

Nr 85.

Av herrar **Berqvist** och **Asplund**, om anslag till påbörjande av en järnväg från Övertorneå till Pajala.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 augusti 1926 angående järnvägsbyggnader i Norrbotten har Konungens befallningshavande i länet anfört bland annat följande:

»Det torde vara känt, att Norrbottens län för närvarande genomgår en svårartad kris i sin utveckling. Skälen härtill må här först inledningsvis i korthet beröras.

Den alldeles övervägande delen av befolkningen i länet är för sin utkomst beroende av trävarurörelsen och jordbruket. För 50—60 år sedan var det huvudsakligen jordbruket som utgjorde stödet för folknäringen. Sedan kom den period, då sågverksindustrien utvecklade sig till en storindustri, som skänkte bröd åt en stor industribefolkning vid kusten. Samtidigt utbyggdes flottlederna, varigenom möjliggjordes ett ekonomiskt utnyttjande av skogarna i allt större omfattning.

Jordbrukets utveckling gick ej i samma raska takt. Visserligen gjordes betydande framsteg särskilt i kustbygden. Men i skogsbygden, där dock förutsättningarna för jordbruk ingalunda äro små, ha bönderna tyvärr ofta försummat sin jord för den mera lättfångna förtjänsten i skogsarbete. Ett lätt tillgängligt belägg härpå utgör det alldeles dominerande antalet hemman med alltför små odlade arealer. Allt härunder har befolkningstillväxten varit synnerligen stor, särskilt i skogsbygden.

Det är klart, att mot bakgrunden av denna utveckling den nuvarande situationen måste innebära ett starkt bakslag.

Sågverksindustriens starka tillbakagång hotar vissa delar av industribefolkningen (i Kalix, Töre och å Seskarö) med en katastrofartad arbetslöshet. Det synes klart att räddningen av industrien samt för större delen av folket skulle ligga i byggande av en sulfatfabrik i Kalix för tillvaratagande av sågverksavfall och gallringsvirke ur skogarna. Men Norrbotten är kapitalfattigt, ty förtjänsten på Norrbottens råvaror har nästan aldrig stannat inom länet. Hur detta skall ordnas är emellertid en fråga, som ej äger samband med huvudfrågan i denna framställning.

Samtidigt med den norrbottniska sågverksindustriens tillbakagång har rörelsen i skogarna mattats. Ett visst tillskott i rörelsen har visserligen erhållits genom köpare från industrien i andra län. Men prisen ha varit mycket otillfredsställande. De ge ej endast ett mycket lågt rotvärde utan även en mycket knapp arbetsförtjänst.

I detta läge är det av utomordentlig betydelse, att den jordägande befolkningen, särskilt i skogsbygden, utvecklar sitt jordbruk, så att den av jorden kan få största möjliga stöd i sin hushållning och så att behovet av skogsförtjänster kan minskas till bättre överensstämmelse med vad den nuvarande tiden i sådant hänseende bjuder.

Att skördeavkastningen ett så exceptionellt år som innevarande år blivit dålig rubbar ej riktigheten av detta resonemang utan tvärtom. De som väl skött och hävdad sin jord ha i år fått nära nog normal skörd. Ju kraftigare fart det blir i jordbrukets skötsel, ju mindre beroende blir man av ogynnsamma väderleksförhållanden.

Det torde vara klart, att staten vid nuvarande läge bör göra vad den kan för att medverka till en utveckling, som säkerställer befolkningens bärning. De medel, som därvid böra av staten användas, böra helst avse *hjälp till självhjälp*.

Av dessa medel stå i främsta ledet tillskapande av behövliga *kommunikationer*.

Villigt skall erkännas, att staten i fråga om *vägar* under en följd av år lämnat erkännansvärt stora anslag till vägbyggnader inom länet. Vad som i detta avseende kan vara att ytterligare framhålla kommer att göras i en särskild framställning.

Här vill länsstyrelsen uppehålla sig vid de *järnvägsförbindelser*, som äro behövliga för att ge befolkningen inom länet den nu erforderliga hjälpen till självhjälp.

Det torde vara så mycket mera motiverat att göra detta vid denna tidpunkt som statens järnvägsbyggande för närvarande synes ha kommit till en punkt, där man måste ta ställning till vilka banor, som närmast skola tagas i arbete.

Det har under de senare åren, vilka ju särskilt karakteriserats av en enastående utveckling på motortrafikens område, rått mycken tvekan om, huruvida det ej i åtskilliga fall, där man förut planerat järnvägslinjer, vore bättre att anordna motortrafik på vägar. En nog så belysande utredning i detta avseende framlades i det 1923 avgivna betänkandet av sakkunnige för maskinell vägtrafik. Länsstyrelsen har väl tagit hänsyn till detta i den framställning, som i det följande göres. Emellertid vill länsstyrelsen särskilt framhålla, att den för jordbrukets utveckling på Norrbottens myrlänta marker nödvändiga konstgödseln icke tål långa landsvägsfrakter ens med motorfordon.

