banornas trafikområden är och för framtiden sannolikt måste bli baserad på boskapsskötsel och därför nödvändig foderodling, men att den norrländska bonden icke kan helt lägga sitt jordbruk på denna bog utan dessutom behöver sädesodlingen, även om denna för honom ej bliver av så stor betydelse som för lantbrukarna i sydligare delar av landet.»

Rörande tillgången av på odlingsvärd jord inom nedre Kalixdalen skriver herr Wanhainen:

»Från Ängesåns utlopp ned till Bondersbyn, där Kalixdalen s. a. s. möter kustslätten, löper älven genom utpräglad moränterräng. Frånsett trakten vid övre ändan av Råktjärv, omkring Morjärv och båda ändarna av Kam-lungeträsket, där smala strandremsor med odlingsbar jord förekomma, nå bergen och moränterrängen ända fram till älven. Förekomsten av myrmar-ker är till följd därav mycket begränsad.

Vid jämförelse med Torneälven är det anmärkningsvärt, att de stora upp-grundningarna, sådana som Djupträsket, Råktjärv, Morjärv och Kam-lungeträsket i Kalixälven, icke äro i större utsträckning än fallet är igenfyllda och uppgrundade. Detta står tydligen i samband med beskaffenheten hos de lösa jordlagren vid älvarnas övre lopp.

Nedanför Bondersbyn vidgar dalen ut sig, blir bred och mäktig samt för-enar sig nästan omärkligt med de stora slätter, som ligga utmed havet. Älven har här skurit sig ned i mäktiga sand- och leravlagringar. På något avstånd från älven täckas dessa i regel av torvbildningar av växlande mäktighet.

Inom denna utvidgade del av Kalixdalen finnas ofantligt vidsträckta arealer odlingsmark. En väsentlig del av dessa utgöras av myrmark på botten av lera eller lerblandad sand och är i stort sett av utmärkt god beskaffenhet. Närmast kusten nedsättes dessa markers värde visserligen i avsevärd mån genom den mängd alun, som leran här innehåller. Detta gäller dock så begränsade arealer, att det icke kan utöva nämnvärt inflytande på totalomdömet angående odlingsmarkerna inom nedersta delen av Kalixdalen.»

De större odlingsmarkerna ligga alltså inom järnvägens trafikområde, dit även den nuvarande odlingen är koncentrerad. Av Nederkalix tingslags åkerareal, 3 940 har, äro ca 74 % eller 2 900 har belägna inom den del av kustlandet, som banan skulle beröra.

I den förutnämnda promemorian göres följande sammanfattning av Morjärv- Nederkalixbanans betydelse för jordbruket.

»Denna sträcka måste betraktas som en lokalbana väsentligen avsedd för nedre delen av Kalixdalen och för kustlandet från Sangis till båda sidor om Törefjärden. Dock kan den få betydelse även för Tornedalen och dess jordbruk, ifall ingen hamn kommer till stånd närmare Haparanda. De inre delarna av både Töre och Nederkalix socken stå redan genom stambanan i järnvägsförbindelse med länets centrala delar. Och för nedre delen av socken, just för de delar av densamma som komma att få den största nyttan av den ifrågasatta järnvägen, erbjuder sjöfarten (och automobiltrafiken) under sommarmånaderna ganska goda förbindelser. Under de sju vintermånaderna äro dessa trakter däremot mycket illa lottade i fråga om samfärdsmedel. Att denna ojämnhet i fråga om kommunikationerna inverkar i högsta grad menligt på jordbruket säger sig självt. En järnväg genom nedre delen av Kalixdalen skulle utan tvivel medföra en mycket kraftig uttryckning av jordbruket i nedre delen av socknen. Där finnes, som framgår av den föregående framställningen, mycket stora vidder värdefull odlingsmark. Dessutom erbjuda förhållandena goda möjligheter till uppdrivande av intensiteten både hos växtkulturen och husdjursskötseln högst betydligt. Transporterna för jordbrukets hjälpmedel och för de färdiga jordbruksalstren bliva nämligen korta och billiga. Befolkningen har här också visat mycket stort intresse för jordbrukets upphjälpande, större än i de flesta andra trakter i länet, sålunda hava t. ex. tjuvföreningarna under kristiden i Nederkalix visat mycket större livskraft än i de övriga delarna av landet. Likaså lägga bönderna f. n. v., trots de höga arbetslönerna, mycket arbete på jordens täckdikning, allt detta utgör en god borgen för att jordbrukarna verkligen komma att utnyttja de möjligheter, som förbättring av samfärdsmedlen komma att skapa för dessa trakter.»

