

Nr 169.

Av herr **Hage m. fl.**, om anslag till påbörjande av banbyggnad från Över-Torneå till Pajala.

Frågan om fortsättandet av järnvägsbyggandet i Norrland — främst övre Norrland — har under de senaste tiderna på ett alldeles särskilt sätt kommit att diskuteras inför offentligheten. Särskilt från Kungl. Järnvägsstyrelsens sida har därvidlag den uppfattningen energiskt hävdats att man nu i allmänhet borde avbryta byggandet av järnvägar i nämnda landsända sedan de statsbanelinjer fullbordats, vartill riksdagen givit anslag samt att man eventuellt borde övergå till att i stället insätta bilbusslinjer å en del kommunikationstrader, där man förut planerat byggande av järnvägar.

Mot detta sätt att ordna kommunikationsfrågorna för stora delar av Norrland har från annat håll av helt naturliga skäl rests ett energiskt motstånd. Detta motstånd har kommit *dels från södra och mellersta delarna* av landet (så har exempelvis en ledande skånsk tidning bestämt gått in för ståndpunkten att järnvägsbyggandet i Norrland bör fortsättas, varjämte generalstaben ur militära försvarssynpunkter framfört krav på ett fullbordande av Inlandsbanan), *dels ock från Norrland* i det att länsstyrelserna i Norr- och Västerbotten, landstinget i Norrbotten, representanter för ett flertal kommuner i nämnda län samt enskilda sammanslutningar ävensom slutligen landstingens norrlandskommitté, vars inlaga i frågan här bifogas, gjort framställningar syftande till att påverka statsmakterna att helt eller delvis fullfölja järnvägsbyggandet.

Vid genomläsandet av årets statsverksproposition, avdelningen för kapitalökning, måste undertecknade tacksamt erkänna att regeringen tagit en viss hänsyn till sist nämnda framställningar samt avvisat Kungl. Järnvägsstyrelsens ovan nämnda uppfattning i frågan genom att gå in för den uppfattningen, att järnvägsbyggandet — åtminstone vad det gäller Inlandsbanans planerade linje mellan Sorsele och Jokkmokk — bör fortsättas.

Det framgår nämligen av statsverkspropositionen, att Kungl. Maj:t hemställt, att riksdagen nu skall besluta att Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas över Avaviken, Arvidsjaur, Muskusel och Kåbdalis, vilket innebär, att Kungl.

Maj:t förutsätter, att 1916 års riksdags principbeslut om att bygga hela Inlandsbanan skall stå fast.

Men Kungl. Maj:ts yrkande i nämnda punkt innebär att riksdagen skall övergiva tanken på att Inlandsbanan skall dragas över Kasker (Kaskerlinjen) och att den i stället skall få en östligare riktning, varigenom banan visserligen blir något längre men samtidigt kommer att beröra trakter, som ligga något närmare kusten och vilka ur skogs- och jordbrukssynpunkt torde ha större möjligheter till utveckling än de bygder, som skulle beröras av den s. k. Kaskerlinjen.

Utan att i detta sammanhang taga någon ståndpunkt till de olika linjerna vilja vi uttala vår tillfredsställelse över att förslag om Inlandsbanans fortsättande framlagts, och vilja endast erinra om att det givetvis enligt vårt förmenande skulle ha varit önskligt, att man kunnat vid denna riksdag besluta därom, att byggandet av Inlandsbanan, vilket påyrkats av Jokkmokks kommun, skulle fullföljas *såväl norrifrån* från Jokkmokk *som söderifrån* från Sorsele, under det att Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag däremot innebär, att byggandet skall fullföljas endast *söderifrån*. Då emellertid riksdagen så sent som år 1927 uttalade sig för en sådan anordning, som den av Kungl. Maj:t nu föreslagna, anse vi det utsiktslöst att i denna fråga framföra något yrkande.

Däremot anse vi oss ha goda skäl att i frågan om *byggande av tvärbanelinjer* i övre Norrland framföra ett yrkande. Av de tvär- och bibanelinjer, som därvidlag kunna ifrågakomma, vilja vi särskilt fästa uppmärksamheten på den planerade järnvägen från *Över-Torneå till Pajala*, för vars tillblivelse redan år 1921 års riksdag uttalade vissa sympatier, då riksdagen anslog medel för en undersökning av banprojektet.

Det är visserligen sant, att 1927 års riksdag avvisade den då av Norrbotens representanter framförda motionen om anslag för byggandet av nämnda längs gränsen mot Finland planerade järnväg. Men trots detta våga vi nu åter till riksdagens prövning framföra spörsmålet ifråga, och vilja vi som skäl härför särskilt peka på följande omständigheter:

1) Det har efter 1927 års riksdagsbeslut kunnat konstateras, att man å den finska sidan av Tornedalen med järnvägsbyggandet och med igångsättande av järnvägstrafiken hunnit upp till Aavasaksa d. v. s. i jämnhöjd med Över-Torneå, där järnvägen på den svenska sidan slutar.

2) Det har också kunnat konstateras, att nämnda bana på finska sidan kommer att öppnas upp till en plats Korvaranta, liggande mitt emot svenska Kuivakangas och alltså ännu längre upp ovanför nämnda slutpunkt på svenska sidan.

3) Det har vidare kunnat konstateras, att från de finska statsmakternas sida förefinnes ett principuttalande om byggande av järnvägen upp till Pello, ungefärligen halvvägs mellan Över-Torneå och Pajala.

4) Det har slutligen blivit klarlagt, att man å finska sidan även håller på att fullborda en järnväg från Torneå stad ned till Röyttää hamnplats, varigenom en fortlöpande trafikled på den finska sidan skapats för Tornedalen ned till havet.

Samtliga dessa omständigheter verka dithän, att man har all anledning befara, att en underlåtenhet från svensk sida att vidtaga liknande åtgärder på den svenska sidan kommer att innebära en utsikt till att den svenska Tornedalsbefolkningens kommersiella och ideella förbindelser komma att i viss utsträckning inrikta sig mot Finland, vilket antagligen också blir fallet, även om 1927 års riksdags uttalande om insättande av en statlig bilbusslinje på den svenska sidan skulle bliva en verklighet. Ty ett dylikt kommunikationsmedel på svenska sidan skulle säkerligen icke kunna med framgång tävla med den på andra stranden existerande järnvägslinjen, och på samma gång skulle det också från finsk sida kunna pekas på, att de svenska statsmakterna ägna mindre omsorg åt kommunikationernas ordnande i Tornedalen än vad som sker å den finska sidan.

