

N:o 71.

Af herr **O. H. Ström** i Nederkalix, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Morjärv till Karungi m. m.

I nådiga propositionen n:o 1 om statsverket 1904 har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln bland annat föreslagit, att Riksdagen måtte, under förbehåll om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., besluta dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi i Karl Gustafs socken i Norrbottens län, hvarför kostnaderna beräknats till 5,867,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå, dels ock i sammanhang därmed anläggning af en landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, för en beräknad kostnad beträffande den förra sträckningen af 615,000 kronor och vidkommande den senare af 628,000 kronor samt att för påbörjande af nämnda anläggningar anvisa för år 1905 följande belopp:

för järnvägen Morjärv—Karungi . . . . .	Kronor 2,000,000
» landsvägen Boden—Morjärv . . . . .	» 307,500
» » Morjärv—Lappträsk . . . . .	» 400,000

eller tillsammans Kronor 2,707,500,

med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf dessa belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 850,000 kronor.

Då finska stambanans ändpunkt emellertid nu är vid Torneå älf, midt emot staden Torneå, samt finska myndigheternas önskan väl är, att sammanbindningen med svenska stambanan skall ske vid gränsen mellan Torneå stads och Haparanda stads områden samt hänsyn till sådan önskan

ju äfven bör tagas och sammanbindningen af norra stambanan med den finska stambanan sålunda antagligen kommer att blifva vid Haparanda, torde rätta riktningen för norra stambanans fortsättning från Morjärv till riksgränsen vara så rakt som möjligt från Morjärv till Haparanda, hvilken linje är okulärt besiktigad af järnvägsstyrelsens ingenjör herr Oscar Wickman år 1895 (se bilagan 1), samt förordad af järnvägsstyrelsen i utlåtande af 14 oktober 1896 (se bilagan 2). Denna linje skulle blifva cirka två mil kortare än en bana från Morjärv till Karungi och därifrån till Haparanda. Vissa vederbörande hafva visserligen tänkt sig, att, om Haparanda skulle blifva ändpunkten för järnvägen, banan från Morjärv skulle dragas österut till Lappträsk samt därifrån i sydostlig riktning till Haparanda, men en sådan sträckning skulle förlänga järnvägen med cirka en mil mot om banan drages från Morjärv direkt till Haparanda. Dessutom skulle järnvägen från Morjärv till Lappträsk, enligt hvad järnvägsstyrelsens utlåtande gifver vid handen, gå genom mycket oländiga trakter samt få göra många och på sina ställen stora krökningar samt till och med en tunnel få sprängas, hvarigenom banan skulle blifva betydligt dyrare, än den raka sträckningen från Morjärv till Haparanda samt kosta cirka 800,000 kronor per nymil, då den raka sträckningen endast skulle komma att kosta cirka 640,000 kronor per nymil, enär terrängen för den raka sträckningen är, enligt hvad den okulära besiktningen utvisar, ungefär lika som vid banan Boden—Morjärv, som kostade cirka 640,000 kronor per nymil.

I järnvägsstyrelsens utlåtande förekommer rörande banan mellan Morjärv och Lappträsk bland annat följande: »I stort sedt vore terrängen mellan Morjärv och Lappträsk mycket kuperad. Profilen företedde därför en mängd krökningar och sänkningar, hvilka sammanlagdt uppginge till icke mindre än 512 meter. Långa och branta stigningar måste användas för att öfvervinna de afsevärda nivåskillnaderna, af hvilka den största, eller 92 meter, finnes mellan vattendraget vid Östra Flakaträsk och vattendelaren vid Myrbergstjärn». Att låta järnvägen framgå i en sådan terräng bör väl ej ske, då det finnes annan lämplig sträckning för banan.

