

Med anledning af hvad jag här yttrat, föreslår jag vördsamt, att Riksdagen ville besluta

att hvad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande aflöning och tjänstgöringspenningar för samtliga tullstatens tjänstemän af tredje graden med undantag af kustbevakningscheferna må komma att gälla jämväl dessa sistnämnda, så att för dessa lönen ökas med 200 kronor och tjänstgöringspenningarna minskas med motsvarande belopp, 200 kronor.

Stockholm den 28 januari 1894.

Oscar Trapp.

N:o 113.

Af herr **P. Hellström**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Morjärv till Karungi m. m.*

I statsverkspropositionen till innevarande års Riksdag hemställes under sjätte hufvudtiteln, § 31, bland annat, att Riksdagen ville besluta anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lapträsk till Karungi by i Carl Gustafs socken af Norrbottens län, hvarför kostnaden beräknats till 5,867,000 kronor.

Angående den riktning, i hvilken denna den sista länken i den norra stambanan lämpligen borde framdragas till vår östra gräns, hafva åsikterna länge varit delade.

Ifrån de civila myndigheternas liksom ifrån ortsbefolkningens sida har framhållits den betydelse denna bana kunde få dels för befrämjandet af försvenskningsarbetet inom den svenska Tornedalen och dels för den internationella samfärdseln med det ryska riket, hvarifrån kan påräknas en betydande transitotrafik, som torde vara en nödvändig förutsättning

för att den sista delen af den norra stambanan skall kunna bli ekonomiskt bärig. På grund af dessa allmänt kulturella och trafik-tekniska hänsyn ha såväl Konungens befallningshafvande i Norrbottens län som kungl. järnvägsstyrelsen uttalat sig för banans framdragande till Haparanda stad. För att dock i det längsta tillmötesgå de militära fordringarna ha båda de nämnda myndigheterna hemställt, att banan ifrån Morjärv ända fram till Lappträsk måtte framdragas i enlighet med de fordringar, som från militärt håll framställts, men att banan på den sista sträckan ifrån Lappträsk skulle framdragas i sydostlig riktning direkt till Haparanda.

Ifrån de militära myndigheternas sida har åter framhållits, att de strategiska hänsynen borde för banan i hela dess längd blifva de bestämmande för den riktning, i hvilken densamma skulle framdragas till den finska gränsen. Chefen för kungl. generalstaben har i enlighet härmed förordat, att banan måtte ifrån Lappträsk framdragas till Karungi by, $2\frac{1}{2}$ mil norr om Haparanda och $2\frac{1}{2}$ mil norr om den finska stambanans nuvarande slutpunkt vid Torneå; och det är detta förslag, som lagts till grund för Kungl. Maj:ts framställning till årets Riksdag om norra stambanans fortsättande till riksgränsen mot Finland.

Visserligen anför departementschefen i sitt andragande till statsrådsprotokollet (sid. 271—272), att hans förslag om banans framdragande till Karungi i stället för till Haparanda skulle, förutom af de militära hänsynen, äfven hafva betingats af hänsynen till banans kulturella uppgifter och af hänsynen till möjligheten att erhålla en i alla afseenden lämplig plats för öfvergången af Torne älf; men granskar man närmare hvad som i dessa båda hänseenden anföres, så finner man lätt, att det icke varit dessa, utan de militära hänsynen, som vid beslutets fattande varit de bestämmande.

Departementschefen påstår, att linjen Lappträsk—Haparanda hufvudsakligen skulle komma att gagna Haparanda stad, som emellertid till följd af sitt läge vid hafvet ej anses i så stort behof af ökade kommunikationer, men att linjen Lappträsk—Karungi däremot skulle komma att kraftigt befördra de kulturella uppgifterna genom att främja uppodlingen af de stora odlingsbara vidder, som banan skulle komma att genomlöpa, och genom att bereda den finsktalande befolkningen en mera direkt förbindelse med det öfriga landet än sträckningen till Haparanda, hvilken angifves komma att gå i utkanten af den egentliga finnbygden.

