

## N:o 150.

Af herr **G. A. E. Kronlund**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag till fortsättning af statsbanan från Morjärv till Lappträsk m. m.*

Genom Riksdagens beslut förra året beviljades medel till påbörjande af det företag, som för Norrbotten har framstått såsom en ren lifsfråga både ur kulturell och ekonomisk synpunkt, nämligen stambanans fortsättande till vår östra gräns; jag afser här närmast stambanebyggnaden från Morjärv till Lappträsk, omfattande en väglängd af 4,6 mil och upptagande en beräknad kostnad af omkring 4 millioner kronor, hvaraf Riksdagen för år 1905 anvisade 500,000 kr.

Årets statsverksproposition upptager under sjetten hufvudtiteln en begäran om anslag till samma företag för år 1906 af en million kr.

Detta belopp synes mig, med hänsyn till den stora betydelse banan har och vikten af att få denna bana färdig så fort som möjligt, vara alltför litet.

I förra årets statsverksproposition omförmäldes det till grund för propositionen lagda underdåniga utlåtande af järnvägsstyrelsen, däri nämnda styrelse föreslagit, att hela den då ifrågasatta statsbanan Morjärv—Karungi, upptagande en längd af 65 km., borde byggas på 3 år eller under åren 1905—1907. Statsrådet och chefen för civildepartementet, som anslöt sig till nämnda förslag, framhöll därvid uti statsverkspropositionen, hurusom fortsättandet af statsbanan genom öfre Norrland icke längre borde uppskjutas. En järnvägsförbindelse med det öfriga landet utgjorde det nödvändiga underlaget för ett kraftigt befordrande af odling och framåtskridande i

dess aflagset belagna trakter, som dock ingalunda saknade möjligheter till en rik utveckling.

En sådan förbindelse skulle ock tjäna till att med det öfriga landet närmare förbinda den till större delen finsktalande befolkningen och bidraga till utbredande af svenskt språk och svensk kultur.

Vikten af en stambanas framdragande till dessa gränstrakter har länge och ofta framhållits; redan 1894 gjorde Norrbottens läns landsting härom en underdånig framställning till Kungl. Maj:t, däri landstinget framhöll de många skäl, som talade för byggandet af en sådan bana, bland annat gränstrakternas läge, som syntes i hög grad tala för att den ifrågasatta förbindelsen torde blifva så snart som möjligt realiserad.

Sedermera hafva inom Riksdagen vid mångfaldiga tillfällen betonats vikten af dessa gränstracters förbindelse med Sverige genom järnväg såsom en för landet i dess helhet synnerligen viktig fråga.

Denna angelägenhet har blifvit ännu mera trängande, sedan norra stambanan på finska sidan nått ända upp till svenska gränsen. Intet är så ägnadt att draga till sig våra gränstracters materiella intressen och därmed indirekt så småningom äfven de andliga intressena, som tillvaron af denna järnväg på finska sidan, hvilken öppnar bekväm förbindelse med ett folk, som redan i språk och mycket annat har ett starkt gemensamt band med våra gränstracters befolkning; och intet är heller så ägnadt att motverka och förringa resultatet af det rastlösa, oförtrutna arbete, som nedlägges på att göra gränsbefolkningen delaktig af svenskt språk och svensk kultur.

Att dröja med fullbordandet af den nu började järnvägsbyggnaden synes mig vara att i hög grad äfventyra de frukter man hittills vunnit af detta arbete och att framkalla de faror, som framsynta fosterlandsvänner både utom och inom Riksdagen så ofta och så kraftigt betonat. Med ett anslag af endast 1 million om året skulle man knappast kunna påräkna stambanebyggnaden färdig till Lappträsk ens vid slutet af år 1908, och hvilken slutpunkt banan än finge vid gränsen, skulle dess färdigbyggande dit icke kunna ske tidigare än till 1911 års början, något som af ofvanskrifna skäl måste hos fosterlandsvännen framkalla stora bekymmer.

Då järnvägsstyrelsen ifrågasatt banans färdigbyggande ända till gränsen under år 1907, synes man väl åtminstone kunna ifrågasätta, att bandelen Morjärv—Lappträsk färdigbyggdes under samma tid, i synnerhet som Lappträsk utgör så att säga inkörsporten till den stora fruktbara Tornedalen och banan genom de landsvägar, som från olika delar af Tornedalen mynnade ut till Lappträsk, kunde draga till sig trafiken och samfärdseln

från stora delar af Tornedalen och bandelen Boden—Morjärv först därigenom torde kunna blifva ekonomiskt bärig för staten.

Hvilka åsikter man än har om den punkt, där stambanan rätteligen bör träffa gränsen, torde litet hvar dock kunna ena sig om att så fort som möjligt framdraga densamma till Lappträsk; därigenom skulle vinnas en i hög grad behöflig och nödvändig motvikt mot den finska järnbanan, därigenom skulle man lättare och med större utsikt om framgång kunna såväl militäriskt som kulturellt försvara gränstrakterna.

På grund af hvad jag här ofvan anfört vågar jag med anledning af Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning vördsamt föreslå,

att Riksdagen till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk må för år 1906 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarne ett anslag af 1,500,000 kr.

Stockholm den 28 januari 1905.

*G. Kronlund.*