

N:o 75.

Ank. till Riksd. kansli den 22 april 1904, kl. 5 e. m.

Utlåtande angående Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om fortsättning af norra stambanan till riksgränsen mot Finland samt i anledning därpå inom Riksdagen väckta motioner.

(R. A.)

I den till Riksdagen aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t i punkt 31 under sjette hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta

dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi by i Karl Gustafs socken af Norrbottens län, hvarför kostnaden 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 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, nämligen:

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.

De i statsrådsprotokollet angifna villkoren för de föreslagna anläggningarna äro, att landsting, kommuner eller enskilde skola utfästa sig att kostnadsfritt för den ifrågasatta banan upplåta:

för all framtid

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar; genom skogsmark en bredd af 15 meter å vardera sidan af banans medellinje samt, 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 järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

samt *under arbetets fortgång*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäkter med därtill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att kostnadsfritt för den ifrågasatta landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk upplåta all till väganläggningen erforderlig mark;

att upplåtelsen jämväl skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de äro, som kunna anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade intrång;

samt att, när och hvar Kungl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris tillhandahålla järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd;

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

I anledning af denna Kungl. Maj:ts framställning hafva i särskilda, inom Andra Kammaren väckta motioner föreslagits,

i motionen n:o 71 af herr *O. H. Ström*:

att Riksdagen måtte, med afslag å Kungl. Maj:ts 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 undersökning;

och motionen n:o 113 af herr *P. Hellström*:

att Riksdagen, med anledning af Kungl. 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.

Till det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet i detta ärende har föredragande departementschefen anført följande.

»Då jag nu går att för Eders Kungl. Maj:t framlägga förslag till norra stambanans fortsättande från Morjärv till riksgränsen mot Finland, anhåller jag att till en början få erinra om hvad förut i detta ärende förekommit.

Med underdånig skrifvelse den 21 november 1894 öfverlämnade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län en af samma läns landsting gjord underdånig ansökning, att Eders 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.

Till stöd för denna sin hemställan anförde landstinget bland annat följande.

Framställning
af Norrbottens
läns landsting.

Norra stambanans utsträckande till Tornedalen vore för Norrbottens län ett önskningsmål af den mest omfattande betydelse, hvarföre ock länets hushållningssällskap hos landstinget gjort framställning om vidtagande af åtgärder därför. De trakter, genom hvilka banan skulle framgå och hvilka omfattade Råne, Kalix och Torne stora älddalar med deras bördiga jordmån, förededde redan nu en ganska betydlig odling; men de inneslöte inom sig därjämte ofantliga vidder af odlingsbar men ännu obrukad jord samt af myrmarker, hvilka genom torrläggning med relativt ringa kostnader kunde göras fruktbarande. I en sådan bygd skulle en järnvägsanläggning mera än annorstädes visa sig såsom en mäktig häfstång för befrämjande af odling och framåtskridande; och med skäl kunde påstås, att länets stora naturliga tillgångar ej kunde komma till den omfattande användning, hvartill de eljest kunde lämna tillfälle, med mindre länet komme i åtnjutande af den stora förmån, som en genom dess hela längd framgående järnväg skulle lämna.

Utom nu antydda förhållande, som i och för sig gjorde den ifrågställda utsträckningen af stambanan önskvärd, föreläge emellertid särregna omständigheter, hvilka, beroende af Norrbottens läge, syntes i hög grad tala för, att den ifrågasatta förbindelsen borde blifva så snart som möjligt realiserad. På andra sidan Bottniska viken utvecklades en liflig verksamhet för att bereda Finland fördelen af tidsenliga samfärdsmedel. Den finska stambanan hade några år förut fullbordats till Uleåborg, och med all sannolikhet komme denna bana att i en snar framtid framdragas till Tornedalen. Uppenbart vore att, därest så skedde, men däremot å svenska sidan norra stambanan icke sträckte sig längre än till Lule älddal, handel och rörelse inom öfra delen af Norrbottens län skulle vända sig åt det håll, där afsättning och affärsförbindelser underlättades genom bekväma och billiga kommunikationsmedel. Den lättade samfärdseln åt öster skulle så mycket snarare draga rörelsen dit, som den finsktalande befolkningen i Sverige kände sig i språkligt afseende mera hemmastadd i Finland än i eget land. Frågan gällde alltså att söka åt vårt land bevara ett betydelsefullt handelsområde och på samma gång att genom underlättad förbindelse mellan de båda till hvarandra gränsande länderna främja en internationell samfärdsel af gagn för båda länderna. Dessas belägenhet på ömse sidor om Bottniska viken medförde naturligtvis i ekonomiskt afseende en mängd beröringspunkter, och en så betydande föreningslänk som järnvägen skulle, till fromma för båda parterna, mäktigt befordra utvecklingen af bådå ekonomiska krafter, på samma gång den skulle främja och än ytterligare befästa det goda grannförhållande, som ägde rum.

Stambanans utsträckning till nordligaste delarna af vårt land skulle därjämte komma att fylla en kulturuppgift af särskild betydelse. Den befolkning, som vore bosatt inom Norrbottens nordliga del, befunde sig uti många hänseenden i en mindre gynnsam ställning till följd där-af att densamma icke talade landets språk. Vid många tillfällen hade från den finsktalande befolkningen inom länet framhållits önskvärdheten däraf, att lättade tillfällen måtte beredas densamma att förvärfva insikter jämväl i svenska språket, och från statens sida hade man sökt tillmötesgå dessa önskingar, bland annat, genom anordnande af skolor, i hvilka svenskan vore undervisningsspråk. Klart vore att, om järnvägsförbindelse mellan ifrågavarande bygd och den öfriga delen af riket komme till stånd, en väsentlig faktor vore vunnen till befrämjande af svensk odling i dessa trakter och ett medel gifvet att i afsevärd mån afhjälpa de kännbara olägenheter, som för befolkningen i följd af anmärkta förhållandet föreläge. Om också den finsktalande befolkningen numera icke behöfde känna sig isolerad inom eget land, skulle likväl samhörighetskänslan genom en förbindelse af det slag, hvarom nu vore fråga, än mera utvecklas och stärkas.

Därjämte påpekades, att Sverige och Finland i följd af sitt inbördes läge hade så många förbindelser, att de icke utan olägenhet kunde undvara ett så betydelsefullt förbindelsemedel som järnvägen.

Uti däröfver den 30 april 1895 afgifvet underdånigt utlåtande anförde dåvarande t. f. chefen för generalstabens, bland annat, att han ansåge sig icke kunna på militära skäl afstyrka förslaget.

T. f. chefens
för general-
stabens ytt-
rande den 30
april 1895.

Hvad beträffade spørsmålet om den riktning, hvari norra stambanans framdragande till riksgränsen borde ske, syntes med hänsyn dels till det förefintliga landsvägs- och vintervägsnätet, dels till erhållandet af lämpliga öfvergångsställen öfver de tre stora vattendragen, Råne, Kalix och Torne älfvar, och dels slutligen till terrängförhållandena i öfrigt — allt så vidt dessa omständigheter kunde bedömas efter tillgängliga kartor — 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 midtlinje öfver Niemifors (vid Råne älf), Ytter Morjärv (vid Kalix älf) till Korpikylä (vid Torne älf, ungefär midt emellan Hieta-niemi 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 afgjort den s. k. midtlinjen.

Emellertid ansåg t. f. chefen för generalstaben, att åtgärder ovillkorligen borde vidtagas för att, samtidigt med järnvägen, skaffa en landsvägsförbindelse utmed densamma till stånd. Ett medel därtill, enkelt och jämförelsevis föga kostsamt, erbjöde den s. k. materialväg, som vid järnvägsbyggande måste anläggas öfver allt, där icke förut befintlig väg kunde användas för byggnadsmaterielens framforslande. Vid den ifrågasatt bygggnaden borde därför, i olikhet med hvad dittills skett vid statens järnvägsbyggnader, materialvägen anläggas såsom en väg, den där allt framgent skulle äga bestånd och på vanligt sätt underhållas, samt broarna öfver vattendragen, framför allt de öfver Råne och Kalix älfvar, — af hvilka den förra tycktes äga två fasta landsvägsbroar, (en vid Rånbyn och en vid Lassbyn, söder om Öfverstbyn) men den senare alls ingen — byggas såsom kombinerade järnvägs- och landsvägsbroar.

Med hänsyn till den ifrågasatta banans betydelse förklarade slutligen t. f. chefen, att en militär undersökning på stället af de för banan ifrågasatta öfvergångsställena öfver vattendragen äfvensom banans slutpunkt borde äga rum, innan banans sträckning slutligen fastställdes.

Framställning
af O. H. Ström
och C. J.
Mustaparta.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes i
Norrbottnens
län utlåtande
den 19 juni
1895.

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 Eders Kungl. Maj:t ingifven skrift gjort enahanda framställning, afgaf Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, till följd af nådig remiss, den 19 juni 1895 underdånigt utlåtande i ämnet och anförde därvid, att Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande på det lifigaste delade den i de underdåniga framställningarna uttalade önskan om norra stambanans snara utsträckning till riksgränsen och i allo biträdde hvad landstinget i ärendet anført. Hvad beträffade den sträckning, hvori järnvägen skulle framdragas, ville Eders 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 tilltrorde sig att jäfva de grunder, som föranledt honom till det uttalan-

det, 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 midtlinjen.