I departementschefens yttrande förekommer på ett ställe: »Beträffande sträckningen för banan hafva meningarna i hufvudsak varit ense därom, att banan bör från Morjärv dragas till Lappträsk», *men så är ingalunda förhållandet*, ty Nederkalix kommun har genom sina kommitterade framhållit denna banas olämplighet. En del af kommunens ansökning i frågan har blifvit relaterad i departementschefens yttrande, men då icke allt blifvit anfördt, får jag nu intaga kommunens ansökning i sin helhet. Den lyder:

*Afskrift.*

## Till Konungen.

Sedan medlemmar af Haparanda stad i underdånig skrifvelse till Eders Maj:t af den 19 september 1902 hemställt, att undersökning af möjligheten för en statsbanas sträckning från Morjärv direkt till Haparanda skulle äga rum och för sådant ändamål anslagit ett belopp af 6,400 kronor, få undertecknade af Nederkalix kommun, enligt bilagda stämmoprotokoll, därtill utsedda medlemmar, med instämmande i hvad vår riksdagsman, vice konsuln O. H. Ström, vid 1902 års riksdag i ärendet anført samt i hvad de af Haparanda stad utsedda medlemmar i ofvanberörda underdåniga skrifvelse framhållit, i djupaste underdånighet hemställa, att, innan kungl. proposition till Riksdagen angående Boden—Morjärvbanans fortsättning till Torneå älf aflåtes, en noggrann undersökning af möjligheterna för banans sträckning direkt till Haparanda måtte komma till stånd.

Att banans sträckning efter den sydligaste linien är en lifsfråga icke blott för Nedertorneå socken och Haparanda stad, utan äfven för Nederkalix kommun, hvilken sistnämnda kommun ensam för sig räknar en folk-mängd af nära 14,000 invånare och som till följd af sitt läge och öfriga naturförhållanden äger, för den händelse järnväg komme att genomgå trakten, de största utvecklingsmöjligheter, torde vara, åtminstone här uppe i Norrbotten, allmänt känt, och att det ingalunda är endast lokalintressen, som tala för den sydligaste sträckningen, framgår väl allra tydligast däraf, att kungl. järnvägsstyrelsen varmt förordar denna sträckning.

Konungens befallningshafvande i länet har också, i likhet med kungl. järnvägsstyrelsen förordat banans sträckning till Haparanda, men har Konungens befallningshafvande antagligen, när sträckan till Lappträsk förut blifvit undersökt och kostnadsförslag för densamma upprättats, under det att linjen Morjärv direkt Haparanda endast varit okulärt besiktigad, ansett sig sakna stöd att förorda den sistnämnda sträckningen, utan nöjt sig med att uttala sig för banans sträckning från Lappträsk till Haparanda i stället för till Karungi.

Trots att skäl och synpunkter, talande för banans sydligaste sträckning, förut utförligt framhållits och diskuterats, våga vi likväl i underdånighet ytterligare påpeka och framhålla en del af berörda synpunkter.

De båda öfre föreslagna sträckningarna skulle komma att löpa till största delen genom obygdor och bergstrakter, där inga odlingsmöjligheter

eller tillfällen till kolonisation gäfves. Inga samhällen kunde gärna tänkas uppstå efter dessa linjer, då däremot den sydligaste linjen direkt på Haparanda ginge till största delen genom och i närheten af tätt befolkade trakter, delvis också genom de bästa och vidsträcktaste odlingsmarker, som förekomma i denna landsdel. Visserligen har framhållits, att järnvägs framdragande uti obruten bygd skulle ensam för sig utgöra den mäktigaste häfstång för sådan bygds kultivering. Men att detta icke, åtminstone på många tiotal år, kan verka för bygdsbrytande, därom kommer man till insikt vid en färd på norra stambanan i Norr- och Västerbotten, hvilken framdragits hufvudsakligen genom oländig och ofruktbar mark, hvars uppodlande i och med järnvägens framdragande man velat hoppas, men som ännu ett eller två decennier efter banans färdigbyggande ligger lika öde som fordom. Att förhållandena här skulle komma att gestalta sig annorlunda, finnes föga anledning antaga.