Efter att i detalj ha redogjort för de godsmängder, som jordbruket skulle tillföra banan, övergår utredningen till att redogöra för industriens ställning till banan och de godsmängder den har påräknat från denna: »Av de större företagen ligga samtliga utom Törefors sågverk, i omedelbar närhet av den planerade järnvägen, men trots detta kan ej banan påräkna någon större del av verkens råvaror eller produktion som transportobjekt. Den viktigaste råvaran är Kalixälvens flottgods, och av detta kommer med säkerhet ej något att fraktas på järnvägen Kamlungelinjen, som allt från Morjärv följer älven, saknar givetvis förmågan att konkurrera med flottningen å nedre

delen av Kalixälvens flottled. Det västra alternativet, Kosjärvslinjen, går på några kilometers avstånd från flottlinjen, och vid trafikplatserna Langträsk och Kosjärv kan banan tänkas erhålla en del transporter av pappersved och timmer från de banan närmast liggande skogstrakterna. Storleken av dessa transporter uppskattas med ledning av likbelägna stationers avsändning till 500 ton.

Om man således ej kan motse några mera betydande transporter av timmer och pappersved från banans lokala trafikområde, kunde dock tänkas, att industrierna vid Kalixälvens mynning komma att uppträda som köpare av virke från trakter vid stambanan och att detta virke sedan komme att fraktas å järnvägen till verken. Då emellertid stambanan rätt nära Morjärv skäres av flottbara vattendrag, som rinna ut i havet i närheten av industriella anläggningar, torde järnvägen ej kunna påräkna några större transporter av sådant virke. De vid flottledernas utlopp belägna verken äro antagligen fullt konkurrenskraftiga i fråga om sågtimret, eller ock ställa sig flottning och pråmfrakt eller bogsering fördelaktigare än järnvägstransport. Beträffande pappersveden åter torde, på grund av de mindre dimensionernas större sjunkningsprocent, järnvägstransporten hava större konkurrensförmåga, och till¹⁾ Kalix sulfatfabrik antages en transport av 500 ton pappersved pr år.

De till fabriken gående transporter, som industriens representanter anse, att banan kommer att erhålla, utgöras av diverse driftmaterialier, såsom oljor, maskindelar m. m. Dessa sändningar gå i regel som stycke gods och beräknas uppgå till c:a 200 ton pr år för en större och c:a 100 ton pr år för en mindre anläggning.

Av industriernas tillverkningar, sågade trävaror och trämassa, torde de sågade trävarorna ej komma att i någon nämnvärd omfattning övergå till järnvägstransport. Någon export av sågat virke över Narvik kan ej, sedan sjöfartsförhållandena nu åter blivit normala, förväntas, utan från sågverken får banan endast frakta några hundra ton byggnadsvirke till närbelägna orter. Kalix sulfatfabrik anser däremot sannolikt, att av dess tillverkning någon del kommer att skeppas över Narvik. Denna trafik jämte mindre poster till pappersbruk inom landet har av företagens ledning uppskattats till 2 å 3,000 ton pr år.

Sammanfattas de i det föregående från industrien beräknade transporter, erhållas följande godsmängder:

	Kamlungelinjen	Kosjärvslinjen
Timmer och pappersved	500 ton	1,000 ton
Industristycke gods	1,500 »	1,500 »
Trävaror	500 »	500 »
Trämassa	3,000 »	3,000 »
	<hr/> 5,500 ton	<hr/> 6,000 ton

¹⁾ Driften numera nedlagd. *Motionärernas anm.*

Det är ett genomgående drag hos den norrländska trävaruindustrien att den för utfrakt av sina produkter nästan helt använder sjötransport. Verken ligga vid kusten och hava egna hamnar, så att skeppningen kan ske direkt, utan att någon transport till annan hamnplats behöver ifrågakomma. Trävarorna och större delen av pappersmassan utskippas dessutom i regel i så stora poster, att det anses förmånligare att låta båtarna gå till anläggningens egen hamnplats än att centralisera skeppningen genom att skicka godset på järnväg till större exporthamn. Skulle i en del fall skeppningen ej kunna ske direkt, har verket ofta tillgång på pråmtonnage, som då användes för transporten till lastageplats.