Uti en af Eders Kungl. Maj:ts bemälde befallningshafvande med underdånig skrifvelse af den 1 juli 1895 öfverlämnad och till nådigt afseende förordad underdånig framställning anhöllo därefter stadsfullmäktige i Haparanda, med åberopande af de skäl, som enligt stadsfullmäktiges åsikt talade för den ifrågasatta järnvägens framdragande till Haparanda, att Eders Kungl. Maj:t samtidigt med tilläfventyrs blifvande undersökning af järnvägslinjen Boden—Forsbyn—Korpikylä äfven måtte låta verkställa sådan af linjen Forsbyn—Haparanda, hvarjämte Neder Torneå socknemän uti en till Eders Kungl. Maj:t ställd, af Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet med underdånig skrifvelse den 16 juli 1895 öfverlämnad skrift gjorde enahanda framställning.

Framställning af stadsfullmäktige i Haparanda och af Neder Torneå socknemän.

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

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 14 oktober 1895.

Af de tre utaf generalstabschefen angifna linjerna syntes det styrelsen, i likhet med bemälde chef, att den nordligaste linjen ej borde ifrågasättas, enär densamma komme att genomgå ytterst glest befolkade och för någon större utveckling föga lämpliga trakter. Därjämte skulle denna järnvägslinje till följd af dess nordliga läge och allt för långt upp vid Torneälf föreslagna slutpunkt blifva till föga gagn för den söder om den blifvande järnvägen inom länet boende befolkningen.

Hvad den sydliga linjen eller kuststräckningen beträffade, gillade järnvägsstyrelsen till fullo de skäl, som af t. f. chefen för generalstaben förebragts därför, att denna linje i mindre grad än midtlinjen skulle blifva till omedelbar nytta för länets befolkning i sin helhet, hvarför styrelsen till alla delar biträdde bemälde chefs afstyrkande rörande denna linje, synnerligast som densamma ur trafikhänsyn ej torde kunna erbjuda några större fördelar än de andra ifrågasatta två linjerna.

Af de tre ifrågasatta linjerna återstode alltså blott den af t. f. chefen för generalstaben förordade s. k. midtlinjen, hvilken från Boden eller dess närhet skulle framdragas öfver Kalix älf till Korpikylä vid Torne älf. En järnväg anlagd i denna riktning 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 korsas 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 generalstabens yttrande, denna linjesträckning ej skulle medföra allt för stora olägenheter i strategiskt afseende; och styrelsen ansåge 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 mittellinjen, därvid dock styrelsen, enär det på anförda skäl kunde ifrågasättas, att järnvägen droges till Haparanda i stället för till Korpikylä, ansåge 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 om
verkställande
af under-
sökning.

Vid underdånig föredragning den 19 juni 1896 af hvad sålunda i detta ärende förekommit behagade Eders Kungl. Maj:t, som ansåg den ifrågavarande järnvägsanläggningen vara af den framstående betydelse för landet att, då dess utförande ifrågakomme, borde tagas i noggrannt öfvervägande, huruvida den icke företrädesvis borde byggas för statens räkning för att med statsbanenätet införlifvas, uppdraga 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 högst 6 kilometer från denna station belägen punkt å Boden-Gellivarebanan och hufvudsakligen i den riktning, som vore angifven medelst den af t. f. generalstabschefen förordade så kallade mittellinjen, dock att denna undersökning tillsvidade och intilldess Eders Kungl. Maj:t kunde finna skäl meddela vidare förordnande ej finge utsträckas längre än till Forsbyn i närheten af Kalix älf; hvarjämte styrelsen borde från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till järnvägsanläggningen kunde vara att från orten påräkna, i händelse banan skulle komma att byggas för statens räkning. Därjämte föreskref Eders Kungl. Maj:t, bland annat, att samtidigt med järnvägsundersökningens verkställande utredning skulle åvägbringas, hvarest järnvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda vägar; samt att i kostnadsförslaget skulle upptagas det belopp, som

erfordrades för sådana vägars utförande efter de för allmän landsväg gällande tekniska bestämmelser och för uppförande af landsvägsbroar öfver de vattendrag, där sådana brobyggnader ur militär synpunkt kunde anses erforderliga.

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 fortsättande från Boden till Forsbyn, därvid styrelsen af anförda skäl hemställde, att banan ej skulle bringas till utförande längre än till Ytter Morjärv vid Kalix älf.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 december 1896.

Tillika meddelade järnvägsstyrelsen, att samtidigt med järnvägsundersökningen utredning skett, hvarest järnvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda vägar, och hade den i undersökningen deltagande militära myndigheten därvid upplyst, att landsväg vore erforderlig utmed hela linjen Boden—Forsbyn. I anledning däraf hade jämväl upprättats profilritningar och kostnadsförslag för en sådan väg. Därvid hade för sträckan Boden—Åskogen den nu befintliga vägen ansetts kunna användas, sedan densamma blifvit tillökad på bredden och i öfrigt förbättrad, och från sistnämnda punkt hade ny landsväg utstakats söder om järnvägslinjen på så kort afstånd därifrån, att densamma borde under järnvägsbyggnadstiden kunna såsom materialväg användas. För öfvergång af Råne älfs södra gren upptogte förslaget landsvägens öfverförande på järnvägsbron med användande af samma körbana — en anordning, mot hvilken styrelsen med hänsyn till den jämförelsevis ringa längden af ifrågavarande bro samt i betraktande däraf, att högst ringa trafik vore att å landsvägen förvänta, ansett något väsentligt icke vara att invända, om, såsom styrelsen föreslagit, fullt betryggande signalanordningar i förbindelse med stängselbommar öfver landsvägen på tillräckligt afstånd från bron vidtoges.

Vid Ytter Morjärv skulle emellertid enligt förslaget landsvägen, efter att hafva passerat under järnvägen, dragas öfver älfven å särskild bro vid Gumsforsen, och hade en sådan anordning syntts styrelsen lämplig, icke minst från den synpunkten att därigenom förbindelse med Forsbyn skulle kunna komma till stånd, utan att redan nu järnvägslinjen mellan denna ort och Ytter Morjärv behöfde bringas till utförande.

Beträffande kostnaderna för bansträckningen mellan Boden och Forsbyn anmälde järnvägsstyrelsen, att Norrbottens läns landsting den 25 september 1896 beslutit:

att kostnadsfritt för den ifrågasatta banan upplåta:
för all framtid

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vatten-
 aflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;
 genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af ba-
 nans medellinje samt, där arbetets beskaffenhet betingade en större
 bredd, hvad som i sådant hänseende erfordrades, med all å den upp-
 låtna marken växande skog;

all mark för till följd af järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning
 af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar;

samt *under arbetets fortgång*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och
 grustäcker med därtill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att
 vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jämväl skulle innebära förpliktelse att lämna ersätt-
 ning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar
 eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vore, som
 kunde anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade
 intrång;

samt att åtaga sig att, när och hvar Eders Kungl. Maj:t så prof-
 vade nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris tillhandahålla
 järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 styc-
 ken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för landstinget att hålla staten skadeslös för
 hvad i ett eller annat afsende härutinnan tilläfventyrs kunde komma
 att brista.

Utöfver hvad landstinget sålunda åtagit sig att bekosta, hade
 kostnaderna för järnvägs- och landsvägsanläggningarna af järnvägs-
 styrelsen beräknats på närmare angifvet sätt, därvid landsvägsanlägg-
 ningen mellan Boden och Forsbyn, 87 kilometer lång, beräknats kräfva
 en kostnad af 333,000 kronor.

T. f. chefens
 för general-
 staben yt-
 rande den 5
 februari
 1897.

Med anledning af hvad järnvägsstyrelsen sålunda anført afgaf t. f.
 chefen för generalstabens den 5 februari 1897 inforbradt underdånigt ut-
 låtande, därvid t. f. chefen förklarade sig icke hafva något att erinra
 mot ofvannämnda landsvägsanläggning mellan Boden och Forsbyn.

1897 års pro-
 position.

Då ärendet därefter den 26 februari 1897 föredrogs inför Eders
 Kungl. Maj:t, yttrade dåvarande chefen för civildepartementet, bland
 annat, följande.

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 Eders Kungl. Maj:t att i nådig proposition föreslå Riksdagen att, under förbehåll att ofvannämnda 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.

Eders Kungl. Maj:ts framställning om anläggning af nyssnämnda statsbana blef af Riksdagen enligt skrifvelse den 18 maj 1897 bifallen, hvaremot Eders 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.

Inför Eders 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 fördens skull, att järnvägsstyrelsen måtte bemyndigas låta verkställa undersökning för statsbanans framdragande från Morjärv till Karungi by i Karl Gustafs socken.

Departements-
chefens yt-
rande den 29
november
1901.

I sammanhang därmed meddelade departementschefen, att omfattande utredning 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 verkstälts 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 därför i sydlig riktning på 2 å 3 kilometers afstånd från Torneålf till midt för Jylhäkoski, hvarest älfven kunde öfvergå.

Kungl. Maj:ts
beslut den
29 november
1901 om järn-
vägsunder-
sökning mellan
Morjärv och
Karungi.