Vi anse oss ej här behöva närmare utveckla de skäl, som enligt vårt förmenande kunna anföras för att nu gå in för ett beslut om igångsättande av ett järnvägsbygge från Över-Torneå till Pajala. Vi kunna därvidlag hänvisa till den motivering, som anfördes i motionerna nr 85 i I kammaren samt nr 158 i II kammaren vid 1927 års riksdag, ävensom till de motiv, som av Pajala järnvägskommitté, järnvägskommitterade för samtliga landskommuner i Tornedalen samt Ifaparanda stad m. fl., ävensom Norrbottens läns landsting samt landstingens norrlandskommitté anförts i de framställningar, som till Kungl. Maj:t ingivits och varav avskrifter tillställas utskottet i den mån de ej här bifogas som bilagor.

De skäl, som härvidlag anföras, äro enligt vårt förmenande av den art, att de motivera, att statsmakterna fortast vidtaga åtgärder i denna fråga och att riksdagen fattar ett principbeslut i densamma så hastigt, *att byggandet av järnvägen på den svenska Tornedalssidan kan ske i någorlunda samma arbetstakt som byggandet på den finska sidan.* Detta är — kan man med bestämdhet våga säga — en nationell prestige- lika väl som en intressefråga för vårt lands del.

Det målet d. v. s. att tillgodose kommunikationsbehovet på svenska sidan i samma utsträckning som skett och sker å den finska kan ej nås, om riksdagen nu inskränker sig till att endast instämma i det uttalande, som kommunikationsministern gjort då han å sid. 68 i bil. 2 till avdelningen »Utgifter för Kapitalökning» antyder, att det möjligen kan befinnas lämpligt att påbörja byggandet av Tornedalsbanan, i den mån vissa andra järnvägsbyggnader avslutas. Genom ett sådant uttalande uppskjutes hela frågan till en oviss framtid. Men genom ett beslut redan vid *denna* riksdag om påbörjande av nämnda järnvägsbyggande kan däremot exempelvis nås, att järnvägsbyggandet på den svenska sidan, som under alla föregående år legat före byggandet

på finska sidan, når upp till svenska Pello vid ungefärligen samma tid som den finska järnvägen når motsvarande punkt på den finska sidan.

Vår mening härmed är ej att inskränka vårt yrkande till att riksdagen skulle fatta ett principbeslut om att endast bygga en järnväg till *Pello*. Tvärtom torde man kunna säga, att ett sådant beslut skulle vara tämligen meningslöst, om det ej fullföljdes genom att fullborda byggandet fram till den stora huvudorten för övre Tornedalen nämligen Pajala. Men man kunde, med hänsyn till förutnämnda skäl, tänka sig en sådan tidsordning och arbetstakt i byggandet, att banan i första hand kunde öppnas till Pello, för vilken anordning även kan anföras det skälet, att under sommaren trafiken längs älven norrifrån kan fortsätta till Pello men att vid denna plats finnes en del strömfall i älven, vilka försvåra älvfarten.

Slutligen vilja vi som ytterligare ett skäl för järnvägsbyggandets igångsättande framhålla den massarbetslöshet som i vissa delar av gränstrakterna mot Finland inträffat särskilt med anledning av nedläggandet av sågverksdriften å Seskarö.

Under hänvisning till vad här ovan samt i bifogade bilagor anförts samt under särskilt pointerande, att det här gäller att tillgodose en landsdel, Tornedalen, som är känd för sin bördighet och för sina stora odlingsmöjligheter, tillåta vi oss alltså att hemställa,

att riksdagen ville för budgetåret 1928—1929 bevilja och ställa till järnvägsstyrelsens förfogande för påbörjande av en banbyggnad från Över-Torneå till Pajala ett belopp av 1,000,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1928.

Ernst Hage.

N. E. Nilsson.

Jöran Grapenson.

A. H. Hedström.

Rob. Samuelsson.

J. P. Dahlén.

Bilaga I.

NORRLANDS JÄRNVÄGSFRÅGOR.

Landstingens Norrlandskommitté, sammansatt av representanter valda av landstingen i Västernorrlands, Gävleborgs, Västerbottens och Norrbottens län, har — särskilt med anledning av det framkomna förslaget att insätta bilbusstrafik på vissa kommunikationslinjer i Norrland i stället för att fullfölja det å dessa linjer planerade järnvägsbyggandet — till Kungl. Maj:t insänt en underdånig framställning i frågan, i vilken motiven för ett fortsatt järnvägsbyggande i Norrland framhävas.

För att giva dem, som intressera sig för denna för hela landet samt främst för Norrlands utveckling och framåtskridande betydelsefulla fråga, en inblick i densamma, återgives härmed framställningen in extenso, försedd med lämpliga underrubriker.

Historik över järnvägsbyggandet i Norrland.

Ur de svenska järnvägs-kommunikationernas historia kan inhämtas, att det dröjde en tämligen lång tid efter öppnandet av de första statsbanelinjerna här i landet, innan *Norrland* kom i åtnjutandet av de fördelar, som det nya kommunikationsmedlet förde med sig. Den 1 dec. 1856 öppnades nämligen de första svenska statsbanorna för allmän trafik. Men först 1875 invigdes den första statsbanelinjen, som till någon del faller inom Norrland, då sträckan Krylbo—Storvik den 6 september nämnda år uppläts för allmän trafik.

Allt sedan denna tid har järnvägsbyggandet inom Norrland fortskridit, visserligen icke i någon forcerad takt särskilt under de senaste tiderna, men likväl på sådant sätt, att de norrländska statsbanesträckorna nu omfatta ett järnvägsnät av omkring 318 mil.

Trots detta sakna ännu stora delar av Norrland järnvägs-kommunikationer, och detta gäller även för vissa Norrlandstrakter med tät bebyggelse samt tämligen utvecklad industri och jordbruk samt bygder, som, efter allt att döma, torde ha stora utvecklingsmöjligheter i nämnda avseenden, om blott järnvägs-kommunikationer framskapas.

Det är därför helt naturligt, att befolkningen i Norrland och särskilt befolkningen i sist nämnda trakter med otålighet och längtan se fram mot den tid, då järnvägs-kommunikationerna komma att ytterligare utsträckas även till de norrländska bygder, som ännu icke kommit i åtnjutande av desamma, men vilka i många fall genom uppgjorda tidsplaner för järnvägsbyggandets fortskridande eller på annat sätt i viss mån från statsmakternas sida fått mottaga mer eller mindre bindande försäkringar eller antydningar därom, att deras tur att erhålla en järnväg en gång inom en icke allt för lång framtid skulle komma.

