

Nr 365.

Af herr **Berglund m. fl.**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarenqi m. m.

Den förstämning, med hvilken budskapet om innehållet i Kungl. Maj:ts proposition nr 207 till årets riksdag mottagits i våra nordliga bygder och hvarigenom tanken och en länge närd förhoppning för Haparanda stad och kringliggande bygd att snart erhålla den mäktiga häfstång för ekonomiskt och kulturellt framåtskridande, som ligger i erhållandet af järnvägsförbindelse, hvilken förhoppning, genom ifrågasvarande proposition undanskjutits till en obestämd framtid, har föranledt oss påkalla Riksdagens uppmärksamhet för denna i propositionen styfmoderligt behandlade bygd.

I skrifvelse af den 21 nov. 1894, således för 17 år sedan, öfverlämnades af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län en af samma läns landsting gjord ansökan, att Kungl. Maj:t täcktes anbefalla en undersökning för en järnvägsanläggning Boden—Torne älf, och 1897 års riksdag anslog de första medlen till detta arbetes påbörjande. Ännu efter 14 år har ej banan framdragits den 14 mil långa vägen Boden—Torne älf än mindre tillgodosett gränstrakternas behof af järnvägsförbindelse med det egna landet.

Det är ju icke att undra på om befolkningen däruppe tror sig tillbakasatt och lämnad åt sitt öde, särskildt då de göra den nära till hands liggande jämförelsen med grannlandets järnvägskommunikationer.

Redan år 1903 var nämligen den finska banan färdig till Torne älf och år 1909 hade den 10 mil långa banan Kemi—Rovaniemi, hvilken utgår ungefär två mil söder om Haparanda och löper nära parallellt med riksgränsen, fullbordats och upplåtits för trafik efter den korta byggnadstiden af 2¹/₄ år.

År 1894 öfverlämnade såsom ofvan sagts Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län en af samma läns landsting gjord underdånig ansökan, att Kungl. Maj:t täcktes anbefalla en 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 (Torne älf).

År 1897 anslogs af riksdagen medel till stambanans fortsättning Boden—Yttermorjärv, hvilken linje var afsedd att fullbordas under 1902, och i följd häraf hemställde dåvarande departementschefen i skrifvelse af den 29 nov. 1901 hos Kungl. Maj:t om bemyndigande för järnvägsstyrelsen att låta verkställa undersökning för statsbanans framdragande från Morjärv till Karungi by i Karl Gustafs socken. Med bifall till hvad departementschefen hemställt uppdrog Kungl. Maj:t den 29 nov. 1901 åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig af kostnadsförslag åtföljd plan för statsbanebyggandets fortsättning Morjärv—Karungi by. Jämte berörda förslag anförde emellertid järnvägsstyrelsen att den ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke de militära fordringarna kunde anses blifva på tillfyllestgörande sätt tillgodosedda, om banan, med bibehållande af i hufvudsak af den utstakade riktningen mellan Morjärv och Lappträsk, från sistnämnda plats erhöll en sträckning någorlunda direkt på Haparanda, hvilken sträckning ur trafikteknisk synpunkt af järnvägsstyrelsen förordades. Dåvarande chefen för generalstaben förordade emellertid järnvägens dragande till Karungi. Däremot förordade såväl Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län som ombud för stadsfullmäktige i Haparanda järnvägsstyrelsens förslag, linjens dragande från Morjärv direkt till Haparanda, eller, om detta icke kunde bifallas, från Lappträsk direkt till Haparanda.

Likasa hemställde Nederkalix socknemän enligt beslut af kommunalstämman den 8 november 1903 om undersökning af järnvägslinje Forsbyn direkt till Haparanda.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 12 jan. 1904 förordades af dåvarande chefen för civildepartementet Karungilinjen, och föreslog Kungl. Maj:t 1904 års riksdag anläggande af statsbana Morjärv—Karungi. Vid 1904 års riksdag beslöts banans framdragande till Lappträsk, dit banan beräknades vara färdig under 1910, och beviljades för ändamålet erforderliga medel.

Ånyo gjordes af Haparanda stadsfullmäktige genom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län en framställning till Kungl. Maj:t om undersökning snarast möjligt för Norra stambanans sträckning från

Lappträsk direkt till Haparanda och Konungens befallningshafvande i Norrbottens län tillstyrkte jämväl bifall härtill. Järnvägsstyrelsen, som den 12 mars 1906 afgaf underdånigt utlåtande, tillstyrkte nu för tredje gången sträckningen Lappträsk—Haparanda under förutsättning likväl att de militära skälen för Norra stambanans slutpunkts förläggning till Karungi icke tillmättes samma betydelse som förut och om berörda slutpunkts förläggande till Haparanda låte förena sig med de militära krafven.

Uti infordradt yttrande af den 12 april 1906 yttrade chefen för generalstaben att de militära skälen för slutpunktens förläggande till Karungi fortfarande måste tillmätas betydelse och afstyrkte fördens skull den gjorda framställningen.

Sedan järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 19 aug. 1909 anmält att arbetena vid statsbanebyggnaden Morjärv—Lappträsk beräknats blifva fullbordade i slutet af 1910 erhöll järnvägsstyrelsen uppdrag att företaga erforderliga undersökningar och utredningar för fortsättning af Norra stambanan.