Hvad den statsekonomiska sidan vidkommer, är denna ju redan framhållen af kungl. järnvägsstyrelsen. Vi kunna dock ej underlåta att erinra, att, om ändamålet med stambanans fortsättande till riksgränsen skulle få anses helt vunnet, samtrafik med den till Torneå framdragna finska statsbanan måste äga rum. Blefve sedermera banorna förbundna med hvarandra, skulle, till oberäknelig nytta för nordligare delarne af vårt eget land och Norge, en stor och äfven för staten inkomstbringande samtrafik otvifvelaktigt uppstå. En sådan trafik måste väl också förr eller senare komma till stånd, ty så länge förbindelsen måste uppehållas medelst landsvägsskjuts, blifva naturligtvis kostnaderna för höga för att någon större samtrafik kan bära sig. Därför är det också tänkbart att, därest svenska staten icke åstadkomme förbindelse mellan de olika ländernas järnvägs-linjer, finska staten för sådant ändamål beslöte bygga en bibana uppför Torneå älf. Att detta vore till stor skada för hela den svenska odlingen i Torneådalen är ju i ögonen fallande, då i sådan händelse all såväl person- som godstrafik mellan Haparanda och öfre Torneådalen helt säkert droges öfver till finska sidan, och är det därför naturligt, att, för att förekomma detta, svenska staten måhända såge sig nödsakad att bygga en bibana ned till Haparanda. Detta skulle dock för staten medföra stora kostnader, hälst som å militärt håll lär anses, att en bibana jämväl till hamn vore af militära hänsyn påkallad. Haparanda stad har nämligen, såsom bekant, icke i sin närhet någon hamn med tillräckligt djup, utan blefve i så fall nödvändigt att framdraga denna senare bibana till kusten någonstädes i Kalix skärgård, där särdeles goda hamnar finnas.

Hvad slutligen beträffar svensk civilisations utbredande i öfre Torneå-

dalen, våga vi, i likhet med många andra, påstå, att denna skulle befrämjas i lika hög grad genom banans framdragande till Haparanda som genom dess framdragande efter någon af de öfre linierna. Under alla förhållanden kan linjen Morjärv—Karungi härvidlag icke hafva synnerligt inflytande på försvenskningen af Torneådalen. Vi tro ock att, äfven från denna synpunkt sedt, det vore bäst, att järnvägen framdroges direkt till Haparanda och att Haparanda, som i så fall kunde växa till en betydande stad, fortfarande finge fylla sin uppgift såsom en den svenska civilisationens utpost i Torneådalen. I samma mån som Haparanda stad växte i betydighet såsom affärscentrum för afsättningen af Torneådalens produkter, skulle också samfärdseln mellan Haparanda och genom Haparanda samfärdseln med det öfriga Sverige utvecklas.

Också framgår af allt, hvad från olika håll framhållits, att de enda skäl, som möjligen kunde tala för någon af de öfre sträckningarna af Boden—Morjärvsbanans fortsättning, skulle vara de rent militära, men då allmänt känt är, att äfven inom militära kretsar olika åsikter härvidlag göra sig gällande, och oss synes tydligt, att en fientlig makt, som behärskar motsatta stranden af Torneå älf, bättre kan i lugn och ro samla och gruppera sina stridskrafter vid Karungi, som ligger  $2\frac{1}{2}$  mil inne i landet, än vid Torneå, beläget invid kusten, våga vi, lifligt öfvertygade, att en grundlig undersökning af såväl terräng som andra förhållanden, hvilka kunna på frågan inverka, skall vid öfvervägande af de skäl, som tala för och emot den sydligaste sträckningen, otvifvelaktigt ådagalägga dennas företräden framför de andra linjernas, måhända icke minst ur militär synpunkt, härmed underdånigst upprepa vår hemställan att, innan nådig proposition om stambanans fortsättning till Torneå älf för Riksdagen framlägges, undersökning af den af baningenjör Oscar Wickman år 1895 uppgångna järnvägslinjen från Forsbyn direkt till Haparanda måtte verkställas.