Och denna Norrlandsbefolkningens otålighet och längtan är också ganska förklarlig, då man erinrar sig, att de järnvägslösa trakternas befolkning under många år fått liksom andra svenska medborgare på skattevägen bidra till täckandet av kostnaderna för byggandet och i viss mån även driften av de statsbanelinjer, som hittills framskapats runt om i landet.

Från dessa kommunikationsfattiga trakters befolkning har man därvidlag även tagit fasta på det faktum, att erfarenheten under de gångna åren lärt, att de olika bygdernas möjligheter till utveckling och framåtskridande varit och säkerligen också allttjämt komma att bli intimt förbundna med och beroende av järnvägarnas tillkomst och utveckling.

Detta kan särskilt påvisas med avseende på Norrland, i vilken landsända man kan säga, att järnvägarna utgjort ryggraden i det kulturuppbyggande, som andligt och materiellt höjt bygden, gjort den till en för vår handelsbalans och vår inre produktion betydelsefull landsända samt förändrat densamma från en avlägsen trakt, delvis av obygdnatur, till en på grund av de snabba kommunikationernas tillkomst tämligen nära liggande, i samarbete med det övriga landet värdeskapande kulturbygd, vars produktion, främst genom sin speciella huvudproduktion av järn och trä, kompletterat och utökat den nationella produktionen i sin helhet.

Statsmakterna ha vid upprepade tillfällen markerat, att ett fortsatt järnvägsbyggande i Norrland icke minst från dessa utgångspunkter måste anses tämligen önskligt. Man har därvid inriktat sig på att planlägga ett byggande av statsbanor efter sådana förnuftiga riktlinjer, att man kunde åstadkomma, att största möjliga delar av Norrland erhöles järnvägar inom en rimlig tid, men att samtidigt kapitalutgifterna härför bleve jämnt fördelade på flera

är framåt och alltså icke komme att kännas alltför tryckande för statsbudgeten.

På sådana grundsatser, varigenom man kunde på ett rimligt sätt tillgodose såväl *landets* synpunkter i allmänhet som ock berättigade *norrländska krav*, baserade bl. a. den byggnadsplan för framskapande av järnvägar i Norrland, som på förslag av Kungl. Järnvägsstyrelsen framlades av Kungl. Maj:t inför 1916 års riksdag.

Innebörden i nämnda förslag var med avseende på de banlinjer, som man här har anledning att syssla med,

att hela Inlandsbanebygget fram till Gällivare i norr skulle vara fullbordat under år 1925 samt

att tvärbanan Jörn—Avaviken skulle vara färdig år 1923.

1916 års riksdag fattade med anledning härav ett principbeslut, varigenom fastslogs, att Inlandsbanans byggande skulle fortsättas från Volgsjön fram till Gällivare, varemot något beslut om den allmänna tidsplanen för järnvägsbyggandet, som framlagts av Kungl. Maj:t, ej fattades av riksdagen.

1917 års riksdag lade härtill ett beslut om byggande av tvenne tvärbanor från norra stambanan till Inlandsbanan, nämligen från Jörn till Gubblijaure och från Hällnäs till Stensele.

Den, som tager del av här nämnda program för järnvägsbyggandet i Norrland samt riksdagens här refererade beslut, finner, att, även om denna byggnadsplan skulle ha helt fullföljts, vilket icke blev fallet, så skulle det likväl ha dröjt tämligen många år, innan järnvägsnätet kommit att utsträcka sig till vissa bygder av Norrland. Befolkningen i Norrlands kommunikationsfattiga trakter mottog, trots detta, Kungl. Maj:ts och Järnvägsstyrelsens byggnadsplan för Norrland samt riksdagens beslut med tillfredsställelse och glädje, då härigenom i alla fall ställdes i utsikt, att kommunikationerna i Norrland skulle inom en någorlunda rimlig tid bliva ordnade, dels genom tillkomsten av Inlandsbanan, dels även genom skapandet av några tvärbanor, som skulle ha den dubbla uppgiften att förmedla trafik dels mellan de bäge norrländska längdbanorna, dels även mellan kusten och dess exporthamnar samt det inre av landet.

Beklagligtvis inträffade så småningom här i landet en ekonomisk situation med prisfördyringar å materialier, budgetsårigheter m. m., som resulterat däruti, att nämnda byggnadsplan icke kunnat annat än i en viss förminskad utsträckning fullföljas. Trots detta har man å Norrlandshäll resignerat inför den mycket betydande försening av det norrländska järnvägsbyggandet, som blivit en följd av nämnda omständigheter.

För Norrlands utveckling och framåtskridande har emellertid detta fördröjande av järnvägsbyggandet haft synnerligen stor betydelse i *negativ* riktning, och kan det, icke minst från denna utgångspunkt, finnas motiv för att här något närmare i detalj erinra om, vad detta fördröjande inneburit med avseende på resp. järnvägslinjers färdigställande för trafik.

Det kan därvidlag först erinras därom, att Inlandsbanan skulle enligt 1916 års byggnadsplan vara färdigbyggd år 1925, men att dess byggande, trots att vi nu skriva år 1927, icke ens påbörjats å den långa sträckan från Jokkmokk i Norrbotten till Sorsele i Västerbotten samt att av tvärbanorna den år 1917 beslutade Jörn—Gubblijaure-banan ännu icke är fullbordad ens till Arvidsjaur, dit den dock torde komma att öppnas nästa år, under det att av den vid samma års riksdag beslutade järnvägen från Hällnäs till Stensele endast linjen Hällnäs—Lycksele hittills öppnats för allmän trafik.

Det är förlåtligt, om man i Norrlandsbygderna med oro och bekymmer bevitnat detta mycket betydande fördröjande av det norrländska järnvägsbyggandet och att man vid upprepade tillfällen i form av motioner i riksdagen och petitioner från landsting, kommuner m. m. givit uttryck för den besvikelse, som fördröjandet åstadkommit. Men det har dock alltid funnits *en* omständighet, som i någon mån lagt sordin på missnöjesyttringarna. Och det har varit, att man i alla fall hela tiden litat på, att de uppgjorda järnvägsplanerna samt principbesluten skulle fullföljas, även om det komme att dröja några år med deras realiserande.

De nyligen framkomna planerna att inhibera järnvägsbyggandet och Norrlandsbefolkningens opinion häremot.

Nu har emellertid inträffat vissa händelser — och detta är särskilt anledningen till denna skrivelses avlåtande till Eders Kungl. Maj:t — vilka icke kunna tolkas annat än som antydningar därom, att statsmakterna eventuellt komma att frånträda sina förut gjorda planer på fullföljande av järnvägsbyggandet i Norrland och stoppa detsamma, sedan Inlandsbanans norra del hunnit fram till Jokkmokk och den södra delen till Sorsele samt sedan tvärbanelinjen Jörn—Gubblijaure hunnit upp till Arvidsjaur och Hällnäs—Stensele-banan fullbordats till Stensele.