Detta resonemang är riktigt, om man ställer linjen Morjärv—Ka-

rungi gentemot linjen Morjärv—Haparanda, sådan denna sistnämnda linje vid 1894 och 1902 års riksdagar blifvit af herr O. H. Ström föreslagen. Enligt dennes förslag skulle stambanan få en mera sydlig riktning direkt ifrån Morjärv till Haparanda, och på *den* riktningen äger det af departementschefen anförda sin tillämpning, men däremot — såsom hvar och en genom en blick på den statsverkspropositionen bifogade kartan lätt finner — *alls icke* på den af Konungens befallningshafvande i Norrbottens län och af kungl. järnvägsstyrelsen förordade sträckningen. Enligt deras förslag skulle järnvägen ifrån Morjärv taga den af militärerna förordade vägen till Lappträsk, men därifrån dragas icke till Karungi utan till Haparanda stad. *Hela det område, som linjen Lappträsk—Haparanda skulle genomgå, är, som redan kartans finska namn antyda, att räkna till den egentliga finnbygden*, och en bana i dessa trakter kommer i än högre grad och på en än längre sträcka än linjen Lappträsk—Karungi att genomskära utmärkta odlingsstrakter. Och hvad beträffar den finstalande befolkningens lättare och närmare förbindelse med den svensktalande bygden, så har Konungens befallningshafvande i Norrbottens län uti sitt utlåtande i denna fråga tydligt ådagalagt, att linjen Lappträsk—Karungi för hela den öfre Tornedalen, ofvanför Hietaniemi kyrkoby, icke kommer att i detta afseende erbjuda några fördelar framför linjen Lappträsk—Haparanda, men däremot kommer att föranleda högst afsevärda olägenheter. Afståndet emellan den öfre Tornedalens relativt talrikt befolkade orter och Lappträsk är nämligen kortare eller åtminstone icke längre än till Karungi, hvarför det är sannolikt, att samfärdseln emellan öfre Tornedalen och länets västliga och sydligare delar under alla omständigheter kommer att gå öfver Lappträsk och icke öfver Karungi.

Att däremot denna sistnämnda by och några andra i närheten belägna byar skulle ha stort intresse af att banans slutpunkt förlades till Karungi, är själfklart, liksom också, att dessa intressen numera skola hafva lättare att göra sig hörda, sedan enskild person i dessa byar inköpt icke mindre än 35 hemman. Men hvad man med fog torde kunna förneka är, att dessa intressen skulle vara för Tornedalen så betydelsefulla, att de skulle kunna motivera ett uppoffrande af existensmöjligheterna för ett så stort stadssamhälle som Haparanda — en stad, som under långliga tider varit den svenska kulturens yttersta utpost och denna kulturs kraftigaste befrämjare inom Sveriges viktigaste gränsbygd.

Och att detta skulle bli följderna af norra stambanans framdragande till finska gränsen i enlighet med Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag

har på ett öfvertygande sätt blifvit framhållet af Konungens befallningshafvande i Norrbottens län, vid hvilken myndighets uttalande Riksdagen i detta fall torde böra fästa det allra största afseende, då Konungens befallningshafvande af alla de myndigheter, som yttrat sig i denna fråga, säkerligen är den, som äger de bästa förutsättningarna för att kunna beräkna verkningarna af ett för Norrbotten ödesdigert beslut i denna fråga.