Med bifall till hvad departementschefen hemställt behagade Eders Kungl. Maj:t uppdraga åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för statsbanebyggandets fortsättning från Morjärv till Karungi by. Därjämte föreskref Eders Kungl. Maj:t, att vid planens upprättande, särskildt å de ställen, där banan skulle öfvergå vattendrag, de militära och tekniska fordringarna på anordningar borde söka bringas i erforderlig öfverensstämmelse med hvarandra; att samtidigt med järnvägsundersökningens verkställande utredning skulle åvägabringas, hvarest järnvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda vägar; att i kostnadsförslaget skulle upptagas det belopp, som erfordrades för sådana vägars utförande efter de för allmän landsväg gällande tekniska bestämmelser och för uppförande af landsvägsbroar öfver de vattendrag, där sådana brobyggnader ur militär synpunkt kunde anses erforderliga; samt att styrelsen skulle till chefen för landtförsvarsdepartementet aflämna skriftlig anmälan om tiden för undersökningarnas verkställande, på det att militär myndighet kunde därvid närvara för att iakttaga hvad ur militärteknisk synpunkt vid planens uppgörande erfordrades.

Järnvägs-
styrelsens ut-
låtande den
17 december
1902.

Uti underdånigt utlåtande den 17 december 1902 har järnvägsstyrelsen anført, att de sålunda anbefallda undersökningarna på järnvägsstyrelsens föranstaltande utförts under sommaren 1902. Då det emellertid i afseende å den förbindelseled, som genom Boden—Morjärvsbansans utsträckning till riksgränsen mot Finland komme att tillsammans med Luleå—Ofotenbanan bildas mellan finska gränsen och Ofoten, syntes styrelsen vara af stor vikt för den afsevärda transitotrafik, som kunde väntas uppstå mellan finska gränsen och Ofoten, att vägen så mycket som möjligt förkortades mellan sistnämnda platser, hade styrelsen, i samband med undersökningsarbetet rörande bansträckningen Morjärv—Karungi, låtit verkställa undersökning och kostnadsutredning för ett förbindelse-spår mellan statsbanorna Boden—Morjärv och Luleå—Riksgränsen.

Efter det samtliga dessa undersökningar afslutats, öfverlämnade

järnvägsstyrelsen med sitt underdåniga utlåtande plan- och profilritningar jämte tillhörande kostnadsförslag rörande statsbanans fortsättning från Morjärv till Karungi samt ofvanberörda förbindelsespår mellan statsbanorna Boden—Morjärv och Luleå—Riksgränsen äfvensom angående landsväg från Morjärv till Lapträsk.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare hufvudsakligen följande.

Den framstående betydelse, som stambanans genom öfre Norrland utsträckning till Tornedalen innebure för vårt fosterland, hade vid frågans föregående behandling blifvit kraftigt framhållen, och tillåte sig styrelsen, under återopande af hvad i berörda hänseende blifvit anfördt af såväl styrelsen som öfriga myndigheter, hvilka yttrat sig i ämnet, erinra om förut omförmälda, af föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897 i frågan afgifna yttrande.

Beträffande särskildt spörsmålet om den nu ifrågavarande bandelen från Morjärv till gränsen mot Finland hölle styrelsen före, att det vore af den allra största vikt och betydelse, att denna sista länk i den norra stambanekedjan blefve snarast möjligt fullbordad. En dylik åtgärd vore en oafvislig förutsättning för förverkligande af Tornedalens ovanligt rika utvecklingsmöjligheter. Äfven en annan omständighet af icke ringa betydelse borde härvid tagas i betraktande, nämligen att, så länge fortsättning till Tornedalen af statsbanan Boden—Morjärv icke åvägbragts, trafikeringen af denna statsbana komme att medföra ekonomisk förlust för statsverket, i det att trafikinkomsterna från banan icke ens komme att betäcka de med driften förbundna utgifter; och ansåge styrelsen ett tillfredsställande ekonomiskt resultat af stambanans genom öfre Norrland utsträckning till riksgränsen mot Finland icke kunna motses, förrän en för trafikutbyte mellan ifrågavarande statsbana och det finska järnvägsnätet fullt ändamålsenlig förbindelse erhållits. Det låge alltså ur ekonomisk synpunkt vikt däruppå, att frågan om banans utsträckning till gränsen icke undanskötes. Därtill komme också beträffande banans politiska innebörd, att den hänsyn till vinnande af språklig enhet, som varit ett af de bestämmande skälen vid beslutet om stambanans genom öfre Norrland utsträckning norr om Boden, skulle åsidosättas, för den händelse att bandelens Morjärv—finska gränsen öppnande för trafik komme att äga rum afsevärdt lång tid efter den finska järnvägens framdragande till Torneälf, hvilket komme att ske redan i slutet af år 1903. Det låge nämligen i öppen dag, att för sådant fall handelsförbindelserna mellan Tornedalen med dess redan nu jämförelsevis talrika befolkning och Finland komme att blifva mycket

lifliga, helt säkert i hög grad bidragande till det finska språkets ytterligare utbredning i bygderna närmast gränsen mot Finland. Slutligen borde hänsyn jämväl tagas till den stora betydelse, som under alla förhållanden en järnvägsanläggning genom dessa trakter skulle ur försvårssynpunkt medföra på grund af den utveckling å skilda områden, hvilken däraf kunde påräknas uppstå och hvilken i sin ordning komme att verka till ökande af den fasta befolkningens antal — något som måste för landets tryggande vid möjligen inträffande fredsbrott vara af synnerligt stort värde.

Meningarna rörande nödvändigheten att utsträcka statsbanan Boden —Morjärv till finska gränsen syntes för öfrigt icke vara delade; endast i fråga om banans sträckning hade skiljaktiga uppfattningar gjort sig gällande. I detta sammanhang erinrade styrelsen, hurusom vid 1902 års riksdag motion väckts *dels* af ledamoten af Andra Kammaren O. H. Ström, att undersökning skulle verkställas rörande norra stambanans fortsättande från Morjärv direkt till Haparanda, och *dels* af ledamoten af samma kammare häradshöfdingen G. A. E. Kronlund, att undersökning skulle verkställas för riksgränsbanans framdragande från Morjärv till Vitsaniemi. Motionerna föranledde emellertid icke till någon Riksdagens åtgärd.

Den af Eders Kungl. Maj:t för norra stambanans fortsättning mot finska gränsen till undersökning anbefallda sträckning syntes hafva beaktats af strategiska skäl. Därest slutpunkten för bansträckningen i fråga nödvändigt ansåges böra förläggas till Karungi för att tillfredsställa de militära fordringarna, syntes sträckningen Morjärv—Karungi vara den, som borde ifrågakomma vid stambanans fortsättande till finska gränsen, men hade styrelsen, som det tillkomme att ur trafikteknisk synpunkt bedöma banans sträckning, emellertid, i anslutning till den åsikt, som styrelsen gjort gällande i sitt förberörda 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 erhöle en sträckning någorlunda direkt på Haparanda.

I afseende å banans sträckning borde äfven beaktas, att erhållandet af förbindelse med finska järnvägsnätet, hvilken förbindelse måste vara det mål, hvarefter de båda länderna borde sträfva, kunde blifva förenadt med svårighet och tidsutdräkt, därest slutpunkten för banan blefve Karungi.

Visserligen hade styrelsen, då Eders Kungl. Maj:t endast anbefallt undersökning af sträckningen Morjärv—Karungi, icke låtit föranstalta om en detaljerad undersökning af en sträckning från Morjärv mera direkt till Haparanda, men kunde styrelsen på grund af de förberedande undersökningar rörande en dylik sträckning, som styrelsen redan under år 1895 låtit verkställa, förklara, att tekniska svårigheter icke förelåge för stambanans framdragande från Lappträsk till Haparanda.

Samma skäl, som förestafvat staten att själf anlägga den norrländska stambanan till Morjärv, gällde naturligen i allo äfven beträffande utförande genom statens försorg af den nu ifrågavarande sista delen af berörda stambana.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag skulle den utstakade linjen utgå från Morjärvs station i nordostlig riktning och passera öfver den mindre grenen af Kalix älf eller den s. k. Stryckån vid Ytter Morjärv samt öfver hufvudgrenen af samma älf vid Gumsforsen nedanför det där belägna färjstället för landsvägen vid Forsbyn. Linjen, som där skulle afvika mot norr och gå utmed Kalix älf fram emot Öfver Morjärv, skulle vid denna by antaga ostlig riktning och öfvergå tre grenar af Kalix älf, nämligen Stråkan, Lillån och Löjän, hvarefter den skulle framgå utmed norra stranden af Granträsket och sedermera svänga i en båge upp emot Östra Flakaträsk, där den skulle draga sig mot sydost uppefter slutningen af Sockenberget. På en höjd af 138,5 meter öfver hafvet passerade linjen vattendelaren mellan Kalix älf och Storträskån i närheten af Myrbergstjärn, sänkte sig därefter ned mot Björkvattnet, där den öfverginge utloppet ur Stora Björkvattnet på en ganska hög utfyllning. Vidare fortsatte linjen förbi Furuträsket och Storträsket till Storträskån, som låge endast 64 meter öfver hafvet, och hvarifrån den på östra sidan af Storträskån ginge i sydostlig riktning upp genom ett pass i Kallberget samt droge sig därefter ned mot Kukkasjoki, som öfverginges omkring 2 kilometer norr om Lappträsk i närheten af Haukijokis utflöde i Kukkasjoki. Från Linka framginge linjen på norra sidan och i omedelbart grannskap af landsvägen mellan Lappträsk och Karungi, hvarvid den öfverginge två stora vattendrag, Haukijoki och Keräsjoki, samt passerade byarna Välikoski och Tossa äfvensom den stora myrtrakten vid Veittjärvi. Omkring 1,2 kilometer väster om landsvägsknuten vid Karungi vore linjen dragen öfver landsvägen från Lappträsk och inemot foten af berget Vähävaara, och vore banans slutstation afsedd att förläggas väster om bergets högsta delar på Karungi bys område, 65,5 kilometer från utgångspunkten vid Morjärv.