De planer, som i nämnda hänsende framkommit från Järnvägsstyrelsen och som även gå ut på att eventuellt insätta statliga bil-busslinjer å en del av de kommunikationslinjer, där man förut planerat byggande av järnvägar, ha i Norrland mött en så gott som enhällig och samlad motopinion från befolkningen, särskilt i de kommunikationsfattiga trakterna, där man med synnerlig oro och bekymmer nu följer och kommer att följa Eders Kungl. Maj:ts och riksdagens ställningstagande till dessa för Norrlands vidkommande synnerligen betydelsefulla trafikfrågor.

Detta förhållande har bl. a. kommit till synes därigenom, att Konungens Befallningshavande i Väster- och Norrbotten samt landstinget i sistnämnda län nyligen ingått till Eders Kungl. Maj:t med underdåniga framställningar i denna fråga.

Till den opinionsyttring, som på detta sätt åstadkommits, vill landstingens norrlandskommitté även ansluta sig för att på detta sätt framföra ett samlat uttryck för den uppfattning, som i denna fråga torde omfattas av en så gott som enhällig opinion i de norrländska länen.

Kommittén, som utgör en sammanslutning av norrländska landsting, och som bl. a. har till uppgift att tillvarata de norrländska länen intressen och framföra dess synpunkter även då det gäller åtgärder, som ha betydelse för kommunikationernas utveckling m. m., tillåter sig alltså härmed att i djupaste underdånighet inför Eders Kungl. Maj:t framföra sin uppfattning därom, att det skulle vara en synnerligen olycklig politik från statsmakternas sida, om man nu, sedan järnvägsbyggandet fullbordats till ovan nämnda platser, skulle definitivt avbryta allt järnvägsbyggande och i stället inrikta sig på insättande av en statlig bilbusstrafik i en del trakter av Norrland, för vars befolkning det på mer eller mindre bindande sätt ställts i utsikt, att den skulle efter en viss uppgiven tidsföljd få järnvägskommunikationer.

Det kan naturligtvis ej bli tal om, att kommittén skulle vilja beteckna en sådan hållning från statsmakternas sida som något slags löftesbrott. Men nog torde man i alla fall kunna säga, att befolkningen i de bygder, som det

här gäller, kan ha *någon* anledning att efter en sådan eventuellt ändrad hållning från statsmakternas sida tycka, att den blivit tämligen omilt behandlad och att statsmakterna därvid tagit för ringa hänsyn till redan existerande riksdagsbeslut, utredningar och principuttalanden m. m., som faktiskt föreliggande rörande de planerade järnvägarnas kommande tillblivelse.

Redogörelse för några av de järnvägar, vars byggande förut planerats.

För att belysa dessa påståenden, tillåter sig kommittén att i största korthet omnämna några av de norrländska järnvägslinjer, vars byggande mera definitivt planerats, fastän byggandet ej ännu kommit att påbörjas.

Vad då först *Inlandsbanan* beträffar, så vill kommittén först ytterligare påminna därom, att *principbeslut fattats av riksdagen om densamma byggande*. Skulle nu statsmakterna, som nu ifrågasatts, gå in för ett inställande av byggandet av linjen mellan Jokkmokk och Sorsele samt insättande av bilbusskommunikationer å nämnda linje, då måste det innebära, att man *upphäver ett förut fattat riksdagsbeslut*. Att i detta fall mot en allmän och samlad opinion i en hel landsända samt mot länsstyrelsers och militärmyndigheters avstyrkande vidtagna något sådant måste förefalla så mycket mera uppseendeväckande, som man kan peka på, att nämnda principbeslut av riksdagen fattades efter mycket vidlyftiga utredningar, bl. a. rörande de ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna och sedan ett mycket noggrant prövande och övervägande av hela denna kommunikationsfråga ägt rum.

För sammanbindande av de båda ändpunkterna på denna bana tala alltså jämt samma skäl, som en gång förmådde statsmakterna att påbörja byggandet av banan, vilken skulle förse Norrlands inland med kommunikationer, gående parallellt med norra stambanan och via de inre delarna av landet sammanbinda övre Norrlands kommunikationssystem med de nedre och mellersta delarna. Det kan med bestämdhet sägas, att hela idén med banans tillkomst förfelas på samma gång som hela karaktären av anläggningen ändras, om, i stället för att banans byggande fullföljes, den tämligen orimliga anordningen vidtages att inskjuta en busslinje mitt inne i Inlandsbanan. Detta har som bekant icke minst framhållits från militärt håll, där man pointerat banans strategiska betydelse samt energiskt framfört kravet på banans färdigställande i sin helhet, eftersom den endast *då* kan fylla sitt ändamål. Slutligen torde kunna sägas, att banan, särskilt om den erhåller en lämplig sträckning, kan komma att bereda väg för fortsatt bebyggelse, utökad jordbruksproduktion och bättre avsättningsmöjligheter för stora bygder i Norr- och Västerbotten.

Ett annat kommunikationsspörsmål, som i detta sammanhang bör omnämnas och som kräver sitt slutliga avgörande av Eders Kungl. Maj:t, är frågan om *fortsättning av den nu snart färdiga järnvägen Jörn—Arvidsjaur* fram till Inlandsbanan. Omfattningen av detta banbygge blir beroende av, vilken av de alternativa sträckningar för Inlandsbanan, som blir slutligen fastställd, en sak, varom olika meningar gjort sig gällande.

Flytta vi oss sedan ned till kusten, så möter oss där ytterligare ett järnvägsprojekt, nämligen frågan om anläggande av *en järnväg från Morjärv till Nederkalix*, vilken kommunikationsplan avancerat så långt, att regeringen till 1922 års riksdag föreslog — vilket även godkändes av riksdagen — att vissa

förberedande arbeten för banans byggande skulle under vissa förutsättningar få påbörjas som nödhjälpsarbete.

På tal om denna järnväg kan ävenså erinras därom, att man under de senaste åren på Norrlandshäll hyst den tämligen bestämda förvisningen, att sedan banor till kusten byggts ned till Piteå och Skellefteå, skulle turen att erhålla en sådan bilinje närmast komma till Nederkalix, som visserligen ej är stad men en gammal kulturbygd, vars nu delvis nedlagda industri, efter allt att döma, kommer att åter resa sig inom den närmaste tiden.