Om den svenska stambanan får sin ändpunkt i Karungi, så torde den finska järnvägen, för att erhålla en för den, liksom för den svenska, synnerligen önskvärd anknytning med det svenska järnvägsnätet, komma att sträckas upp ifrån Torneå efter älfvens östra strand fram till den punkt vid älfven, där våra militärer till äfventyrs vilja medgifva en sammanbindning emellan de båda landens järnvägsnät. Följden häraf kommer då att blifva den, att järnvägen på den svenska sidan icke kommer i förbindelse med någon hamn vid Bottniska viken på närmare håll än i Luleå — såvida svenska staten icke skulle vilja kosta på ytterligare en bibana, exempelvis till Nederkalix —, under det att den svenska såväl som den finska riksgränsbanan får sin närmaste sjöförbindelse på den finska sidan i Torneå midt emot Haparanda. Alla tunga varor, som icke tåla några längre järnvägs- eller landsvägstransporter, komma då att äfven för den svenska Tornedalens behof hemtagas sjöledes öfver Torneå, för att sedan distribueras till de olika förbrukningsorterna upp efter Tornedalen. Därigenom skulle den finska handeln komma att få ett storartadt företräde framför den svenska; hela vår svenska Tornedal, för hvars försvenskning till språk och kultur så mycket offrats, skulle, till oberäknelig skada för detta arbete, komma under ett stort och mäktigt inflytande från finska köpmäns sida, och Haparanda stad, som med direkt järnvägsförbindelse med det öfriga Sverige skulle ha alla förutsättningar för att blifva en för den svenska kulturens fortsatta utbredning inom Tornedalen betydelsefull plats, skulle snart blifva en obetydlig ort, under det att den finska staden Torneå skulle blifva hufvudorten åtminstone inom den nedre Tornedalen. Hvad detta skulle innebära för den svenska odlingens och det svenska språkets framtid i dessa trakter, torde ej behöfva närmare påpekas.

Konungens Befallningshafvandes framställning af de olägenheter och vådor, som den af en del militärer förordade sträckningen Lappträsk—Karungi sålunda skulle komma att medföra för den svenska odlingen inom Tornedalen, grundar sig på en noggrann lokalkännedom och på en nära

bekantskap med den säregna situation, som betingas af de för dessa trakter karaktäristiska befolkningsförhållandena.

Gentemot dessa beaktansvärda handelspolitiska synpunkter, som ingen *med de lokala förhållandena förtrogen* person torde kunna jäfva, har departementschefen intet annat att anföra än följande:

»De af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande uttalade farhågorna för att Tornedalens handelsförbindelser skulle helt och hållet dragas öfver till Torneå synas mig öfverdrifna. Mig synes förhoppning förefinnas, att förhållandena skola så utveckla sig, att dessa handelsförbindelser komma att bibehållas inom riket.»

Och därmed är hela denna för icke endast Haparanda men för hela Tornedalen och därigenom för hela landet så betydelsefulla handelspolitiska synpunkt affärdad.

Den andra af de synpunkter, som af departementschefen andragas till förmån för linjen Lappträsk—Karungi gentemot linjen Lappträsk—Haparanda, är den, att »en i alla afseenden tillfredsställande plats för öfvergången af Torne älf synes hafva funnits vid det en mil nedanför Karungi belägna Jylhäkoski fiske», där en järnvägsöfvergång af departementschefen anses komma att bereda »de fördelar ur trafiksynpunkt, som järnvägsstyrelsen velat vinna genom banans dragande till Haparanda».

Detta är emellertid tydligen mera en strategisk än en järnvägsteknisk synpunkt.

Om norra stambanan, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, skulle ifrån Lappträsk föras direkt till Haparanda, så skulle bron öfver Torne älf helt och hållet komma på finskt område, alldenstund Torneå stad ligger på samma sida om älfvens strömfåra som Haparanda. Detta har ifrån militär synpunkt framhållits som en stor olägenhet. Men att denna olägenhet blifvit mycket öfverskattad, torde emellertid vara tydligt, om man tar hänsyn till att Torne älf är isbelagd under 7 à 8 månader, under hvilken tid en naturlig bro sålunda finnes upp efter hela älfven. Härtill torde böra fogas ännu en synpunkt.