Nederkalix den 9 december 1903.

Underdånigst

*Fr. Appelberg. P. A. Svanberg. Gustaf Groth.*

*N. Wiedholm. J. T. Rutberg.*

Slutligen får jag aflämna en karta öfver de olika järnvägslinjerna, som jag anhåller måtte öfverlämnas till statsutskottet, äfvensom en kartskiss, afsedd att i fototypisk reproduktion tryckas jämte motionen.

På grund af hvad nu blifvit anfördt, får jag hemställa,

att Riksdagen måtte, med afslag å Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 1, i hvad den rör anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi i Karl Gustafs socken i Norrbottens län samt landsväg från Boden till Morjärv och från Morjärv till Lappträsk, i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville, efter verkställd undersökning för norra stambanans fortsättning från Morjärv direkt till Haparanda, inkomma till nästa års Riksdag med proposition om norra stambanans fortsättning från Morjärv till Haparanda, äfvensom att Riksdagen måtte anslå 15,000 kronor till undersökningen.

Stockholm den 28 januari 1904.

*O. H. Ström.*

---

Afskrift.

Bil. 1.

Transsumt.

*Beskrifning till okulärundersökningen för tillämnad järnväg  
Boden—Kalix älf—Finska gränsen.*

---

**Linjen Kalix älf—Haparanda 72 km.**

Den föreslagna linjen utgår i sydostlig riktning, skärande landsvägen, fortsätter i en dalgång väster och söder om Kamlungekölen och Tallberget på sluttningen af Brändbergshöjden, därifrån öfver kullar, sandhedar och myrar till Korpikår, med öfvergång 100 meter söder om vägbron vid Korpikåby, följande sluttningarna vid ned- och uppgåendet för vinnande af lämpliga lutningar. Från Korpikåbyn går linjen öfver långa jämna sandhedar, skogsbackar och grunda myrar fram till Haparanda, mötande utstakningen i Torneå strax söder om Torneå kyrka.

---

Uppsala den 28 september 1895.

*Oscar Wickman.*  
Baningenjör.

Bestyrkes ex officio:

*R. F. Petre.*  
(stämpel)

Vidimeras:

*A. Gellin.*

*A. Lindblad.*

---

*Bil. 2.*

Transsumt.

1895.

Diar. N:o 2,733. Besl. den 14 oktober. Reg. N:o 3,241.

Närvarande:

Generaldirektören *Rudolf Cronstedt.*Föredr. *K. U. Sparre.*

Exp. den 8/11.

Delgifves.

Till Konungen.

I underdånig skrifvelse den 14 november 1894 hemställde Norrbottens läns landsting, det Eders Kungl. Maj:t täcktes dels låta anbefalla undersökning under år 1895 af terrängförhållandena för en järnvägsanläggning mellan Boden och Torneå älf, dels aflåta nådig proposition till Riksdagen om lämpligt anslag till fortsatt byggnad af norra stambanan till riksgränsen mot Finland, öfver hvilken framställning t. f. chefen för generalstaben den 30 sistlidne april afgaf infordradt underdånigt utlåtande. Sedan riksdagsmännen O. H. Ström och C. J. Mustaparta i underdånig skrifvelse den 18 sistlidne maj, med framhållande af att Haparanda borde utgöra den naturliga ändpunkten för norra stambanan, gjort hemstallan i enahanda syfte, afgaf Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län den 19 juni 1895 underdånigt yttrande i förevarande fråga. Ytterligare hafva dels stadsfullmäktige i Haparanda i underdånig skrifvelse den 26 sistlidne juni anhållit, att samtidigt med till äfventyrs blifvande undersökning af järnvägslinjen Boden—Forsbyn—Korpikylä sådan äfven måtte verkställas af linjen Forsbyn—Haparanda, för hvilket ändamål stadsfull-



mäktige beviljat ett anslag af 6,500 kronor, som anses erforderliga för bestridande af alla med denna sistnämnda undersökning förenade kostnader, dels Nedertorneå socknemän i skrifvelse den 6 sistlidne juli i underdånighet anhållit, att Eders Kungl. Maj:t måtte låta verkställa undersökning af en järnvägslinje med ändpunkt i Haparanda eller dess närhet.

