

Nr 78.

Av herr **Nilsson** i Antnäs **m. fl.**, om anslag till en allsidig utredning rörande framdragande av statsbanan från Matarengi till Pajala kyrkoby.

För den svenska staten måste det anses vara en synnerligen viktig angelägenhet att draga försorg för att den finskspråkiga befolkning, som finnes inom landet i gränstrakterna mot vår östra granne, må känna sig allt fastare knuten till sitt svenska fosterland.

För detta ändamål måste från statsmakternas sida sådana åtgärder vidtagas, som kunna leda därtill, att befolkningens existensvillkor i möjligaste mån upphjälpas och att den tillika vinner allt större förtroendet med svenskt språk och svensk kultur, varigenom samhörighetskänslan med det övriga landet hos densamma näres och stärkes. Bland de medel, som kunna leda till detta mål, äro förbättrade kommunikationer utan tvivel det förnämsta.

På senare tider har åtskilligt gjorts för att genom en lättare samfärdsel bringa vår svenska finnbygd närmare det övriga Sverige. Ett viktigt steg i sådant syfte togs vid riksdagen år 1911, då det beslöts, att statsbanebygget skulle fortsättas från Veittijärvi till Karungi samt från Karungi till Matarengi. Ett ytterligare steg i samma riktning var riksdagens beslut år 1913 angående banans framdragande från Karungi till Haparanda. Sedan dessa banbyggnader numera äro färdiga, har nedre Tornedalen fått bekväm förbindelse söderut.

Men övre Tornedalen är alltfort isolerad från järnvägsnätet, om än avstånden till närmaste järnvägsstation betydligt förkortats genom banans framdragande till Matarengi. Det är från flere synpunkter och särskilt från nationell synpunkt icke blott ett viktigt önskemål utan en nödvändighet, att järnvägen så fort ske kan drages upp genom övre Tornedalen. Befolkningen därstädes är till språket finsk, men till sinnelag och tänkesätt är den alltigenom svensk. Den känner därför så mycket

djupare behovet av att få bättre förbindelser med svensk bygd. Att den ej behärskar svenska språket erfar den som en stor och beklaglig brist. Alla föräldrar äro därför mycket angelägna, att deras barn skola få lära svenska. Krav på skolor med svensk undervisning ha från alla håll framställts. Det tillmötesgående härutinnan, som från statsmakt och myndigheter visats, har hälsats med glädje och tillfredsställelse. Skolundervisningen har ock burit goda frukter bland det yngre släktet.

Emellertid kan det icke bli något helt med kulturarbetet i denna avlägsna och språkligt egenartade bygd, så länge tidsenliga kommunikationer saknas. En järnväg är just den hävstång som behöves. Skolor äro goda pionärer för svensk odling i finnbygden, men järnvägen är den verkliga banbrytaren. Därtill kommer att en järnväg är av största betydelse för befolkningens ekonomiska villkor. Det ligger stor makt på att den svenska staten gör vad den kan för att förbättra levnadsvillkoren bland befolkningen i den övre finnbygden. Därigenom stärkes hos densamma ytterligare det svenska sinnelag, som redan förefinnes. Den har vant sig att sätta sin tro och tillit till Sveriges regering och riksdag med avseende på sina angelägenheter såväl i fråga om beredande av utkomstmöjligheter som ock i fråga om folkets andliga lyftning. Nu går man däruppe under otålig förbidan och väntar på att få en järnväg. Det skulle vara beklagligt och måhända även med hänsyn till folkstämningen ödesdigert, om denna förväntan skulle finna sig gäckad. Vid stämmor och möten har befolkningen flerfaldiga gånger givit uttryck åt sina önsknings och förhoppningar i järnvägsfrågan. Hittills ha dock inga åtgärder vidtagits från statsmakternas sida för järnvägens framdragande norr om Matarengi.

Den trakt, som i första hand bör komma i fråga till erhållande av järnväg, är sträckan mellan Matarengi och Pajala. Denna sträcka är omkring 10 mil lång fågelvägen. Huruvida järnvägen skall i huvudsak gå utefter Torne älv eller förläggas något inåt landet får givetvis bli beroende av en närmare utredning.