Beträffande inom länet pågående järnvägsbyggnader blir *Porjus—Jokkmokk* färdig inom en ej alltför avlägsen tidpunkt.

Järnvägen *Jörn—Arvidsjaur* är i arbete, men där återstår ännu lejonparten. Den sistnämnda järnvägen bör bli av mycket stor betydelse för jordbruket i den bygd, den genomgår med dess starka befolkningstillväxt och stora tillgång på odlingsmarker.

De linjer, som ytterligare av staten planlagts, äro

1) Inlandsbanan över Kasker till Gubblijaur och Jokkmokk med grenbana Gubblijaur—Arvidsjaur.

2) en bana Morjärv—Kalix, samt

3) en bana Övertorneå—Pajala.»

Konungens befallningshavande yttrar sig först om de under 1) och 2) omnämnda järnvägsbyggnaderna, vilka framhållas såsom betydelsefulla för respektive orter och därför anses böra komma till stånd, så snart förhållandena det medgiva.

Därefter upptages frågan om gränsbanan Övertorneå—Pajala till skärskådande, varom anföres följande:

»Järnväg Övertorneå—Pajala.

Sedan undersökning av denna järnväg numera torde vara fullbordad, synes tiden vara inne för att taga ställning till, om densamma skall börja byggas, eller om man skall vänta därmed.

Enligt länsstyrelsens mening tala viktiga skäl för att snarast sätta igång byggandet av denna järnväg. Såväl hela dalsträckningen efter järnvägen som även de inom upplandet för densamma liggande socknarna Korpilombolo, Tärenö, Pajala och Junosuando höra till de skogssocknar, där en kraftig uppryckning av jordbruket är av nöden för att folket skall kunna hjälpas över de svårigheter, som hota på grund av läget inom skogsbygden enligt vad inledningsvis anförts. En järnvägs betydelse för jordbruket har redan i det föregående belysts, och här gäller det sådana avstånd, att den billigare järnvägsfrakten för konstgödseln spelar en betydande roll.

Ett särskilt viktigt skäl är det rent nationella. Det torde vara för landet viktigt att efter gränsen äga en förbindelseled, som äger förmåga att dra till sig de inom bygden befintliga affärsintressena samt leda ned dem till ett svenskt affärscentrum. Något annat trafikmedel, som äger denna förmåga i samma grad som en järnväg, finnes icke. Säkert är också, att befolkningen skulle högt skatta en fortsatt järnvägsbyggnad i Tornedalen såsom ett bevis för den svenska statens omtanke om denna gränsbygd. Slutligen må framhållas, att den redan färdiga järnvägslinjen i Tornedalen visat sig såsom en effektiv spridare av fosterländsk kultur och svenskt språk. Att järnvägens fortsättning skulle komma att fylla motsvarande uppgift är uppenbart. Visserligen är förhållandet mellan Sverige och dess närmaste granne i öster mycket gott, och ingenting kan vara mera önskvärt än att detta goda förhållande växer sig allt starkare. Men vid gränsen uppträda tyvärr alltemellanåt krafter, som verka irriterande och icke äro nyttiga för grannsämjan. En järnväg efter Tornedalen skulle utgöra en låsregel av fredlig art för svensk bygd, som skulle skänka en önskvärd trygghet mot sådana krafter, så att grannsämjan sedan skulle kunna frodas i frid och ro.

Då det gäller byggande av en lång järnvägssträcka, är det ju uppenbart, att det drar lång tid mellan fattande av beslut och järnvägens fullbordande. Det är därför, enligt länsstyrelsens mening, av vikt, att beslut fattas så snart som möjligt. Under byggnadstiden får man söka att på bästa sätt ordna trafiken med busslinjer. Till slut må påpekas, att denna järnvägsfråga icke synes äga något sådant samband med de järnvägsfrågor vid kusten, för vilka klart program ännu ej föreligger, att däri finnes något skäl för uppskov.»

De skäl, som av Konungens befallningshavande anförts för Tornebanans snara framdragande till Pajala, äro ovedersägligen tungt vägande. Redan de allmänna skäl, som pläga vara avgörande för anläggande av nya kommunikationsleder, nämligen angelägenheten att höja vederbörande orters näringsliv och befrämja utvecklingen i skilda avseenden, äro här synnerligen talande. Tornedalen är känd för sin fruktbarhet och sina rika odlingsmöjligheter. Om också sträckan ovanför Övertorneå icke erbjuder lika gynnsamma jordbruksmöjligheter som sträckan nedanför, så finnas dock även där vidsträckta områden, som äro tacksamma odlingsmarker och ligga och vänta på odlarens plog. Skall en järnväg någonstades ha förutsättningar att bryta bygd, så är det där. Även på det jordbruk, som redan finnes, skulle en järnväg verka i hög grad stimulerande och befrämjande genom de avsättningsmöjligheter den skapade för jordbruksprodukter och de lättnader den komme att medföra för till-

godoseende av jordbruket med konstgödssel, jordbruksredskap o. s. v. Därjämte kunde man även vänta, att någon industri för träförädling och dylikt skulle uppväxa utefter järnvägen.