Vad slutligen beträffar en annan planerad Norrlands-järnväg, nämligen järnvägen Övertorneå—Pajala, så kan framhållas, att redan 1921 års riksdag uttalade sig för en undersökning av frågan om denna järnvägs byggande och anslog medel för denna undersökning. Kommittén vill också i detta sammanhang som ytterligare ett skäl för nämnda banas tillkomst framhålla, att det måste vara ett riksintresse, att denna bana, som berör den finsktalande gränstrakten till Finland, kommer till stånd som ett led i de strävanden, som gå ut på att binda denna landsdel fastare vid den svensktalande delen av länet och landet. Anläggandet av en sådan järnväg måste även vara så mycket mera motiverat, som även å den finska sidan längs gränsen finnes en järnvägslinje, som nu öppnats för allmän trafik upp till Aavasaksa något norr om Karungi, samt att planer på fortsättning av denna finska järnväg upp till Pello, ungefärligen halvvägs mellan Pajala och Övertorneå, föreligga, vilket allt — särskilt om därtill lägges, att man å finska sidan byggt en järnväg från Torneå till hamnplatsen Röyttä, under det att ingen motsvarande hamn eller järnväg finnes på svenska sidan — möjligen kan tänkas resultera i en viss mindre önskvärd inriktning av gränstrafiken och gränsbefolkningens kommersiella och kulturella förbindelser.

Slutligen kan, särskilt med avseende på dessa sistnämnda bägge Norrlandsbanor, framhållas, att de ej kunna betecknas som kulturbanor i egentlig bemärkelse, utan att de komma att genomlöpa och beröra jordbruks- och delvis industribygder med i allmänhet tät bebyggelse, vadan man kan antaga, att nämnda järnvägar efter en tids tillvaro komma att med avseende på räntabiliteten tillhöra en något högre typ än ett flertal Norrlandsbanor.

Samtliga här nämnda kommunikationslinjer böra, enligt kommitténs mening, byggas som *järnvägar*, ej som *bilbusslinjer*.

Statsfinansiella och andra synpunkter på frågan.

Kommittén erkänner visserligen, att det järnvägsbyggnadsprogram, som här upprullats — och som för övrigt icke gör anspråk på att omfatta *samtliga* de järnvägsprojekt, som under de senaste tiderna framförts inom Norrland — drager med sig, om det fullföljes, synnerligen stora ekonomiska konsekvenser för landet. Trots detta vågar kommittén likväl vidhålla det samma och påyrka, att statsmakterna fortast möjligt och på allvar taga upp frågan om dessa järnvägsplaners förverkligande. Kommittén håller nämligen före, att frågan om utgifternas storlek härvidlag måste bedömas mot bakgrunden av det förhållandet, att det här gäller att i kommunikationshänseende tillgodose ett område, som utgör ungefär *hälften* av landets areal, ett område, som i mycket ringa grad tillgodosetts i nämnda hänseende under gångna tider, då i andra delar av landet skapats ett tätt kommunikationsnät — det kan i det hänseendet erinras därom, att 1925 års statistik kunde konstatera, att antalet bankilometer per 100 kvadratkilometer utgjorde för *hela*

landet 3.64 (för Götaland 8.41 och Svealand 5.24) mot för hela Norrland 1.42 (för Västerbotten 0.94 och för Norrbotten 0.84 o. s. v.)

Slutligen vill kommittén för bedömande av den *statsekonomiska* sidan av denna fråga framhålla, att det givetvis ej är kommitténs mening att påyrka, att hela den här omnämnda byggnadsplanen skall effektueras inom en kort tid, utan att kommittén inskränker sig till att påyrka, att statsmakterna inrikta sig på att — liksom förut planerats — uppgöra och fastställa en tidsplan för byggandet av de nämnda järnvägarna under loppet av ett flertal år, varigenom kostnaderna borde kunna bli överkomliga för landet.

Det kan visserligen erkännas, att även med en sådan uppdelning av anläggningskostnaderna på ett flertal år bli nämnda kostnader likväl betydliga, isynnerhet om därtill lägges de merkostnader, som uppstå i form av driftsförluster för järnvägar, som ej bära sig. Det är med anledning härav och för att minska nämnda förluster och anläggningskostnader, som järnvägsstyrelsen framfört sin plan om startande av de ovan nämnda bilbusslinjerna i stället för byggande av järnvägslinjer.

Fortsatt järnvägsbyggande eller insättande av bilbusslinjer i Norrland?

Landstingens Norrlandskommitté kan, som ovan sagts, icke ansluta sig till den uppfattningen, att man genom att slå in på en dylik kommunikationspolitik skulle på ett tillfredsställande sätt lösa trafikfrågan för de norrländska bygderna i allmänhet och främst för de ovan berörda trakterna.

Med detta uttalande har kommittén ej velat taga helt och fullt avstånd från de framkomna förslagen, att man skulle starta statlig bilbusstrafik, event. i samtrafik med järnvägslinjerna. Tvärtom måste man från Norrlandshåll med glädje och tacksamhet mottaga alla de förbättringar av de norrländska kommunikationerna, som statsmakterna vilja åstadkomma. Då nu den maskinella motortrafiken bevisligen utvecklats och förbättrats, torde därför ingenting vara att invända däremot, att statlig motortrafik startas i vissa bygder i Norrland.

Men härvidlag finner kommittén det rimligt, att de *stora huvudlinjerna* och särskilt de linjer, där man hittills planerat järnvägsbyggande, alltjämt utrustas med *järnvägskommunikationer*, under det att det kan vara lämpligt, att en del från dessa huvudlinjer utgående sidolinjer med mindre trafik förses med busskommunikationer, vilka givetvis även kan anses lämpligt att *provisoriskt* anordna på huvudlinjer under den i allmänhet ganska långa tid, som förflyter till dess järnvägsbyggandet är färdigt.

Bilbusslinjernas underlägsenhet.

Kommittén anser sig kunna framföra ett flertal motiv, som tala för en dylik princip-uppfattning. Därvidlag vill kommittén först peka på det kända förhållandet, som ej av någon torde förnekas, att en bilbusslinje icke kan, med avseende på möjligheten att under svåra väderleks-, snö- och köldförhållanden framföra passagerare och gods, komma upp till samma prestationer som järnvägen. Den omständigheten att statliga bilbusslinjer under en tid existerat i Bohuslän torde härvidlag icke kunna bevisa någonting angående prestationsförmågan, då det gäller övre Norrland med dess från Bohuslän vitt skilda klimatiska förhållanden, vilka icke sällan måste medföra inställande av eller betydande förseningar i bilbusslinjernas turer.