För att öfvergången vid Jylhäkoski skall få den betydelse, som ifrån militärt håll påståtts, är det en nödvändig förutsättning, att *Haparanda stad aldrig skall få komma i järnvägsförbindelse med det svenska järnvägsnätet*. Ty i och med detsamma som järnväg bygges ner till Haparanda, inträda ju de förhållanden, som man genom stambanans dragande till Karungi velat undvika. Öfvergången öfver Torne älf invid Torneå stad behärskas i ena fallet såväl som i det andra af vår östra granne, allden-

stund Torneå stad ligger på denna sida om Torne älf. Och enda sättet att hindra en eventuell fiende att med någon fördel begagna sig af denna omständighet torde väl vara den att för all framtid söka förhindra, att någon järnväg kommer till närheten af Haparanda.

Detta är emellertid en järnvägspolitik, som den svenska Riksdagen knapast torde vilja stödja.

Mig synes det vara önskeligast och för landet i sin helhet förmånligast, om den norra stambanan, som ända till Lappträsk fått sin riktning bestämd af hufvudsakligen militära hänsyn, och för hvars skull storartade befästningsarbeten blifvit på lämplig plats påbörjade, under den sista korta sträckan fram till riksgränsen finge sin sträckning bestämd i främsta rummet med hänsyn till de stora kulturella och trafiktekniska uppgifter, som denna del af stambanan har att fylla och som föranledt såväl Konungens Befallningshafvande i Norrbottens län som kungl. järnvägsstyrelsen att förorda linjen Lappträsk—Haparanda.

Jag gör detta uttalande med så mycket större tillförsikt, som det torde vara mer än omtvistligt, huruvida linjen Lappträsk—Karungi verkligen kommer att ifrån strategisk synpunkt erbjuda några så stora fördelar framför linjen Lappträsk—Haparanda. Åsikterna ibland de sakkunnige äro i den frågan mycket delade. Att under sådana omständigheter offra så många och verkliga fördelar med hänsyn till den fredliga samfärdseln för tvifvelaktiga och omtvistliga fördelar i strategiskt hänseende torde ej vara klokt. Åtminstone bör saken noga öfvervägas ifrån olika synpunkter, innan ett definitivt beslut fattas.

Någon kostnadsberäkning föreligger icke ännu för den af kungl. järnvägsstyrelsen och Konungens befallningshafvande i Norrbottens län förordade linien Lappträsk—Haparanda, ehuru Haparanda stad erjudit sig att bekosta undersökningen af denna sträcka och för detta ändamål anvisat ett belopp utaf 6,400 kronor, vid hvilket erjudande staden fortfarande står fast. En dylik undersökning behöfver icke i något afseende hindra arbetet på linjen Morjärv—Lappträsk; och under tiden kunde genom underhandling med vederbörande främmande myndigheter platsen för anknytningen med det finska järnvägsnätet blifva bestämd, så att Riksdagen på en gång och med öfverblickande af alla de på frågans utgång inverkan omständigheterna kunde fatta sitt beslut i denna ytterst viktiga fråga.

På grund af hvad jag här ofvan anfört, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen, med anledning af Kongl. Maj:ts framställning under sjätte hufvudtiteln, punkt 31, angående norra stambanans fortsättning från Morjärv till riksgränsen mot Finland, och med afslag i hvad denna afser anläggandet af en statsbana ifrån 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 ifrån Lappträsk till Haparanda.

Stockholm den 28 januari 1904.

Paul Hellström.

N:o 114.

Af herr **G. Elowson**, om anslag af 3,000 kronor för Sveriges deltagande i den interparlamentariska unionens konferens i St Louis m. m.

I enlighet med Kungl. Maj:ts proposition anslog 1903 års Riksdag ett belopp af 1,500 kronor å extra stat för Sveriges deltagande i den interparlamentariska unionens XI:e konferens i Wien samma år. I denna konferens deltog fem medlemmar af den svenska interparlamentariska fredsgruppen, hvaraf fyra utaf gruppen utsedda ombud.

Under förhandlingarna i Wien meddelade generalsekreteraren dr Gobat, att konferensen mottagit genom den danska gruppen en inbjudan att nästa år sammanträda i Köpenhamn, men att det interparlamentariska rådet, som erkänt giltigheten af de skäl, som blifvit anförda för en in-