Någon övergång från den direkta skeppningen till järnvägstransport anses ej sannolik i fråga om trävarorna och pappersmassan annat än, när det är fråga om någon mindre tillfällig leverans. Däremot framhålles ofta, att järnvägarna, om utvecklingen går därhän, att pappersmassan inom landet i större utsträckning förädlas till papp och papper, komme att transportera en avsevärd del av denna tillverkning till större hamn, som anlöpes av linjeångare. Inom Kalix industriområde har trämasseindustrien först på senare år vunnit insteg, och en övergång till papperstillverkning torde ligga långt fram i tiden.»

Utredningen sammanfattar banans medelbara trafikområde sålunda: »Storleken av Morjärv—Svartholmsfjärdsbanans medelbara trafikområde bliver i hög grad beroende på om banan skall tjäna som ensam utfartsväg till en för Kalix- och Tornedalen gemensam hamn vid Svartholmsfjärden eller om man för Tornedalen skall tänka sig särskild hamn vid Karl Johans stad eller, vilket väl är troligast, en järnväg bygges från Haparanda till hamnen vid Svartholmsfjärden.

Söder om Morjärv kommer gränsen för trafikområdet att gå mellan Avafors och Bjurå trafikplatser å stambanan på ett avstånd av 29 km. från Morjärv.

I vad mån Torne- och Kalixdalens hamnintressen kunna tillgodoses av en hamn vid Svartholmsfjärden och i vad mån den föreslagna banan från Morjärv lämpar sig som gemensam utfartsled, belyses av nedanstående tablå över de järnvägsavstånd till hamn, som olika alternativ medföra.

	Avstånd till hamn vid			Minskning i avstånd Svartholmsfjärden Karl Johans stad mot				
	Luleå	Morjärv	kustbana	Karl Johans stad	Morjärv mot nuvarande till Luleå	Kustbana	Svartholmsfjärden via	
Haparanda . . .	229	146	41	16	83	188	130	25
Karungi . . .	203	120	67	42	83	136	78	25
Lapträsk . . .	182	99	88	63	83	94	36	25
Vitvattnet . . .	165	82	105	80	83	60	2	25

En för båda ådalarna gemensam hamn vid Svartholmsfjärden (med banan från Morjärv som enda förbindelse) innebär visserligen en förkortning med 83 km. av nuvarande avstånd till hamn för båda ådalarna, men för Tornedalen bliver det kvarvarande avståndet dock vid detta alternativ så betydande, att en sådan lösning ej synes kunna betecknas som tillfredsställande, om i en framtid Tornedalens hamntrafik skulle utvecklas till tyngre trafik, utan man får antaga, att Tornedalen då erhåller egen hamn i närheten av Haparanda eller ock en genare järnvägsförbindelse med hamnen vid Svartholmsfjärden. Banan Morjärv—Svartholmsfjärden får då en ganska kort sträcka av stambanan inom sitt medelbara trafikområde, den bliver på det hela taget en lokalbana för nedre Kalixdalen.

Hamnen vid Svartholmsfjärden synes, om särskild hamn för Tornedalen bygges längre norrut, ej kunna påräkna en trafik, som motiverar någon mera betydande hamnanläggning, och hamnanläggningen för Tornedalen ställer sig på grund av ogynnsamma naturförhållanden mycket dyrbar. En av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen vidtagen undersökning rörande anläggning av hamn vid Karl Johans stad har givit vid handen, att kostnaden, om hamnens vattendjup vid kajen, i hamnbassäng och i inseglingsled antages till 7,40 meter, skulle uppgå till 5,891,700 kronor och, om vattendjupet minskas till 6 å 6,70 meter, till 4,847,400 kr.

För att få förbindelse med banan i Tornedalen skulle erfordras byggandet av 16 km järnväg från Haparanda till Karl Johans stad.

Avståndet från Haparanda till Svartholmsfjärden utgör omkring 41 km. Man behöver alltså för att sätta Tornedalen i förbindelse med denna hamn bygga 25 km järnväg utöver den till Karl Johans stad erforderliga. Kostnaden för denna 25 km långa banan bliver lägre än kostnaden för hamnbygget vid Karl Johans stad.