Särskilt har man anledning påstå, att, då det gäller fraktande av *grövre* godsvaror, vagnslastgods, trävaror av olika slag, träkol, stenkol, malm o. d., bilbusstrafiken torde ha mindre förutsättningar för att tillgodose trafikbehövet. Det är särskilt denna omständighet, som markerar bilbusstrafikens underlägsenhet. På grund härav kan det påstås, att en bilbusslinje icke har samma möjligheter som en järnvägslinje att stimulera till ökad jordbruksproduktion eller till ökad industriell utveckling för en bygd. Särskilt måste det i detta sammanhang kunna framhållas, att man kan ha grundad anledning antaga, att i många fall en av jordbrukets främsta avsättningsvaror, nämligen *mjölken*, vid ett långväga fraktande per bil (utan tillgång till kyl- eller varmvagn), förbundet eventuellt med ett därefter följande längre fraktande per järnväg, tager sådan skada, att bilbusstrafiken icke kan rekommenderas som transportmedel vid sådana längre transporter, som kunna bli fråga om i Norrland.

Kan man alltså på goda skäl utgå från, att insättande av bilbusstrafik på längre huvud-trafikleder i Norrland icke kan på ett tillfredsställande sätt tillgodose exempelvis jordbrukets behov av lämpliga kommunikationsmedel, då kan man också påstå, att ett stimulerande ej kan åstadkommas av just den näring, jordbruksnäringen, som annars har de *största* möjligheterna att gå framåt i ifrågavarande bygder av Norrland.

Från här nämnda utgångspunkter kan man alltså tämligen bestämt komma fram till den uppfattningen, att startandet av ovan nämnda bilbusslinjer icke kommer att föra med sig den allmänna höjning kulturellt och ekonomiskt av bygden och landet, som järnvägarna visat sig kunna åstadkomma.

Vägtrafikt tekniska svårigheter vid bilbusstrafik.

Härtill kommer, att man även kan peka på en hel del rent *vägtrafikt tekniska* svårigheter av olika slag, som äro förbundna med tillkomsten av de planerade bilbusslinjerna. Som dylika kan framhållas svårigheten, särskilt under vintern, för de breda bilbussarna att möta och passera breda åkdon, exempelvis höskrindor, lastbilar m. m. Riskmomenten för förseningar vid dylika möten, då snön efter plogning upptornats på bägge sidorna av en ej allt för bred landsväg och man ibland måste tillgripa snöskottning för att komma förbi varandra, äro mycket betydande. Risken att välta i landsvägsdiket förefinnes också, då man under dylika förhållanden måste vid möten hålla sig längst ute på en kant av landsvägen, som ofta är uppblött och försätlig eller dold av snö, så att det är svårt att bedöma, huru långt ut på kanten vägen är körbar.

Häremot invändes visserligen, att sådana eventualiteter kunna förhindras genom byggandet av stabila och breda landsvägar. Detta är naturligtvis riktigt, men kvar står i så fall det obehagliga faktum, att sådana anläggningar med mycket breda och stabila landsvägar, som måste påkostas ett ständigt och intensivt underhållsarbete, bliva synnerligen dyrbara såväl med avseende på anläggningen som underhållet och driften i allmänhet. Dessa dyrbara anläggningar draga också med sig en synnerligen kraftig kapitalförstöring, om man sedermera — som man i vissa fall antytt — skulle övergå från maskinell landsvägsdrift till järnvägstrafik.

Slutligen för hela denna motortrafik med sig som en konsekvens det irritationsmoment, som består i vägdistriktens belastande med skyldigheten att vinter och sommar hålla de här ifrågavarande automobilvägarna i

fullt trafikabelt skick, vilket innebär, att en betydande ekonomisk tunga lägges på vissa vägdistrikt, även om med hjälp av automobilskattemedel och genom lämpliga överenskommelser mellan staten och vägdistrikten dessa olägenheter torde kunna i någon mån övervinnas.

Statsmakterna böra stå vid sina löften och utfästelser till Norrlands befolkning.

Landstingens Norrlandskommitté har med vad som ovan anförts velat i underdånighet inför Eders Kungl. Maj:t någorlunda utförligt — med hänsyn till frågans vitala betydelse för Norrland — framlägga de skäl, som enligt kommitténs mening kunna anföras för, att statsmakterna alltjämt skola stå fast vid den principuppfattning, som tog sig uttryck bl. a. i 1916 och 1917 års riksdagsbeslut om fortsättande av järnvägsbyggandet i Norrland. Statsmakterna böra alltså, enligt kommitténs mening, även i fortsättningen inrikta sig på att i Norrland bygga *järnvägar* på huvudlinjerna, bl. a. på de sträckor, som här ovan omnämnts.

Man bör eftersträva ett förbilligande av de planerade järnvägskommunikationerna i Norrland.

Kommittén vill emellertid i det sammanhanget markera, att kommittén finner det synnerligen önskligt, att Eders Kungl. Maj:t vidtager *alla* åtgärder, som äro tänkbara och möjliga för att i största mån nedbringa anläggnings- och driftkostnaderna för de blivande Norrlandsbanorna och alltså göra de driftsförluster, som beräknats av Kungl. Järnvägsstyrelsen, så små som möjligt.

Därvidlag bör det i detta sammanhang klarläggas, att man från Norrlands befolkning givetvis icke har något att invända däremot, att de blivande järnvägslinjerna i allmänhet planeras, anläggas och drivas efter en lägre standard än den för statsbanebilinjer i övriga delar av landet vanliga. Kommittén föreställer sig t. o. m., att man därvidlag skulle kunna tänka sig en undersökning och ett utexperimenterande fram till ett trafiksystem med motorvagnar (nog starka att draga någon eller några godsvagnar), d. v. s. ett system, liggande mellan tertiärbanetrafik och spårvägstrafik med enklast tänkbara anordningar för upptagande och avlämnande av resande och gods, där underhålls- och driftkostnaderna icke behöfde bliva avsevärt större än för den planerade bilbusstrafiken, dock så att kostnaden för banvallen och skenorna givetvis måste bliva större än för landsvägen, vilken senare dock med ett system med tunga person- och godsbilar måste draga en ganska avsevärd kostnad för breddning, stabilisering, ständiga reparationer och underhåll, snöröjning, uppsättande av snöskärmar m. m.

Avkastningssynpunkterna få ej dominera, då det är fråga om att bygga järnvägar i Norrland.