Från Vähävaara skulle järnvägslinjen kunna fortsättas i sydöstlig riktning till Haparanda och lämplig anknypningspunkt med finska järnvägsnätet.

I stort sedt vore terrängen, i synnerhet mellan Morjärv och Lappträsk, mycket kuperad. Profilen företedde därför en mängd höjningar 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. Den bestämda maximistigningen 1:60 eller 16,7 ‰ hade dock icke kommit till användning på annat ställe än mellan de två sistnämnda punkterna och på en sträcka af 3,630 meter eller 5,5 ‰ af linjens hela längd. Den stora höjdskillnaden hade jämväl nödvändiggjort den betydliga krökningen och vägförlängningen upp mot Östra Flakaträsk.

Genom ytterligare förlängning af linjen syntes emellertid vid den permanenta utstakningen stigningen kunna nedbringas från 16,7 ‰ till 16 ‰. Stigningen 1:62,5 eller 16 ‰ är använd på en sträcka af 17,330 meter, motsvarande 26,5 ‰ af hela längden.

Detta lutningsförhållande förekomme vid nedgången från förutnämnda vattendelare vid Myrbergstjärn till Storträskån, vid uppgången till Kallberget och vid nedgången därifrån till Kukkasjoki.

Linjen framginge vidare i stigningarna 10—15 ‰ på 15,6 ‰, 5—8 ‰ på 8,6 ‰, 1—4 ‰ på 13,1 ‰ och horisontellt på 30,7 ‰ af banans längd.

Kurvor med minimiradien 400 meter förekomme å en sträcka af 8,359 meter eller 12,7 ‰, radie af 500 till 1,000 meter finnes å 14,202 meter bana eller 21,7 ‰ och rak linje å 42,939 meter eller 65,6 ‰ af den uppmätta banlängden.

I afseende å markens beskaffenhet hade af den verkställda undersökningen framgått, bland annat, att de myrar, öfver hvilka linjen framdragits, i allmänhet vore grunda med ett djup, som vanligen utgjorde omkring 2 å 3 meter, men understundom kunde uppgå till 5 meter.

För banans ballastning finnes tillgång till erforderlig grusmängd.

Genom det söder om Sockenträsket belägna berget vore afsedt att spränga en tunnel af 90 meters längd.

Det afsevärda antal större och mindre vattendrag, som järnvägslinjen korsade, betingade icke mindre än 17 broar och öppna trummor. De viktigaste af broarna vore:

bron öfver mindre grenen af Kalix älf eller den s. k. Stryckån med ett spann på 60 meter;

bron öfver Kalix älf's hufvudgren med 3 spann hvardera på 50 meter;

bron öfver Stråkan med ett spann på 26 meter och 2 spann på 18,5 meter;

bron öfver Lillån med ett spann på 30 meter:

bron öfver Löjån med ett spann på 20 meter:

bron öfver Kukkasjoki med ett spann på 30 meter och

bron öfver Keräsjoki med ett spann på 20 meter.

Stationer vore afsedda att anordnas dels vid Storträsk, 33 kilometer från Morjärv, i närheten af en därvarande mindre körväg, som hade förgreningar till Lomben, Kukkasjärvi, Taipale och Lappträsk, dels vid Lappträsk, 46 kilometer från Morjärv, i grannskapet af landsvägen till Sangis, dels ock vid Karungi 65 kilometer från Morjärv ej långt från landsvägen efter Torne älfdal.

Mötesplatser för militära ändamål vore beräknade att förläggas vid Öfver Morjärv, 7 kilometer, vid Östra Flakaträsk, 17 kilometer, vid Björkvattnet, 27 kilometer, och vid Keräsjoki, 53 kilometer, allt från Morjärv räknadt.

Af dessa mötesplatser vore den vid Öfver Morjärv afsedd att användas jämväl såsom hållplats för trafiken från och till den närliggande stora byn med samma namn. Likaså skulle vid Keräsjoki mötesplats för kringliggande bygd anordnas en hållplats, hvarest under vintern syntes kunna påräknas en jämförelsevis liffig trafik, enär en vinterväg ledde därifrån upp till landsvägen efter Torne älf vid Pekkila i Hietaniemi socken, som förkortade afståndet mellan såväl sistnämnda som ännu nordligare belägna socknar och den föreslagna järnvägen med omkring 6 kilometer.

Största afståndet mellan två platser för tågmöten vore mellan Storträsk och Lappträsk, där detsamma uppginge till 13 kilometer.

Vattenstationer vore föreslagna vid Björkvattnet, Lappträsk och Karungi.

Öfverbyggnaden till broarna vore på grund af gällande bestämmelser beräknad för 18 tons lokomotivaxeltryck, och hade förutsatts en skenvikt af 34 kilogram per meter, detta senare med hänsyn till ej mindre den trafik, som nu ifrågavarande järnväg ansetts komma att förmedla mellan Norge och Finland, än äfven att större delen af statsbanan Boden—Morjärv vore belagd med skenor af ungefär samma vikt,

hvilka dock förut legat i hufvudspår å statens järnvägar i södra Sverige, men med nådigt tillstånd nedlagts å sistnämnda bandel.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen vidare meddelat, hade samtidigt med järnvägsundersökningen utredning skett, hvarest järnvägen ur militär synpunkt kräfde anläggning af särskilda landsvägar, och hade därvid af den militära fackman, som närvarit vid fältundersökningarna, blifvit upplyst, att landsväg vore erforderlig utmed hela järnvägslinjen. I närheten af den föreslagna järnvägssträckningen mellan Lappträsk och Karungi funnes emellertid redan nu landsväg, till följd hvaraf undersökning för en dylik väg inskränkts till allenast sträckan mellan Morjärv och Lappträsk. Den sålunda undersökta landsvägslinjen, öfver hvilken ritningar och kostnadsförslag upprättats och bifogats det underdåniga utlåtandet, vore framdragen på östra sidan och i närheten af den uppstakade järnvägslinjen med undantag endast mellan Öfver Morjärv och Björkvattnet, där den befunde sig på 1 à 3 kilometers afstånd från järnvägen.

Jämlikt de för allmän landsväg gällande bestämmelser vore vägen beräknad för 6,0 meters bredd. Största använda lutningen vore 1 : 20, eller densamma som vanligen föreskrefves för de väganläggningar, hvilka utfördes med statsbidrag. Af militära skäl hade, för undvikande af färjor, i förslaget upptagits broar för landsvägen öfver alla korsande vattendrag, hvarjämte för broarna öfver Stryckån, Kalix älf och Kukkasjoki föreslagits skilda öfverbyggnader för landsvägen och järnvägen.

Beträffande kostnaderna för ifrågavarande järnvägs- och landsvägsanläggningar föreställde sig styrelsen, att enahanda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., som under de senare åren plägat föreskrivas rörande statens järnvägsbyggnader och som, i fråga om bansträckningen Boden—Morjärv, innefattades i förenämnda af Norrhottens läns landsting den 25 september 1896 i ämnet fattade beslut, jämväl komme att stadgas för bansträckningen Morjärv—finska gränsen. Med anledning häraf hade icke någon särskild kostnad beräknats för jordlösen, markupplåtelser under byggnadstiden eller ersättningar för husflyttningar och andra olägenheter, som kunde anses härflyta af det genom anläggningens tillkomst orsakade intrång.

Utöfver kostnader af nyss angifna art hade utgifterna för järnvägs- och landsvägsanläggningarna beräknats på följande sätt:

Järnvägsanläggningen Morjärv—Karungi, som hade en längd af 65,5 kilometer, skulle med rullande materiel draga en kostnad af 5,587,000 kronor, i hvilket belopp terrasseringsarbetena och vattenbyggnaderna inginge med respektive 1,691,640 och 908,927 kronor,

spåröfverbyggnaden inberäknadt ballasten, med 1,245,665 kronor samt rullande materiel, efter 5,000 kronor för kilometer, med 327,500 kronor.

De utförda beräkningarna hade gifvit vid handen, att banan skulle per kilometer komma att kosta 80,298 kronor *utan* och 85,298 kronor *med* rullande materiel samt 68,686 kronor utan broar och rullande materiel. Motsvarande tal för statsbanan Boden—Morjärv hade utgjort 64,375, 68,247 respektive 60,208 kronor.

Då kostnaden för broar och rullande materiel frånräknades, ställde sig alltså den beräknade kostnaden för statsbanan Morjärv—Karungi omkring 8,500 kronor högre per kilometer än för statsbanan Boden—Morjärv. Denna skillnad förklarades däraf, dels att vid den förra banan uteslutande nya skenor afsetts skola komma till användning, hvilket betingat ökade kostnader, dels att för de stora fyllningarna öfver de långa myrarna vid Lappträsk och Veittjärvi kräfdes särskilda, med rätt afsevärd kostnad förenade anordningar för uttransportering af lämpligt fyllnadsämne, dels slutligen att i kostnadsförslaget särskildt upptagits 100,000 kronor för arbetsredskap, enär detta belopp, som i annat fall blefve bundet i arbetsredskap och hvilket behöfde tagas i anspråk före banans fullbordande, måste anskaffas genom förskottering af tillgängliga medel.

Landfästen och pelare till broarna öfver Stryckån, Kalix älf och Kukkasjoki vore emellertid beräknade under förutsättning, att broarna jämväl för den vid järnvägsundersökningen utstakade landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk utfördes samtidigt och i samband med de förra. Kostnaderna ställde sig därigenom lägre, än om broarna byggdes oberoende af hvarandra, i hvilket senare fall kostnaderna för järnvägsbroarna komme att ökas med omkring 16,000 kronor.