Det starkaste skälet är emellertid det nationella. I en gränsbygd är det av ofantlig vikt, att befolkningen finner sig vara omhuldad av hela landet och ser påtagliga bevis på att den är en uppskattad lem i samhällskroppen. Därigenom stärkes och näres förnöjsamheten och samhörighetskänslan med nationen i dess helhet. Av särskilt stor betydelse är, att man vårdar sig om en gränsbygd, där såsom fallet är i Tornedalen befolkningen talar samma språk som befolkningen på andra sidan gränsen. Därest ej nationen söker på bästa sätt sörja för tillgodoseende av dess behov och underlätta dess existensmöjligheter samt stärka förbindelserna med det övriga landet, kan den lätt bli främmande för sitt eget land. Hittills har emellertid Tornedalsbefolkningen visat sig avgjort fosterländsk. Till detta lyckliga förhållande har säkerligen statsmakternas ådagalagda omvårdnad om densamma i hög grad bidragit. Ett stort steg i riktning att knyta Tornedalsbefolkningen närmare till fosterlandet togs, då järnvägen upp till Övertorneå anlades. Men det finnes nu en stark önskan i Tornedalen, att denna järnväg må fortsättas upp till Pajala. Befolkningen inser, att en sådan kommunikationsled skulle bli en mäktig hävstång till bygdens utveckling och framåtskridande och till förbättrande av innebyggarnas existensvillkor ävensom för dess närmare sammanknytande med det övriga landet.

Man har på senare tider börjat räkna med motortrafikens utveckling och inriktat sig på möjligheten att anordna motordrift såsom en ersättning för järnvägar, där sådana varit påtänkta. Denna utväg torde nog i många fall komma att visa sig ändamålsenlig och tillfredsställande. Men för den bygd, som här är i fråga, kan motordriften icke ersätta en järnväg. Det är här nämligen icke blott fråga om ett någorlunda nöjaktigt ordnande av trafikmöjligheterna utan om något, som är av vida större betydelse, nämligen om andliga och nationella värden, som genom en järnväg på ett helt annat sätt kunna tillvaratagas än genom en om än så väl ordnad motortrafik.

Den finska nationen har ock visat sig fullt förstå vad en järnväg betyder för dess gränsbefolkning i Tornedalen. Detta har gjort, att den finska staten under de senare åren låtit anlägga en järnväg utefter Torneälven norrut från Torneå, vilken nu är uppe i jämnhöjd med den svenska Tornedalsbanans norra ändpunkt och väl kommer att fortsättas ännu längre norrut. Det synes därför icke vara någon tid att försitta för den svenska staten, om den ej skall överflyglas i avseende på kommunikationer i dessa trakter.

Den föreslagna järnvägssträckan skulle få en längd av i runt tal 112 km. Enligt uppgift från järnvägsstyrelsen är anläggningskostnaden kalkylerad till 11,400,000 kronor efter en beräkning av 102,000 kronor per kilometer trafikerad banlängd.

Det torde emellertid kunna ifrågasättas, huruvida icke denna kostnad med hänsyn till terrängens gynnsamma beskaffenhet skulle kunna åtskilligt nedbringas och detta så mycket mer som banan ej behöver byggas för stark trafik.

Den ifrågasatta järnvägens trafikområde har av järnvägsstyrelsen beräknats få en storlek av 7,600 kvadratkilometer, innefattande 10,200 invånare, 1,420 hektar åkerjord, 30,000 hektar utnyttjningsbar odlingsmark, 211,000 hektar produktiv skogsmark, större delen av Torneälvens med bivatten helt utnyttjade vattenkraft samt järnmalms- och kalkfyndigheter i nordöstra delarna av Pajala socken.

Det lider intet tvivel därom, att en järnväg framdragen genom denna bygd skulle medföra en snabb tillväxt i befolkningsnumerären och ett kraftigt odlingsarbete på de utnyttjade vidsträckta odlingsmarkerna.

Tidpunkten att börja detta banbygge synes nu vara särdeles lämplig även från den synpunkten, att inlandsbanan Porjus—Jokkmokk närmar sig sin fullbordan, varigenom den arbetarstam, som där är anställd, kunde, när arbetena vid Jokkmokk upphöra, överföras till det nya banbygget och den arbetsmateriel, som finnes vid Jokkmokk, jämväl komma till pass vid denna banbyggnad.

Någon forcerad byggnadstakt torde icke lämpligen böra förekomma. Närmare överväganden i detta avseende kunna sedermera ske. Huvudsaken är, att byggnaden kan påbörjas så fort som möjligt. För detta ändamål är ett anslag av behovet påkallat på 1927—1928 års stat. Detta torde kunna begränsas till 1,000,000 kronor och synes böra utgå av lånemedel.

Med åberopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen ville för budgetåret 1927—1928 bevilja och ställa till järnvägsstyrelsens förfogande för påbörjande av en banbyggnad från Övertorneå till Pajala ett belopp av 1,000,000 kronor att utgå av lånemedel.

Stockholm den 21 januari 1927.

O. Bergqvist.

C. I. Asplund.