Men även om man kan på denna väg åstadkomma en del utgiftsbesparande anordningar, så måste naturligtvis erkännas, att en del av de Norrlandsbanor, vars byggande här påyrkats, under långa tider framåt antagligen komma

att medföra större eller mindre driftsförluster för staten. Härvidlag vill emellertid kommittén — som ofta framhållits från Norrlandshåll — ännu en gång understryka den uppfattningen, att det knappast kan gå för sig, då det gäller kommunikationsfattiga trakter i Norrland, att till grund för ståndpunkttagandet endast lägga sådana synpunkter, som innebära, att man, vid bedömandet av frågan, om en järnväg bör anläggas eller ej, endast eller huvudsakligen tager hänsyn till, om man kan förvänta sig, att banan ifråga kommer att bära sig, varvid man alldeles eller i stor mån lämnar obeaktade de nationalekonomiska vinster, som kunna uppstå på andra områden — kommittén hänvisar härvidlag till de statistiska utredningar, som kommittén offentliggjort angående bl. a. inkomst- och befolkningsökningen i Norrland i samband med järnvägarnas tillkomst och utveckling — ävensom all den humanitära och kulturella hänsyn, som hittills i hög grad och med rätta fått göra sig gällande, då våra statsbanor kommit till.

Kommittén anser sig särskilt ha anledning att ytterligare understryka och framhålla dessa synpunkter nu, i synnerhet som under de senaste tiderna vid behandlingen av Norrlands järnvägsfrågor statsmakterna enligt kommitténs förmenande allt för mycket understrukit *avkastnings- och räntabilitetssynpunkterna* som grundläggande vid avgörande av frågan om byggande av järnvägar i Norrland. Man kan visserligen förstå, att sådana synpunkter ha större möjlighet att göra sig gällande och tränga fram med större styrka i en tid av ekonomisk depression och i en tid, då näringslivet i konkurrensyfte kräver lägre taxor m. m. Men trots detta kan dock kommittén ej underlåta att framhålla, att om sådana synpunkter fått göra sig gällande under gångna tider — vilka även i sig inneslutit tider av ekonomisk depression — då hade knappast några järnvägar alls i Norrland kommit till stånd eller åtminstone skulle Norrlands kommunikationsnät nu sett ut på ett helt annat sätt, till nackdel icke blott för Norrlands utan även för hela landets utveckling och framåtskridande. Den omständigheten, att statsmakterna i en betydlig utsträckning medverkat till byggande av järnvägar även i de fall, då man haft klart för sig, att det varit fråga om oräntabla sådana, utgör alltså ett bevis för, att de abstrakta avkastningssynpunkterna i dessa fall vägs och befunnits för lätta.

Kommittén måste från dessa utgångspunkter finna det synnerligen anmärkningsvärt, att — då vid byggandet av statsjärnvägar hitintills räntabilitets- och avkastningssynpunkterna i så stor utsträckning fått vika, då andra berättigade synpunkter för banbyggandet kunnat framvisas — nu, då det gäller synnerligen kommunikationsfattiga bygder i Norrland, dessa räntabilitets- och avkastningssynpunkter framföras med större styrka än förut. Det är visserligen sant, som förut antytts, att ekonomiska nedgångstider som de nuvarande (vilka dock synas komma att nu i någon mån förbytas till en bättre konjunkturperiod) måste medföra som konsekvens ett mera kritiskt granskande av föreslagna utgifter, i synnerhet om dessa gälla anläggningar, som kunna antagas draga med sig ytterligare årligen återkommande utgifter, t. ex. i form av täckande av driftsförluster. Men å andra sidan ha även, som förut antytts, under de år, som byggandet av banor genom Norrland pågått, inträffat dylika ekonomiska nedgångstider, utan att detta resulterat i ett tillbakasättande eller upphörande av järnvägsbyggandet, vars fortsättande för övrigt ur andra synpunkter kan vara synnerligen befogat under tider av ekonomiska svårigheter, då järnvägsbyggande kan i någon mån förminska arbetslösheten.

Den allmänna uppfattningen om Norrlandsbanornas låga räntabilitet är oriktig.

I detta sammanhang, d. v. s. då man kommit in på frågan om *de olika statsbanelinjernas räntabilitet*, kan det finnas anledning att anföra några siffror för att visa, att de norrländska banlinjerna — även om ett flertal av dem går med förlust — dock icke, *som helhet betraktat*, äro en så dålig affär, som det blivit en tämligen allmän uppfattning. Kommittén finner särskilt motiv för att anföra några siffror i detta hänseende, eftersom givetvis denna överdrivna uppfattning måste motverka förslag, som framkomma om bygande av järnvägar i Norrland.

Beklagligtvis förfogar kommittén ej över sådana statistiska sifferframställningar, varigenom man kan *fullt korrekt* åskådliggöra driftsresultatet av Norrlandsbanorna och huru detta ställer sig till statsbanelinjerna i allmänhet. Men några ungefärliga uppskattningar, fastän i mycket grova siffror, kan man dock få fram med ledning av statsbanornas officiella statistik för år 1926. Av nämnda publikation framgår nämligen, att om man slår ihop den samlade nettovinsten (dock exklusive utgifter för förräntning och amortering) av de statsbanelinjer, vilka till huvudsaklig del falla inom Norrland, så finner man, att nämnda Norrlandsbanor för år 1926 tillsammans lämnat en nettoinkomst, som utgör 7,875,990 kronor, vilket på det i banorna nedlagda kapitalet utgör 1,50 %.

Även om dessa avkomstsiffror äro något för höga, eftersom i här nämnda linjer även ingår den utanför Norrland fallande starkt trafikerade linjen Stockholm—Byvalla (ävensom linjen Kristinehamn—Älvbo, som faller inom Värmland och Dalarna), så torde man nog likväl kunna utgå ifrån, att denna avkastning, även efter vederbörlig reducering, är procentuellt något större än t. ex. avkastningen av ett flertal statsbanelinjer i södra Sverige, som t. ex. Krylbo—Mjölby, Skövde—Karlsborg och Göteborg—Strömstad, av vilka de två sista lämna rent underskott.

Vid en jämförelse finner man också, att nämnda avkastning från Norrlandsbanorna är större än den samlade avkastning, som erhålles från de övriga icke-norrländska statsbanelinjerna, som återstå, sedan man tagit bort de stora huvud-transitolinjerna Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö—Trälleborg (samtliga med tillhörande sidolinjer). Summan av avkastningen av nämnda grupp statsbanor utgör nämligen 1,479,779 kronor, vilket utgör 1,18 % på det i banorna nedlagda kapitalet (mot 1,50 för ovannämnda Norrlandslinjer). Läger man till nämnda grupp av icke-Norrlandsbanor även linjen Göteborg—Malmö—Trälleborg med sidolinjer, blir avkastningen 1,66 % på kapitalet, alltså endast en obetydlighet högre än ovannämnda procentuella avkomst av Norrlandsbanornas tillsammans.