Till åtlydande häraf anförde järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 26 mars 1910, att om föreliggande fråga endast bedömes ur hufvudsakligen trafiktekniska synpunkter, styrelsen skulle till omedelbart utförande föreslagit det med litt. A betecknade bansystemet. Då emellertid äfven andra synpunkter — härvid främst de militära — måst tagas i beaktande, föreslog järnvägsstyrelsen endast byggandet af linjen Lappträsk—Veittijärvi. Konungens befallningshafvande i Norrbottens län förordade järnvägsstyrelsens förslag, och på grund häraf beviljade 1910 års Riksdag anslag till banans fortsättning Lappträsk—Veittijärvi.

Chefen för Generalstaben, som blifvit hörd, ville dock ej godkänna banans framdragning till Veittijärvi, men underkändes hans betänkligheter härutinnan af såväl chefen för civildepartementet som 1910 års riksdag. I årets proposition nr 207 föreslår nu Kungl. Maj:t stambanans fortsättning från Veittijärvi till Karungi och Karungi—Matarengi men utesluter på generalstabschefens och chefens för landtförsvarsdepartementet *bestämda afrådan* banbyggnaden Karungi—Haparanda. Framläggandet af denna kungl. proposition har naturligen framkallat den största oro och misstämning hos befolkningen i den bygd som härigenom ser den lifsfråga, på hvars lösning de så länge väntat, undanskjuten på skäl som de ej kunna fatta. Särskildt gäller detta Haparanda stad som ser sin existens hotad. Ett uttryck för denna oro lämnar följande telegram inlämnadt i Haparanda den $\frac{1}{5}$ 1911 och i afskrift delgifvet Riksdagens alla ledamöter.

Å sammanträde i dag med anledning af den kungl. propositionen i vår järnvägsfråga uttala Haparanda stadsfullmäktige, djupt bekymrade, sin öfvertygelse att, genom Haparandas ställande efter öfverbygden med hänsyn till järnvägsförbindelse, Haparanda och nedersta Torne-dalens kommersiella och kulturintressen på ett betänkligt sätt äfven-tyras, och hysa tillika, på grund af gifna löften och gjorda uttalanden, en fast tillförsikt till kraftigt ingripande från Riksdagens sida, på sätt ske kan, till skydd för dessa intressen.

På stadsfullmäktiges vägnar:

EMIL LINDBÄCK.

Af redogörelsen i propositionen framgår nämligen att det allenast är militära skäl som förmått chefen för civildepartementet att afstå från det af ortens befolkning, Kungl. Maj:ts befallningshafvande och järnvägsstyrelsen förordade byggandet af järnväg Karungi—Haparanda.

Det är ju svårt för den utomstående att bedöma vikten af dessa militära skäl, men hvad det civila elementet väl torde hafva rätt att fordra är att de af järnvägsstyrelsen, Kungl. Maj:ts befallningshafvande och ortens befolkning framhållna ekonomiska och kulturella intressena icke i ett och allt måste underordnas de militära synpunkterna.

På grund af det anförda få vi hemställa,

att Riksdagen vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 207 jämväl måtte, under det i samma kungl. proposition omförmälda förbehåll, besluta anläggning af statsbana från Karungi till Haparanda i hufvudsaklig öfverensstämmelse med bansystem litt. A i årets kungl. proposition efter beräknad kostnad af 1,844,000 kr. med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter järnvägen bör genomgå.

Stockholm den 3 maj 1911.

Fr. Berghlund.

L. J. Carlsson.

Linus Lundström.

I motionens syfte instämna:

<i>A. J. Hagström.</i>	<i>F. O. Mörtzell.</i>	<i>F. A. Bäckström.</i>
<i>J. Rehn.</i>	<i>P. E. Hedström.</i>	<i>Z. Åslund.</i>
<i>A. Thylander.</i>	<i>Janne Tynell.</i>	<i>Erik Röing.</i>
<i>J. P. Jespersen.</i>	<i>A. C. Lindblad.</i>	<i>Sam. Söderberg.</i>
<i>O. H. Waldén.</i>	<i>Åxel Rune.</i>	<i>Scen Linders.</i>
<i>Olof Hellström.</i>	<i>Aug. Larsson.</i>	<i>E. L. Camitz.</i>
<i>Oskar Berg.</i>	<i>Bernh. Eriksson.</i>	<i>Sixten Mogren.</i>
<i>J. Hasselquist.</i>	<i>Hjalmar Rissén.</i>	<i>Oscar Bogren.</i>
<i>Bernt Wilson.</i>	<i>F. W. Thorsson.</i>	<i>Aug. Nilsson.</i>
<i>Johan Forssell.</i>	<i>Jöns Jönsson.</i>	<i>Johan Jönsson.</i>
<i>C. Winberg.</i>	<i>R. Karlsson.</i>	<i>Rikard Hagberg.</i>
<i>Robert Johansson.</i>	<i>N. Edv. Lindberg.</i>	<i>Oscar Forssling.</i>
<i>C. E. Svensson.</i>	<i>Joh. Åberg.</i>	<i>Per N:son Bosson.</i>
<i>Joh. Andersson i Stjärte.</i>	<i>C. J. Berggren.</i>	<i>Jonas Jonsson.</i>
<i>A. J. Christiernson.</i>	<i>Joh. Norlén.</i>	<i>J. M. Juhlin.</i>
<i>E. C. Kropp.</i>		<i>Gustaf Strömberg.</i>