Öfver förevarande framställningar har Eders Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 27 sistlidne juli anbefallt järnvägsstyrelsen afgifva underdånigt utlåtande och får styrelsen, med återställande af remisshandlingarna i detta ämne, i underdånighet anföra följande:

-----

För att emellertid kunna bedöma, hvilken eller hvilka af de utaf t. f. chefen för generalstaben angifna linjesträckningarna böra noggrant undersökas, huruvida linjen från Forsbyn till Haparanda bör uppstakas och slutligen kostnaderna för sådana undersökningar, har styrelsen ansett angeläget, att på ort och ställe förskaffa sig närmare kännedom om de trakter den ifrågasatta järnvägen skulle komma att genomgå:

-----

Men en noggrann utredning af alla de på bestämmandet af järnvägens riktning inverkan omständigheter torde kräfva undersökning äfven af en annan sträckning för järnvägens framdragande till Torneå älf.

En stambana från Boden till riksgränsen mot Finland bör väl hafva till uppgift ej endast att sätta landets nordligaste delar i direkt förbindelse med det öfriga svenska stambanenätet, utan äfven att bidraga till ökad samfärdsel och handelsomsättning med Finland.

Sådan internationell trafik kan dock ej blifva af afsevärd betydelse med mindre att sammanknytning — huru en sådan än må beslutas — sker mellan banorna på båda sidor riksgränsen. Den punkt, som förutom Korpikylä — föreslagna slutpunkten för den här ofvan förordade undersökningslinjen — lämpligen kan ifrågasättas, anser järnvägsstyrelsen vara staden Haparanda. Af det utaf stadsfullmäktige i nämnda stad till Eders Kungl. Maj:t öfverlämnade exemplar af storfurstendömet Finlands författningssamling för år 1894, har järnvägsstyrelsen inhämtat, att undersökning visserligen blifvit verkställd för en järnvägslinje från Uleåborg, finska stambanans nuvarande ändpunkt, till Torneå stad, men att ej något beslut blifvit fattadt om denna banlinjes byggande. Det förhållandet, att en undersökning för en sådan järnväg blifvit utförd, torde berättiga till det antagandet, att Torneå stad åtminstone blifvit ifrågasatt som ändpunkt för finska stambanan och om vår östra granne skulle besluta sig för att åt stambanefortsättningen gifva den omnämnda riktningen, borde svenska

stambanan, därest alla med densamma byggande afsedda ändamål skola, så vidt möjligt är, befrämjas, framdragas till den midt emot Torneå belägna staden Haparanda, för att på så sätt komma i förbindelse med det finska stambanenätet. De skäl, hvilka såväl stadsfullmäktige i Haparanda som ock Nedertorneå socknemän i sina underdåniga skrivelser anført för att Haparanda må komma att utgöra stambanans slutpunkt, torde ej heller böra lämnas alldeles ur räkningen vid ett slutligt bestämmande af stambanans sträckning. Det synes järnvägsstyrelsen därför ändamålsenligt, att i samband med den föreslagna undersökningen af linjen från Boden till Korpikylä sådan äfven verkställas för en järnvägslinje med Haparanda som slutpunkt, och detta så mycket mera som Haparanda stad erbjudit sig att bestrida alla omkostnader för en sådan undersökning. Den af Haparanda stadsfullmäktige föreslagna riktningen för en sådan undersökslinje, nämligen från den vid Kalix älf å midtlinjen belägna Forsbyn till Haparanda, synes järnvägsstyrelsen vara lämpligt vald. Därest stambanan från Boden framdrages öfver Forsbyn till Haparanda, komme den mellan sistnämnda tvenne punkter visserligen att närma sig kusten allt mer och mer, för att slutligen utmytna i närheten af densamma, men olägenheterna häraf i strategiskt hänseende torde dock blifva jämförelsevis obetydliga, enär fiendliga anfall från hafvet torde kunna befaras endast å den del af järnvägen, som komme i omedelbar närhet af Haparanda. Järnvägsstyrelsen kan därför ej annat än tillstyrka, att en järnvägsundersökning från Forsbyn till Haparanda må genom statens försorg verkställas, i samband med undersökningen af linjen Boden—Kalix älf—Korpikylä.