Genom den ifrågasatta väganläggningen erhöles också en god materialväg under järnvägsbyggnadstiden. Om emellertid landsvägen skulle komma att byggas först efter det järnvägsanläggningen blifvit utförd, måste för framforsling under järnvägsbyggnadstiden af arbetsredskap och materialier äfvensom lifsförnödenheter anläggas mellan Öfver Morjärv och Lappträsk en omkring 40 kilometer lång transportväg, hvilken skulle betinga en särskild kostnad af 40,000 kronor.

Med de två sistnämnda beloppen, utgörande tillsammans 56,000 kronor, skulle således den beräknade kostnaden för järnvägsanläggningen i fråga stiga till 5,643,000 kronor.

Den för järnvägssträckningen af militära skäl erforderliga landsvägsanläggningen mellan Morjärv och Lappträsk, med en längd af 44,430 kilometer, hade beräknats kräfva en kostnad af 598,000 kronor,

däraf för broarna 298,100 kronor, motsvarande 13,459 kronor för kilometer *med* och 6,750 kronor för kilometer *utan* broar. Denna jämförelsevis höga kostnad hade i främsta rummet föranledts af broarnas mängd och storlek, de betydande utfyllningarna invid vattendragen, särskildt vid Granträsket, samt slutligen äfven af de långa sträckor landsvägen måste dragas öfver myrmarker, där dyrbara bäddningar kräfdes för att göra vägen fullt användbar för tung trafik. Skulle landsvägens bredd vara bestämd till 5 meter, komme kostnaderna att minskas med 71,000 kronor.

Därest landsväg icke anlades i samband med järnvägen, ökades kostnaden för broarna öfver Stryckån, Kalix elf och Kukkasjoki med ett belopp af 7,000 kronor, hvadan i så fall totalkostnaden uppginge till 605,000 kronor.

I sammanhang härmed hade styrelsen ansett sig jämväl böra yttra sig i frågan om den landsväg från Boden till Forsbyn, som Eders Kungl. Maj:t, på sätt ofvan nämnts, vid aflåtande af proposition till 1897 års Riksdag om järnvägsbyggnaden Boden—Morjärv föreslagit Riksdagen till anläggande, men som vid det förhållande att Riksdagen icke biföll Eders Kungl. Maj:ts i sådant afseende framlagda förslag ännu icke kommit till utförande. Frågan om nämnda landsvägsbyggnad måste nämligen anses oskiljaktigt förbunden med frågan om den förut omhandlade väganläggningen mellan Morjärv och Lappträsk. Enligt styrelsens förberörda underdåniga skrifvelse den 31 december 1896 hade kostnaden för landsvägen Boden—Forsbyn upptagits till ett belopp af 3,827 kronor 59 öre för kilometer eller tillhopa 333,000 kronor, hvori äfven inginge den beräknade kostnaden för en bro öfver Kalix älf med 69,520 kronor. Kostnaden för själfva landsvägen mellan Boden och Morjärv skulle alltså enligt detta förslag uppgå till 263,480 kronor.

Den efter år 1896 inträffade prisstegringen å olika områden nödvändiggjorde emellertid numera en ökning af kostnadsbeloppet. Enligt hvad styrelsen funnit, borde denna väganläggning nu beräknas draga en kostnad af 5,701 kronor för kilometer eller sammanlagdt 496,000 kronor, om vägens bredd gjordes 5 meter, och 6,724 kronor för kilometer eller tillhopa 585,000 kronor, därest vägen byggdes i enlighet med de för allmän landsväg gällande bestämmelser eller med 6 meters bredd.

Till den så väsentligt ökade kostnaden bidroge emellertid icke endast de förhöjda arbetsprisen utan jämväl den omständigheten att, under det i 1896 års förslag vore afsedt, att landsvägen skulle föras öfver Råne älfs södra gren på järnvägsbron med användande af samma

farbana som själfva järnvägen, i det nu beräknade beloppet däremot äfven inginge kostnaden för en särskild landsvägsbro, hvilken kostnad för väg med 5 meters bredd vore upptagen till 51,000 kronor och för 6 meters bredd till 57,200 kronor. Orsaken, hvarför numera en särskild landsvägsbro ansetts erforderlig, vore, att med den större trafik, som, på sätt förut omförmäls, kunde påräknas efter fullbordandet af statsbanan i dess helhet, det icke vore lämpligt att använda samma farbana för järnvägen och landsvägen.

För att, på sätt förut nämnts, åstadkomma en genare väg för den blifvande transitotrafiken mellan Finland och Ofoten hade styrelsen låtit uppgöra två förslag till ett förbindelsepår mellan statsbanorna Boden—Morjärv och Luleå—Riksgränsen, nämligen dels från Hundsjö station å statsbanan Boden—Morjärv direkt till Ljuså station å statsbanan Luleå—Riksgränsen och dels från Tjärnberget å den förra till Åträsk å den senare banan; och redogöres i utlåtandet närmare för dessa förslag.

Med stöd af hvad styrelsen anført och då, såvidt styrelsen af de för frågans bedömande föreliggande omständigheter kunnat finna, de militära krafven finge anses nödvändiggöras banans sträckning till Karungi samt under antagande, att den gifna nådiga befallningen i fråga om den sträckning för banan, som skulle undersökas, vore en antydning därom, att Eders Kungl. Maj:t funnit denna sträckning vara den, som borde ifrågakomma, hemställde styrelsen, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen besluta om utförande genom statens försorg af en järnväg från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi by i Karl Gustafs socken för en beräknad kostnad af 5,587,000 kronor med rullande materiel samt om anläggning i sammanhang med denna järnvägsanläggning af landsväg mellan Morjärv och Lappträsk för en beräknad kostnad af 598,000 kronor.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 15 januari 1903 har chefen för generalstaben *dels* förklarad, att han, efter samråd med chefen för fortifikationen, funnit hinder ur militär synpunkt icke möta för järnvägsbyggnadens utförande på den af järnvägsstyrelsen föreslagna tid, *dels* med åberopande af den förut omnämnda militära undersökningen förordat järnvägens dragande till Karungi, *dels* ock tillstyrkt anläggande i samband med järnvägens byggnad af väg om 6 meters bredd från Boden öfver Morjärv till Lappträsk, hvarvid sträckan Boden—Morjärv borde vara färdig före eller senast samtidigt med sträckan Morjärv—Lappträsk. Däremot afstyrktes de föreslagna för-

Chefens för
generalstaben
utlåtande den
15 januari
1903.

bindelseelinjerna mellan statsbanorna Boden—Morjärv och Luleå—Riksgränsen.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvande i
Norrbottens
län utlåtande
den 10 okto-
ber 1903.

Förnyad
framställning
af stadsfull-
mäktige i
Haparanda.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län har härefter inkommit med infordradt underdånigt utlåtande af den 10 oktober 1903 och därvid öfverlämnat en till Eders Kungl. Maj:t ställd skrift, däruti utsedda ombud för stadsfullmäktige i Haparanda i underdånighet anhållit om undersökning för anläggning af en järnväg från Morjärv direkt till Haparanda eller, om detta icke kunde bifallas, från Lappträsk direkt till Haparanda, för hvilket ändamål staden såsom bidrag till undersökningskostnaden anslagit ett belopp af 6,400 kronor.

I berörda af ombuden för Haparanda stadsfullmäktige ingifna skrift anföres till stöd för ansöknings följande:

Sedan stambanan Boden—Morjärv blifvit färdig och för allmän trafik upplåten, skulle enligt ursprungliga planen nästa steg blifva en fortsättning till riksgränsen, för att bereda Tornedalen en tidsenlig samfärdsel med eget land och genom samtrafik med finska stambanan förmedla en betydande person- och varutrafik från och till Finland och Ryssland. Då finska banans ändpunkt vid Torne älf vore bestämd och en stor järnvägsstation som bäst hölle på att inrättas å ett inköpt hemman på östra sidan Torne älf midt emot Torneå stad, dit banan blefve färdig hösten år 1903, hade Haparanda stads innevånare hoppats, att den svenska stambanan skulle få sin slutstation vid Haparanda stad. Denna förhoppning hade öfvergått till nära nog visshet, så att samhället under senare åren vidtagit flera med betydliga kostnader för- enade anordningar för att på ett värdigt sätt möta de nya förhållanden, som genom banans framdragande till staden skulle uppstå.

Emellertid hade jämlikt Eders Kungl. Maj:ts befallning till järnvägsstyrelsen den 29 november 1901 undersökning blifvit verkställd och kostnadsförslag upprättats för banans fortsättning från Morjärv till Torne älf med slutpunkt i närheten af Karungi kyrka, 2 1/2 mil norr om Haparanda, utan att någonting tydde på, att en vidare fortsättning till Haparanda kunde förväntas; och det hade försports, att banan i följd af militära skäl icke kunde från Morjärv dragas närmare kusten och i ingen händelse sluta vid Haparanda, hvilket allt väckt en förklarlig oro och förstämning i samhället.

Frånseende de militära skälen, som numera af många framstående militärer ej ansåges hafva någon stor betydelse eller vore mycket om- tvistade, funnes egentligen ej kraftigare skäl att andraga än dem, riksdagsmannen O. H. Ström uti sin vid 1902 års riksdag väckta motion

anfört för banans byggande direkt till Haparanda, hvilka åberopades, men syntes äfven följande böra framhållas.