De socknar som komma att beröras därav äro norra delen av Övertorneå med en relativt talrik befolkning, vidare Korpilombolo med 2,250 invånare, Tärendö med 1,700 invånare, Pajala med 4,100 invånare. Vidare skulle de ovanför Pajala liggande orterna såsom Muonialusta kapellag samt Karesuando och Junosuando församlingar ävensom delar av Vittangi församling få nytta av densamma.

I vad mån denna bansträcka skulle komma att ekonomiskt bära sig är vanskligt att på förhand avgöra. Möjligen måste man räkna med att den åtminstone till en början skulle gå med förlust. Men då det

är fråga om en järnväg som i så eminent grad har karaktär av »kulturbana» som den här ifrågavarande, får denna synpunkt icke vara avgörande.

Emellertid kan det beräknas, att banan skulle erhålla en någorlunda god persontrafik samt dessutom få att befrakta dels jordbruks- och skogsprodukter, som befolkningen kunde ha att avsätta, dels förnödenheter av olika slag, som den måste införa. Banan komme även säkerligen att anlitas icke blott av befolkningen på svenska sidan Torne älv utan jämväl från finska sidan. Detta är fallet redan med bandelen Haparanda—Matarengi och skulle helt visst i ännu högre grad bli fallet med en bandel Matarengi—Pajala.

Vidare måste man tänka sig att banan i en framtid skulle komma att fortsättas västerut, så att den nådde fram till de ännu outnyttjade malmfälten mellan Pajala och Kiruna. Såväl angående dessa som angående övriga naturtillgångar i trakten finnes en grundlig utredning i en vid 1917 års riksdag i första kammaren av hr C. I. Asplund m. fl. väckt motion nr 79 angående anslag till utredning i fråga om en järnvägs anläggning genom Kalix och Torne älvdalar till lämplig punkt å riksgränsbanan, till vilken motion med därvid fogade bilagor här hänvisas.

Det torde därför med all säkerhet kunna förutses, att banan, under förutsättning att den framfördes från Pajala till de närmaste malmfälten, i en framtid skulle komma att visa sig räntabel.

Den närmast liggande angelägenheten, särskilt ur nationell synpunkt, är emellertid att få banan framdragen från Matarengi till Pajala kyrkoby. Ett uppskov med åtgärders vidtagande i detta syfte torde icke vara välbetänkt. En utredning angående detta banbygge bör utan dröjsmål sättas i gång. Visserligen är det statsfinansiella läget för närvarande icke sådant, att det inbjuder till startande av nya kostsamma företag. Men då det här är fråga om en angelägenhet av särskilt betydelsefull art, synes den icke böra skjutas åt sidan, allra helst det nu till en början endast gäller en förberedande utredning, som icke kan komma att tynga budgeten i någon väsentlig mån. Däremot är det viktigt att ha frågan utredd i olika avseenden, såsom angående banans sträckning, kostnaderna för dess byggande samt förutsättningarna för dess bärighet m. m., så att arbetet med dess utförande kan sättas i gång, så snart förhållandena det medgiva.

Någon utredning angående de kostnader, den ifrågasatta undersökningen skulle komma att draga, har icke varit möjlig att åstadkomma. Emellertid kan man antaga, att ett belopp av 50 à 75 tusen kronor

skulle kunna förslå. Det torde för vederbörande utskott, som kommer att ägna motionen den förberedande behandlingen, finnas möjligheter att införskaffa upplysningar för ett säkrare bedömande härav.

För den jämkning som eventuellt kan komma i fråga upptages beloppet här med 75,000 kronor.

Med återopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen ville på extra stat för år 1922 anvisa ett belopp av 75,000 kronor för verkställande av en allsidig utredning rörande framdragande av statsbanan från Matarengi till Pajala kyrkoby.

Stockholm den 20 januari 1921.

N. E. Nilsson.

Alfred Lindström

i Långnäs.

Linus Lundström.

K. Bergström.

I motionens syfte instämma:

O. W. Lövgren

i Nyborg.

J. P. Dahln.

Ernst Hage.