För att erhålla närmare kännedom om terrängförhållandena i de orter, där sålunda fullständiga undersökningar, enligt järnvägsstyrelsens åsikt, lämpligast borde verkställas, uppdrog styrelsen åt baningenjören vid statens järnvägar O. Wickman att under innevarande års höst utföra okulära undersökningar såväl för en järnvägslinje från Boden öfver Kalix älf till Korpikylä vid Torneå älf, som ock för en linje från Forsbyn till Haparanda.

Detta arbete har nyligen afslutats, och äro båda dessa af undersökningsförrättaren uppgångna linjer å vidlagda karta utmärkta med fulldragna röda linjer.

---

På grund af hvad sålunda här ofvan blifvit i underdånighet anfördt, och med hänsyn därtill, att en fullständig utredning rörande lämpligaste sträckningen för norra stambanans fortsättning torde böra förebringas, men innan den af Norrbottens läns landsting begärda nådiga propositionen till

Riksdagen aflåtes om anslags beviljande för banans byggande, anser järnvägsstyrelsen sig böra tillstyrka nådigt bifall till de underdåniga framställningarna om utförande af undersökningar för stambanans sträckning från Boden till Torneå älf, och får järnvägsstyrelsen med anledning häraf i underdånighet hemställa: *att* Eders Kungl. Maj:t täcktes uppdraga åt järnvägsstyrelsen att under år 1896 låta verkställa fullständiga undersökningar dels för norra stambanans framdragande från Boden öfver Kalix älf till Korpikylä eller dess närhet, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af t. f. chefen för generalstaben föreslagna midtlinjen, dels för en järnvägslinje från Forsbyn till Haparanda; *att* för dessa undersökningars utförande samt upprättande af erforderliga ritningar och kostnadsberäkningar måtte till järnvägsstyrelsens förfogande och mot redovisningsskyldighet ställas ett belopp af intill 17,000 kronor, samt slutligen, *att* järnvägsstyrelsen måtte erhålla nådigt uppdrag att, sedan undersökningsarbetena blifvit afslutade, uppbära och sedermera till statsverket inleverera den andel i undersökningskostnaderna, som Haparanda stadsfullmäktige enligt åtagande förbundit sig vidkännas för undersökning af linjen från Forsbyn till Haparanda.

*K. U. S.*

Rätt utdraget betygar ex officio:

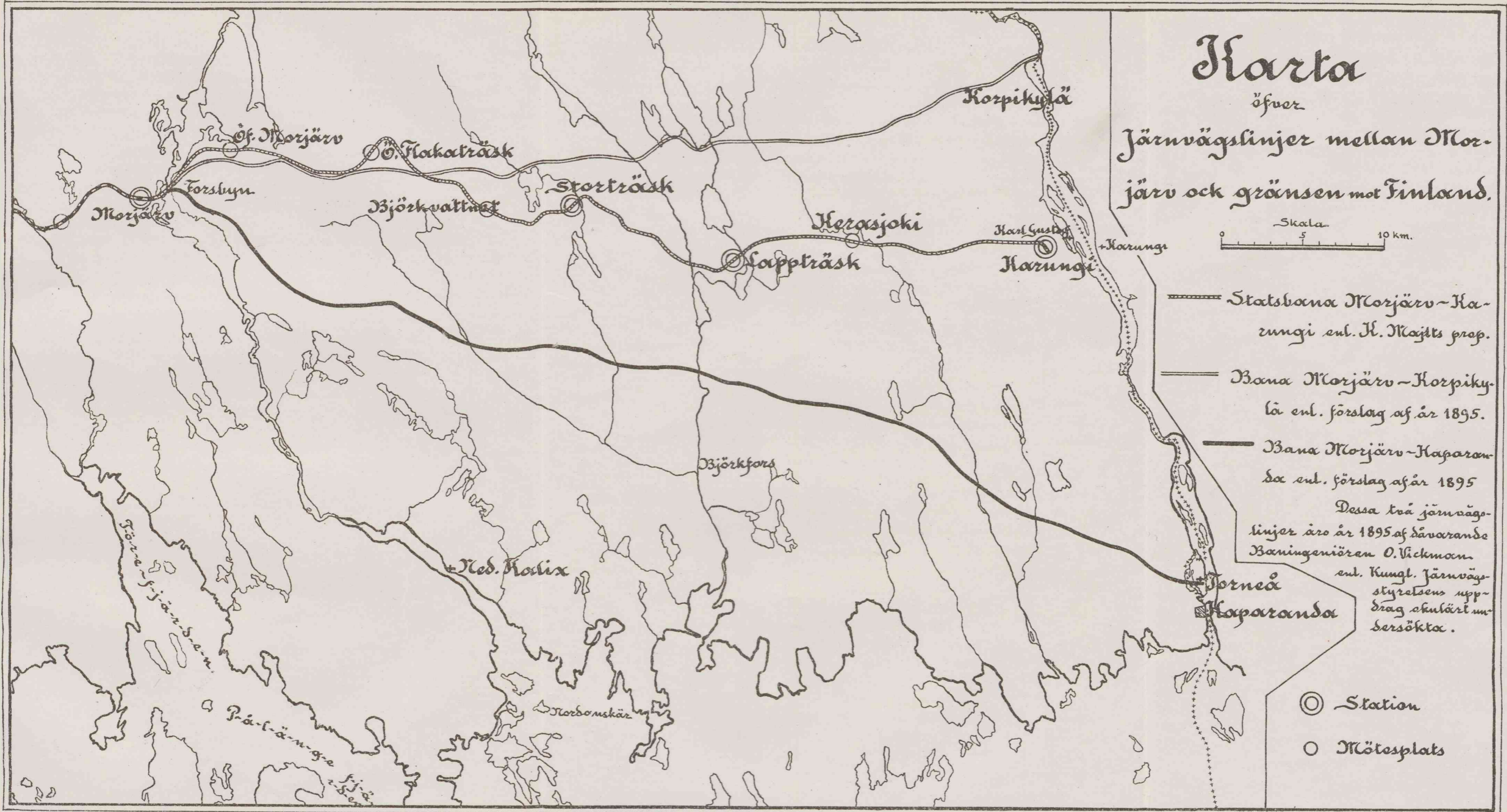
*A. J. A. Huss.*

Vidimeras:

*A. Gellin.*

*A. Lindblad.*

---



# Karta

öfver

Järnvägslinjer mellan Morjärv och gränsen mot Finland.

Skala  
0 5 10 km.

----- Statsbana Morjärv-Karungi ent. H. Majlts prop.

— Bana Morjärv-Korpikylä ent. förslag af år 1895.

— Bana Morjärv-Karasjoki ent. förslag af år 1895

Dessa två järnvägslinjer äro år 1895 af dåvarande Baningeniören O. Wickman ent. Kungl. Järnvägsstyrelsens uppdrag skildert undersökta.

⊙ Station

○ Mötesplats