Nekas kunde väl ej, att just från Haparanda hade Tornedalens finska befolkning fått den fosterländskhet och svenska åskådning samt kärlek till svenska språket, som onekligen funnes hos folket, trots allt hvad från finsk sida gjorts, för att motarbeta svensk kultur hos det-samma. I stadens undervisningsanstalter hade många finstalande fått sin uppfostran och från samma anstalter hade alla lärare och lärarinnor utgått, hvilka meddelade befolkningens barn kunskap i svenska språket och svenska historien. All handel med invånarne i Torneådalen och sydligare trakter hade förmedlats genom Haparanda. Men om ändpunkten för banan blefve Karungi eller någon plats i närheten däraf, måste handeln söka sig utfartsvägar invid järnbanan och den mission i kulturellt hänseende, staden hittills haft, blifva betydelselös. Som alla förutsättningar för befolkningens i staden uppehälle och fortkomst försvunne, måste befolkningen minskas och staden blifva en obetydlig ort i en afkrok, som ej besöktes af andra, än tjänstemän, hvilka ovillkorligen måste dit. Med hänsyn till att där funnes ordnade förhållanden i fråga om tull, rättsskipning, post, telegraf m. m. äfvensom att transport af kol för järnvägens och blifvande industriella verks behof underlättades genom stadens hamnar, som kunde vid behof förbättras, förefölle det äfven ur ekonomisk synpunkt och för blifvande samtrafiken mellan båda länderna särdeles fördelaktigt, om Haparanda blefve banans ändpunkt och öfvergången i närheten däraf. Väl hade ock sagts, att platsen för den blifvande järnvägsbron öfver Torne älf vore ur militärisk synpunkt af mycken vikt, men då Torne älf under 7 à 8 månader hade en så bred naturlig bro, som från Kilpisjärvi till flodens utlopp, syntes det som man skulle hafva öfverskattat betydelsen af platsen för järnvägsbron.

För egen del har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som ansett sig hufvudsakligast böra yttra sig angående den ifrågasatta järnvägslinjens sträckning, men i saknad af nödiga förutsättningar för bedömande af frågan från strategisk synpunkt måste inskränka sig till att anföra hvad som från andra synpunkter kunde förtjäna att härvid tagas i betraktande, under framhållande af nämnda järnvägsanläggnings stora betydelse för orten, anfört att, ehuru, med hänsyn till de särskilda ortintressena, olika meningar gjort och ännu gjorde sig gällande angående lämpligaste sträckningen för statsbanans fortsättning österut från Morjärv, det syntes Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som

Kungl. Maj:ts
befallningshaf-
vandes i Norr-
bottens län
utlåtande den
10 oktober
1903.

om de mest talande skälen föreläge, huru än banans slutpunkt bestämdes, för den af järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningen från Forsbyn till någon punkt i närheten af Lappträsk. Banans framdragande på nämnda sätt i stället för i en sydligare riktning skulle otvifvelaktigt främja uppodlingen och folkökningen i vidsträckta trakter, hvilkas utvecklingsmöjligheter i saknad af tidsenliga kommunikationer icke kunde göra sig gällande.

Sedan en beslutad och redan påbörjad landsväg kommit till stånd från Hietaniemi sockens centralpunkt vid Koivukylä kyrkoby till närheten af Lappträsk by, syntes denna by, som redan vore en bland de folkrikaste byarne inom Karl Gustafs socken, såsom en blifvande vägknut vara en punkt af sådan betydelse, att banan borde dragas i närheten däraf.

Lappträsk syntes ock blifva den punkt å statsbanan från Morjärv till finska gränsen, som blefve mest närbelägen för de trakter inom Tornedalen, som ej komme i omedelbar samfärdsel eller beröring med statsbanan.

Då afståndet mellan Hietaniemi kyrkoby och alla där ofvanför belägna relativt talrikt befolkade orter inom öfre Tornedalen samt Lappträsk blefve kortare eller åtminstone icke längre än till svenska Karungi, komme helt visst all samfärdsel mellan öfre Tornedalen samt länets västligare och sydligare delar att taga sig vägen öfver den järnvägsstation, som vore föreslagen att anläggas i närheten af Lappträsk. Äfven om statsbanans slutpunkt blefve Karungi, torde med hänsyn till den längre järnvägssträckan samfärdseln mellan öfre Tornedalen och landets öfriga delar icke komma att gå öfver Karungi utan, såsom förut erinrats, öfver Lappträsk.

Genom att förlägga banans slutpunkt till Karungi kunde därför icke påstås, att några mera afsevärda fördelar tillskyndades Tornedalen i sin helhet än de, som vunnos 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 byarne 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 Eders 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 Torneälf 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 inflyttningar, 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 mellan öfre Tornedalens invånare, å ena, samt domsagans och fögderiets i Haparanda bosatta ämbetsmän och de där befintliga två bankinrättningarna och läroverken. 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 Torne socken. De härigenom lättade kommunikationerna skulle med all säkerhet på ett synnerligen mäktigt sätt bidra till att främja och stärka svensk odling samt svenskt språk och sinnelag inom den öfre Tornedalen.

Hvad anginge de af järnvägsstyrelsen ifrågasatta förbindelselederna emellan Gellivarebanan samt Boden—Morjärvsbanan, syntes de väl vara önskvärda ur trafiksynpunkt, såsom medförande en vägförkortning, men de kunde dock ej anses af något mera trängande behof påkallade.

Då de ifrågasatta landsvägarne emellan Hundsjön och Morjärv samt Forsbyn och Lappträsk skulle löpa nästan jämsides med järnvägsanläggningarna, kunde de icke antagas blifva af någon större betydelse för den fredliga samfärdseln.

Yttrande af
Karl Gustafs
socknemän.

Vidare har häradshöfdingen Kronlund, jämlikt honom lämnadt uppdrag, med skrifvelse den 30 november 1903 öfverlämnat 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. Med denna sträckning komme järnvägen att framdragas genom flere större byar och stora odlingsbara vidder kortaste vägen till Tornedalens bördigaste trakt. Stambanan skulle härigenom komma in i själfva hjärtat af den s. k. finnbygden och denna bygd skulle härigenom komma i direkt och själfständig förbindelse med de centrala delarne såväl inom länet som inom riket utan någon förmedlande punkt eller öfvergångsstation. De väldiga byarne Kukkola, Karungi, Korpikylä, Witsaniemi och Koivukylä, hvilka upptoge en bebyggd odlad sträcka utefter gränsälven af omkring fem mil, skulle genom en sådan närhet till banan gå en stortartad utveckling till mötes, då jordmänen vore utmärkt och alla förutsättningar funnes, att ett högt uppdrifvet jordbruk och en framstående boskapsskötsel skulle kunna uppnås. Härigenom komme jämväl alla rimliga anspråk å järnvägen med hänsyn till Tornedalens kultivering att tillfredsställas. Drogen norra stambanan från Lappträsk direkt österut mot kusten, komme linjen att gå genom byarnes utskiften och mindre odlingsbara marker, hvarigenom dess kulturella verkningar för socknemännen blefve mindre effektiva.

Uti sitt ofvannämnda underdåniga utlåtande af den 17 december 1902 hade järnvägsstyrelsen afgifvit förslag till arbetsplan för ifrågasvarande järnvägsanläggning äfvensom till de anslagsbelopp, som för påbörjande af banan och landsvägen Morjärv—Lappträsk borde af Riksdagen äskas. Detta förslag afsåg, att beslut i fråga om järnvägsanläggningen skulle hafva fattats vid 1903 års riksdag, så att arbetet kunnat samma år påbörjas. Med anledning häraf och då genom nådigt bref den 16 februari 1903 meddelats ändrade bestämmelser i fråga om arbetsaftal vid statens järnvägsbyggnader m. m., hvilka bestämmelser, afseende att undanröja åtskilliga med det s. k. entreprenadsystemet förenade olägenheter äfvensom att i öfrigt förbättra arbetarnes villkor, af järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 19 januari 1903 beräknats medföra en ökad kostnad af omkring 50,000 kronor för hvarje af Riksdagen till järnvägsbyggnad anvisad en million kronor, har järnvägsstyrelsen, på anmodan af mig, den 7 december 1903 inkommit med en skrifvelse i ämnet, däri styrelsen meddelat, att med nu angifna beräkningsgrund för dessa ökade kostnader slutsummorna i de kostnadsförslag, som åtföljde styrelsens förenämnda underdåniga utlåtande den 17 december 1902, borde ökas, beträffande

Nya kostnads-
beräkningar
m. m.

statsbanan Morjärv—Karungi från 5,587,000 till 5,867,000 kronor;
landsvägen mellan Morjärv och Lappträsk från 598,000 till 628,000 kronor;

landsvägen mellan Boden och Morjärv, med 5 meters bredd, från 496,000 kronor till 521,000 kronor;

sistnämnda landsväg, med 6 meters bredd, från 585,000 till 615,000 kronor;

förbindelsespåret Hundsjö—Ljuså från 573,000 till 602,000 kronor;
samt

förbindelsespåret Tjärnberget—Åträsk från 356,000 till 374,000 kronor.