När således en gemensam hamn för Torne- och Kalixdalen vid Svartholmsfjärden och järnväg från hamnen till Haparanda beräknas bliva billigare att att bygga än tvenne hamnar med erforderliga bansträckor och när dessutom trafikens koncentration på en hamn torde vara den enda lösning, som ger hopp om att hamnen skall kunna få en något så när tillfredsställande ekonomi, synes denna lösning av Kalix- och Tornedalens hamnfrågor vara den riktiga.»

Utredningen innehåller vidare detaljerad redogörelse för det styckegods och persontrafik, som kan beräknas. Och slutligen har man sammanfattat totalresultatet och gjort en jämförelse mellan trafikintensiteten å vissa av de nuvarande förbindelsebanorna mellan stambanan och städer vid Norrlandskusten.

Järnväg	km	Trafikintensitet år 1919		Godstonkilometer på 100 personkilometer
		Personkilometer	Tonkilometer pr bankilometer	
Vännäs—Umeå	31	131,500	60,085	46
Bastuträsk—Kallholmen	63	85,874	33,257	39
Älvsby—Piteå	52	66,496	22,410	34
<i>Morjärv—Svartholmsfjärden</i>				
Kamlungelinjen	53	46,200	19,920	43
Kosjärvslinjen	54	57,100	20,350	35

Av sammanställningen framgår att banan Morjärv—Svartholmsfjärden närmast torde kunna jämföras med banan Älvsby—Piteå och således bli ganska svag ekonomiskt sett under första tiden av sin tillvaro. Men går man ut ifrån att Östra Norrbotten inom en ganska snar framtid skall ha en hamnanläggning och att man sammanför denna för Torne- och Kalix älvdalar till Svartholmsfjärden samt sätter Haparanda i direkt förbindelse med hamnen, då följer därmed så stor ökning av trafiken, att banan tvivelsutan blir bärkraftig.

Här liksom i så många andra fall, där staten byggt järnvägar, torde det bli så, att även om järnvägen ej bokföringsmässigt bär sig, så tillför den staten indirekta fördelar som väl motivera densamma. Man har ju t. ex. under långliga tider haft som ett svenskt ögonmärke att hävda den »svenska folk- eller språkgränsen» mot den finska och detta har ju lyckats så att svenskan t. o. m. vunnit terräng, men detta beror i mycket hög grad därpå att det i dessa bygder funnits en industri, som i huvudsak rekryterat sin arbetarstam med svenskar. Skulle nu bygden lämnas att klara sig själv och ingenting göras från statsmakternas sida för att åter hjälpa näringslivet i dessa bygder på fötterna, så blir följden utan tvivel en ganska stark avfolkning och en chans för finskan att vinna terräng. En sådan utveckling vore i hög grad beklaglig både ur bygdens och ur nationalekonomisk synpunkt. Ty det är ändock ett faktum, att denna del av Norrland objektivt sett har lika stora utsikter som någon annan bygd att bilda grundval för en lönande industri och ett lönande jordbruk. Men för att detta skall kunna ske är det en viktig förutsättning, att det finnes goda kommunikationer.

Kostnaderna för en järnväg från Morjärv till Svartholmsfjärden bliva något lägre, om man följer Kamlungelinjen, men fördelarna för Töre socken, om Kosjärvslinjen följes, äro så stora att de väl motivera denna linje. Därtill kommer att en bro över älven vid Långforsen skulle sammanknyta landsvägsnätet och avlasta en stor del av trafiken från färjstället i Kalix som nu är synnerligen hårt belastat.

Den totala kostnaden för byggande av banan Morjärv—Kalix—Svartholmsfjärden skulle efter upplysningar, som erhållits av Järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå, uppgå till 6,900,000 kronor, men för de närmaste årens behov torde det vara tillräckligt, om banan bygges till Karlsborg, och kostnaderna skulle i så fall stanna vid ett belopp av 6,000,000 kronor.

På grund av vad vi härovan framhållit, hemställes,

att riksdagen ville besluta byggandet av en statsbana från Morjärv till Kalix över Kosjärv och vidare fram till hamn vid Svartholmsfjärden och för detta ändamål bevilja ett belopp av 500,000 kronor för igångsättandet av arbetet under budgetåret 1925—1926.

Stockholm den 21 januari 1925.

O. W. Lövgren
i Nyborg.

A. H. Hedström.

J. P. Dahlén.

Rob. Samuelsson.

Ernst Hage.

Jöran Grapenson.

N. E. Nilsson.

Elof Lindberg.