Vidare har järnvägsstyrelsen anfört att, då det syntes lämpligt, att ifrågasvarande järnvägsanläggning fullbordades under år 1907, styrelsen ansåge erforderligt, att anslagen för de olika åren blefve:

för statsbanan Morjärv—Karungi
under år 1905 2,000,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf under år 1904 förskottsvis utanordna 750,000 kronor,
under år 1906 2,500,000 kronor och
under år 1907 1,367,000 kronor, samt
för landsvägen Morjärv—Lappträsk

under år 1905 400,000 kronor, med rätt för Eders Kungl. Maj:t att däraf under år 1904 förskottsvis utanordna 100,000 kronor, och

under år 1906 228,000 kronor,

samt att, om anläggning af landsväg mellan Boden och Morjärv beslutades, hvilken landsväg i så fall borde vara färdig minst lika tidigt som landsvägen Morjärv—Lappträsk, härför erforderliga medel borde utgå med halfva beloppet under hvardera af två på hvarandra följande år, antingen åren 1905 och 1906 eller 1906 och 1907.

I sammanhang härmed har järnvägsstyrelsen slutligen meddelat, att anledningen till den högre kostnad, som i ofvannämnda, styrelsens underdåniga utlåtande den 17 december 1902 åtföljande kostnadsförslag upptagits för anordningarna för landsvägens Morjärv—Lappträsk dragande öfver Kalix älf, mot kostnaden i 1896 års förslag för samma anordningar, vore, att af militära skäl landsvägsöfvergången beräknats i 1902 års förslag å annat ställe, där brobyggnaden betingade afsevärdt högre anläggningskostnad, än det i 1896 års förslag ifrågasatta.

Ansökning af
Neder Kalix
socknemän.

Uti en till Eders Kungl. Maj:t ställd skrift hafva Nederkalix socknemän, jämlikt beslut å kommunalstämma med socknen den 8 november 1903, med åberopande af hvad ombud för Haparanda stad samt riksdagsmannen Ström i ärendet anført, i underdånighet hemställt 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. Till stöd härför anföres vidare bland annat:

Att banans sträckning efter den sydligaste linjen vore en lifsfråga icke blott för Nedertorneå socken och Haparanda stad, utan äfven för Nederkalix' kommun, hvilken sistnämnda kommun ensam för sig räknade en folkmängd af nära 14,000 invånare och som till följd af sitt läge och öfriga naturförhållanden ägde, för den händelse järnväg komme att genomgå trakten, de största utvecklingsmöjligheter, syntes vara, åtminstone uppe i Norrbotten, allmänt känt, och att det ingalunda vore endast lokalintressen, som talade för den sydligaste sträckningen, framginge väl allra tydligast däraf, att järnvägsstyrelsen varmt förordade denna sträckning.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet hade också i likhet med järnvägsstyrelsen förordat banans sträckning till Haparanda, men hade Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande antagligen, enär 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 Lapträsk till Haparanda i stället för till Karungi.

Trots att skäl och synpunkter, talande för banans sydligaste sträckning, förut utförligt framhållits och diskuterats, ville sökandena likväl framhålla en del af de berörda synpunkterna.

De båda öfre föreslagna sträckningarna skulle komma att löpa till största delen genom obygder 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 förekomme i denna landsdel. Visserligen hade 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, kunde verka för bygds brytande, därom komme 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 låge lika öde som fordom. Att förhållandena skulle i Norrbotten komma att gestalta sig annorlunda, funnes föga anledning antaga.

Hvad den statsekonomiska sidan vidkomme, vore denna redan framhållen af järnvägsstyrelsen. Därtill ville sökandena 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 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, blefve naturligtvis kostnaderna för höga för att någon större samtrafik kunde bära sig. Därför vore det också tänkbart att, därest svenska staten icke åstadkomme förbindelse mellan de olika ländernas järnvägslinjer, finska staten för sådant ändamål beslöte bygga en bibana uppför Torneå älf. Att detta vore till stor skada för hela den svenska odlingen i Tornedalen vore i ögonen fallande, då i sådan händelse all såväl person- som godstrafik mellan Haparanda och öfre Tornedalen helt säkert droges öfver till finska sidan, och vore det därför naturligt,

att för att förekomma detta svenska staten måhända såge sig nödsakad att bygga en bibana ned till Haparanda. Detta skulle för staten medföra stora kostnader, helst som å militärt håll ansåges, att en bibana jämväl till hamn vore af militära hänsyn påkallad. Haparanda stad hade 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 funnes.

Hvad slutligen beträffade svensk civilisations utbredande i öfre Tornedalen, påstode sökandena, att denna skulle befrämjas i lika hög grad genom banans framdragande till Haparanda som genom dess framdragande efter någon af de öfre linjerna. Under alla förhållanden kunde linjen Morjärv—Karungi därvidlag icke hafva synnerligt inflytande på försvenskningen af Tornedalen. Äfven från denna synpunkt sedt vore det 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 Tornedalen. I samma mån som Haparanda stad växte i betydelse såsom affärscentrum för afsättningen af Tornedalens produkter, skulle också samfärdseln med Haparanda och genom Haparanda med öfriga Sverige utvecklas.

Också framginge 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. Allmänt känt vore emellertid, att äfven inom militära kretsar olika åsikter därvidlag gjorde sig gällande. En grundlig undersökning af såväl terräng- som andra förhållanden, hvilka kunde på frågan inverka, skulle vid öfvervägande af de skäl, som talade för och emot den sydligaste stäckningen, otvifvelaktigt ådagalägga dennas företräden framför de andra linjernas, måhända icke minst ur militär synpunkt.

Departements-
chefens ytt-
rande.

Hvad i förevarande ärende förekommit synes mig till fullo ådagalägga, att fortsättandet af statsbanenätet genom öfre Norrland fram till gränsen mot Finland icke bör längre uppskjutas. En järnvägsförbindelse med det öfriga landet utgör det nödvändiga underlaget för ett kraftigt befordrande af odling och framåtskridande i dessa aflägsset belägna trakter, som emellertid ingalunda sakna möjligheter till en ganska rik utveckling. En sådan förbindelse skall ock tjäna till att med det öfriga landet närmare förbinda den till större delen finsktalande befolkningen i denna landsdel och bidra till utbredande där-

städes af svenskt språk och svensk kultur. Förbises bör icke heller, att genom järnvägens framdragande till riksgränsen och den möjlighet, som därmed öppnas för vinnande af förbindelse med det finska järnvägsnätet, utsikt erhålles till ej mindre en ökning af trafiken å våra nordligaste statsbanor, som bör afsevärdt höja dessa banors afkomst, än äfven en mellanrikshandel, som kan blifva af stor betydelse för invånarne i dessa bygder. Då slutligen vederbörande militära myndighet förklarar hinder icke möta för järnvägens byggande, tvekar jag icke tillstyrka Eders Kungl. Maj:t att hos Riksdagen göra framställning om norra stambanans fortsättande från Morjärv till riksgränsen mot Finland.

Beträffande sträckningen för banan hafva meningarne i hufvudsak varit ense därom, att banan bör från Morjärv dragas till Lappträsk, medan olika åsikter gjort sig gällande, huruvida vägen därifrån bör tagas ungefär rakt öster ut till den vid Torneälf omkring $2\frac{1}{2}$ mil ofvanför Haparanda belägna Karungi by eller banan skall från Lappträsk föras i sydostlig riktning till Haparanda.

I valet mellan dessa båda sträckningar synes mig företrädet böra lämnas Karungilinjen. Medan Haparandalinjen hufvudsakligen skulle gagna Haparanda stad, som emellertid till följd af sitt läge vid sjön redan icke är alldeles utan kommunikationer, skulle man genom linjens dragande till Karungi föra den kraftiga häfstång för utvecklingen, som en järnväg innebär, in i den tätast befolkade delen af Tornedalen, hvilken dal otvifvelaktigt är den trakt, som här erbjuder de rikaste utvecklingsmöjligheter, men som nu är 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 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. Vidare åberopar jag, att en i alla afseenden tillfredsställande plats för öfvergången af Torneälf synes hafva funnits vid det en mil nedanför Karungi belägna Jylhäkoski fiske. Kan, såsom jag hoppas, en sammanslutning med det finska järnvägsnätet därstädes ernås, torde 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 kan emellertid nu ej något förslag framläggas, då frågan om järnvägens anslutning till det finska järnvägsnätet måste blifva beroende på öfverenskommelse med vederbörande främmande myndighet. Något kostnadsförslag för sträckningen från Karungi till Jylhäkoski är därför ej heller ännu upprättadt. Slutligen erinrar jag därom, att de militära myndigheterna efter noggranna undersökningar å ort och ställe bestämdt påyrkat järnvägens dragande till Karungi. Härvid måste naturligtvis det största afseende fästas.

Jag anser mig alltså nu böra förorda banans anläggande från Morjärv öfver Lappträsk till Karungi i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af järnvägsstyrelsen för denna sträckning uppgjorda plan, dock med rätt för Eders Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå.

På sätt förut omförmälts har järnvägsstyrelsen jämväl uppgjort förslag till anläggning i samband med järnvägen af en landsväg mellan Morjärv och Lappträsk, i sammanhang hvarmed styrelsen upptagit frågan om väganläggning utmed den färdigbyggda banan från Boden till Morjärv. Då landsväg redan finnes mellan Lappträsk och Karungi, skulle härigenom erhållas en fortlöpande landsvägsanläggning utmed statsbanan från Boden till riksgränsen. Beträffande väganläggningen Morjärv-Lappträsk har järnvägsstyrelsen, som förut nämnts, framhållit, att kostnaden för byggandet af denna väg skulle ställa sig billigare, därest densamma komme till utförande samtidigt med järnvägen, hvarjämte därigenom skulle erhållas en under alla förhållanden för järnvägsbygget nödig materialväg. Då nu ur militär synpunkt kraftigt framhållits nödvändigheten att i samband med järnvägen utföra dessa båda väganläggningar, hvilka jag, i likhet med chefen för generalstaben, anser böra erhålla den för landsväg fastställda bredd eller 6 meter, finner jag mig jämväl böra tillstyrka anläggandet af ifrågvarande landsvägssträckor i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af järnvägsstyrelsen därför upprättade planer.»

Slutligen har departementschefen uttalat, att äfven för nu ifrågavarande järnvägsanläggning borde stadgas samma villkor i afseende å vederbörandes skyldighet att upplåta mark m. m., som under senaste åren pläгат föreskrifvas beträffande statens järnvägsbyggnader och som finnes närmare angifna i Norrbottens läns landstings förut omförmälda beslut om markupplåtelse för statsbanan Boden—Morjärv. Då jämväl vid sådana väganläggningar, som utförst på statens bekostnad, på senare tid gjorts förbehåll om kostnadsfri markupplåtelse, hemställde de-

partementschefen, att såsom villkor för den ifrågasatta järnvägsanläggningen måtte stadgas, att för järnvägsbyggnaden samt de i sammanhang därmed föreslagna väganläggningarna landsting, kommuner eller enskilde skola utfästa sig att lämna enahanda förmåner, som Norrbottens läns landsting utfäst i sitt ofvannämnda beslut.

Med hänsyn därtill, att anläggningen af de ifrågavarande nya landsvägarne skulle betingas hufvudsakligen af militära skäl, syntes det departementschefen tvifvelaktigt, buruvida underhållet af desamma må kunna åläggas de väghållningsskyldige.

Med afseende å hvad som invändts emot det af järnvägsstyrelsen föreslagna förbindelsespåret mellan statsbanorna Boden—Morjärv och Luleå—Riksgränsen, ansåge sig departementschefen ej böra tillstyrka detsammans anläggande.

Emot de för järnvägsbyggnaden med tillhörande landsvägsanläggningar senast beräknade kostnader eller emot järnvägsstyrelsens senast afgifna förslag till arbetsplan för järnvägs- och landsvägsanläggningarna och de belopp, som jämlikt denna plan borde för år 1905 äskas, förklarade sig departementschefen ej hafva något att erinra; och syntes det honom, att landsvägen mellan Boden och Morjärv lämpligast borde byggas färdig under åren 1905 och 1906.

Beträffande de skäl, som till stöd för motionärernas framställningar blifvit anförda, tillåter sig utskottet att hänvisa till de särskilda motionerna.

Till stöd för förslaget om en utsträckning af den norrländska stambanan fram till gränsen mot Finland har särskildt framhållits, att den järnvägsförbindelse, som härigenom skulle beredas dessa aflägsna gränstrakter, ej blott skulle blifva af stor betydelse för deras ekonomiska utveckling och framåtskridande, utan äfven verksamt bidra 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 hafva synts utskottet vara af största betydelse, och det är förnämligast med hänsyn härtill, som

utskottet funnit sig böra tillstyrka den ifrågasatta banans anläggning. Beträffande den riktning, i hvilken banan skulle framdragas, anser utskottet den af Kungl. Maj:t föreslagna linjen från Morjärv öfver Lappträsk till Karungi vara att föredraga framför de sydligare sträckningar med ändpunkt i Haparanda, som ifrågasatts i ofvan omnämnda motioner. Såsom i statsrådsprotokollet påpekats, skulle sistnämnda sträckningar framgå i utkanten af den egentliga finnbygden 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 innevånare. Banans stora uppgift i nationellt och kulturellt hänseende skulle sålunda otvifvelaktigt bäst vinnas med denna sträckning, en omständighet, som utskottet anser böra, jämte de militära skälen, vara afgörande för valet af densamma.

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

Kostnaderna för anläggning af nämnda järnväg och landsvägar hafva beräknats skola uppgå till sammanlagdt 7,110,000 kronor, och har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att häraf för nästkommande år anvisa 2,707,500 kronor, hvilket belopp enligt statsverkspropositionen skulle anskaffas genom upplåning. Med hänsyn därtill, att någon afsevärd inkomst icke torde kunna beräknas å den ifrågasatta järnvägen, synes det emellertid utskottet vara att föredraga att med anslagsmedel bestrida kostnaderna för dessa anläggningar, i likhet med hvad som skett beträffande järnvägen Boden—Ytter Morjärv, för hvars anläggning under en tid af fem år anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna tillsammans 5,023,000 kronor. Under sådana förhållanden kunna anläggningarna uppenbarligen icke fullbordas på långt när så hastigt, som i den af järnvägsstyrelsen uppgjorda planen blifvit ifrågasatt; och med hänsyn till de stora anspråk, som nu ställas på statsregleringen, anser sig utskottet icke kunna för nästkommande år tillstyrka större anslag för ifrågavarande ändamål än 500,000 kronor, hvilket belopp i främsta rummet torde böra användas för anläggning af landsvägen från Boden till Morjärv.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning må, under förbehåll att i

statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta

dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk och Lappträsk till Karungi by i Karl Gustafs socken af Norrbottens län, hvarför kostnaden 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 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;

äfvensom för påbörjande af nämnda anläggningar å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisa 500,000 kronor;

b) att herr Ströms omförmälda motion må anses besvarad genom hvad af utskottet blifvit här ofvan under a) hemställt; och

c) att jämväl herr Hellströms i ämnet väckta motion må anses besvarad genom utskottets hemställan under a).

Stockholm den 22 april 1904.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservationer:

af herrar *I. Wijk, A. G. L. Billing, F. E. Pettersson*, grefve *K. A. Posse, E. Fränckel, P. Pehrson, J. A. Sjö, N. Nilsson* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Det synes utskottet, att, sedan den norrländska stambanan numera blifvit framdragen så långt i nordost som till Morjärv vid Kalix elf, en

stor del af den i svenska gränstrakterna bosatta befolkningen borde hafva väsentlig fördel af denna järnvägsförbindelse med rikets centralare delar. I betraktande häraf kan utskottet icke finna, att hänsynen till denna befolknings intressen bör påkalla, att stambanebyggnaden redan nu fortsättes ända fram till gränsen. Häremot talar bland annat, att, enligt hvad som meddelats i det statsrådsprotokoll, som åtföljde Kungl. Maj:ts till 1897 års Riksdag gjorda framställning om anläggning af statsbanan Boden—Ytter Morjärv, den då t. f. chefen för generalstabens förklarar, att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur militär synpunkt, utan tvärtom innebure en påtaglig försämring af vårt lands strategiska läge. Då härtill kommer, att någon afsevärd inkomst icke kan påräknas från den nu föreslagna järnvägen, och det sålunda icke synes utskottet böra ifrågakomma att med upplånta medel bekosta dess anläggning, är den närvarande tidpunkten enligt utskottets mening ingalunda lämplig för igångsättande af detta företag, som med ej obetydliga utgifter skulle ytterligare belasta en redan förut hårdt ansträngd budget.

Utskottet, som af ofvan angifna skäl anser sig icke för närvarande böra tillstyrka fortsättandet af den norra stambanan, och som därför icke har anledning att närmare undersöka de olika sträckningar, som för banans fortsättning till gränsen blifvit ifrågasatta, finner sig dock böra uttala, att det anser den af Kungl. Maj:t föreslagna ändpunkten för järnvägen vara att föredraga framför hvarje annan hittills föreslagen. Någon undersökning af annan linje anser sig utskottet därför icke böra förorda.

Beträffande den af Kungl. Maj:t föreslagna landsvägen från Morjärv till Lappträsk, bör dess anläggning gifvetvis icke komma i fråga annat än i sammanhang med en fortsättning af stambanan. Hvad åter angår landsvägen Boden—Morjärv synes det utskottet vara af vikt, att densamma ofördröjligen kommer till utförande. Framställning om denna väganläggning gjordes af Kungl. Maj:t redan år 1897 i sammanhang med förslaget om byggande af statsbanan Boden—Ytter Morjärv. Riksdagen, som biföll sistnämnda förslag, ansåg emellertid då, att med väganläggningen kunde utan olägenhet tills vidare anstå. Sedan järnvägen numera blifvit fullbordad, bör dock enligt utskottets mening anläggningen af ifrågavarande landsväg, som utan allt tvifvel är af stor betydelse i militärt hänseende, icke längre uppskjutas.

Kostnaden för denna väganläggning är beräknad till 615,000 kronor, och torde i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag hälften häraf, 307,500 kronor, anvisas till utgående under nästkommande år. Med hänsyn till

utgiftens ändamål anser utskottet detta belopp böra uppföras å riksstaten utom hufvudtitlarna.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa:

a) att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må endast på det sätt bifallas, att Riksdagen, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. varda i tillämpliga delar iakttagna, beslutar anläggning af landsväg från Boden till Morjärv, hvarför kostnaden beräknats till 615,000 kronor, äfvensom för påbörjande af denna anläggning å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisar 307,500 kronor;

b) att herr Ströms ofvan omförmälda motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

c) att herr Hellströms i ämnet väckta motion icke heller må föranleda till någon Riksdagens åtgärd; samt vid mom. a) i utskottets hemställan här ofvan:

af herr *H. Andersson*, som ansett, att utskottet under nämnda mom. bort hemställa,

»att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning må *ej mindre*, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta

dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå,

dels ock i sammanhang därmed anläggning af 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,

äfvensom för påbörjande af nämnda anläggningar

å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisa 500,000 kronor,

än äfven i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa undersökning samt upprätta fullständig plan för nämnda statsbanas fortsättning från Lappträsk till en för anslutning med det finska järnvägsnätet lämplig punkt vid Torne älf.)