Slutligen torde man i detta sammanhang kunna framhålla, att dessa beräkningar rörande Norrlandsbanornas avkastning komma att, med hänsyn till den ökade malmtrafiken, för år 1927 och följande år — såvida inga särskilda händelser tillstöta — visa ett än bättre resultat till fördel för Norrlandsbanorna. Med hänsyn till redan nu befintliga siffror för 1927 synes det nämligen, som om nettoinkomsten (exklusive kostnad för ränta och amortering) för malmbanan Luleå—Riksgränsen skulle komma att något överskrida 10 miljoner, vilket kan — under förutsättning att avkastningen av övriga Norrlandsbanor blir oförändrad — resultera i, att den samlade avkast-

ningen av Norrlandsbanorna för nämnda år kommer att stiga från ovan nämnda 1.50 till 2 % på kapitalet.

Från dessa utgångspunkter har man anledning antaga, att den samlade avkastningen av de norrländska banorna kommer att hålla sig något högre än ett flertal statsbanor i andra delar av landet, *även om ytterligare några banor tillkomma i Norrland, vilka under en del år framåt bliva i mer eller mindre grad oräntabla sådana.*

Norrlands avkastning i allmänhet motiverar att statsmakterna giva anslag för landsdelens utveckling.

Till denna utredning rörande inkomsten av de norrländska *järnvägslinjerna* — som grundar sig på den mycket rimliga uppfattningen, att Norrland bör kunna för utveckling av sitt järnvägsnät m. m. få disponera någon del av avkastningen av malmen och de andra norrländska naturtillgångarna — vill kommittén slutligen foga en erinran därom, att man torde kunna med ledning av den officiella statistiken våga sig på det påståendet, att avkastningen från Norrland *på andra områden* (främst inom *exportindustriens* område) lämnar ett ännu mycket bättre resultat, som bl. a. åstadkommer, att statens nettoinkomster av denna landsända, som helhet betraktade, lämna så betydande bidrag till statskassan, att även detta kan i någon mån motivera, att statsmakterna icke äro allt för knapphänta, särskilt då det gäller anläggningar, som kunna ytterligare öka landsdelens prestationsförmåga i nämnda hänseende.

En klok politik att låta järnvägsbyggandet fortskrida utan upphåll.

Till de skäl, som här ovan anförts för ett fortsatt järnvägsbyggande i Norrland, vill kommittén endast lägga ytterligare *ett*, nämligen att det under de hittills förflutna tiderna för järnvägsbyggandet i Norrland visat sig vara ur många synpunkter en synnerligen klok taktik att låta järnvägsbyggandet fortskrida *utan upphåll* och på sådant sätt, att man alltjämt haft sysselsättning för och uppövad en lämpligt tilltagen stock av teknisk och annan personal samt arbetare, vilka efter hand som en järnvägsbyggnad fullbordats, överflyttats till ett nytt byggnadsföretag.

Skulle man nu upphöra med allt järnvägsbyggande, spolierar man hela denna tekniskt-ekonomiska tillgång för staten, på samma gång man kastar ut en massa folk i arbetslöshet i Norrland, där arbetslösheten i en hel del trakter redan förut är synnerligen betydlig.

Slutyrkande.

Under hänvisning till samtliga här ovan nämnda skäl och synpunkter vill alltså landstingens Norrlandskommitté härmed giva sin anslutning till det flertal röster från länsstyrelser, landsting, kommuner samt enskilda personer och sammanslutningar, vilka under de senaste tiderna framfört den norrländska befolkningens enträgna krav i denna fråga.

Landstingens Norrlandskommitté tillåter sig alltså att härmed framföra en vördsam vädjan,

att Eders Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådana åtgärder, att järnvägsbyggandet i Norrland kan fortsättas, och att här

ovan omnämnda och andra planerade banor kunna bli föremål för en sådan behandling av statsmakterna, att de kunna inom en rimlig tid byggas, så att för Norrlands kommunikationsfattiga bygder skapas de förutsättningar, som äro ett av livsvillkoren för landsdelens fortsatta framåtskridande och utveckling.

Umeå den 17 december 1927.

Å Landstingens Norrlandskommittés vägnar:

Underdånigst

N. G. RINGSTRAND.

Ernst Hage.

Bilaga II.

Avskrift.

TILH KONUNGEN.

Järnvägskommitterade för samtliga landskommuner i Tornedalen samt Haparanda stad jämte representanter för allmänheten i nämnda älvdal samlade till gemensamt möte i Övertorneå få härmed i underdånighet anföra följande:

Tornedalsbefolkningen har av ålder vant sig vid att i fullt förtroende till statsmakternas goda vilja helt överlämna de stora frågornas behandling och avgörande i myndigheternas händer, betraktande sådana saker som myndigheternas naturliga åligganden. Den är också av erfarenhet fullt övertygad om, att statsmakterna även framgent komma att tillgodose våra behov och i den mån, det är möjligt, tillmötesgå alla berättigade krav, som bygdens utveckling kan komma att ställa på dem. I förlitande på vår bygds enastående naturrikedomar och utvecklingsmöjligheter samt på Eders Kungl. Maj:ts städse visade stora intresse för dessa trakter äro vi även beträffande vår brännande kommunikationsfråga fullt övertygade om, att våra förhoppningar om en snar och tillfredsställande lösning icke skola komma på skam.

Vi anse oss dock varken kunna eller vilja underlåta att för Eders Kungl. Maj:t framhålla, att de senaste åtgärderna för vår kommunikationsfrågas lösning d. v. s. tanken att ersätta den i utsikt ställda järnvägen på sträckan Övertorneå—Pajala med en busslinje verkat som en stor misräkning för befolkningen. Denna befolkning är nämligen oberoende av partimötsättningar och annat fullt enig och övertygad om, att en busslinje på denna sträcka icke kan ersätta en järnväg och bliva den kraftiga hävstång för bygdens materiella och andliga utveckling, som en järnväg kan bli. Vi anse det därför vara vår oavvisliga skyldighet både mot oss själva och våra efterkommande att med alla till buds stående lojala medel kämpa för en tillfredsställande lösning av denna fråga, som om någon utan överdrift kan betraktas som en livsfråga för bygden.

I en sak vilja vi blott i underdånighet hänvisa till de av landstingets i Norrbottens län förvaltningsutskott, landstingens Norrlandskommitté, Pajala

järnvägskommitté och jämväl av agronom Wanhainen gjorda, vägande framställningar i ärendet samt tillägga, att det enligt vårt förmenande är oriktigt att låta den ekonomiska kalkylen för järnvägarnas driftsresultat vara ensamt avgörande i de norrländska järnvägsfrågorna. I stället synes den synpunkten, som tager sikte på banans framtida inflytande på de olika bygdernas utveckling, böra få mera göra sig gällande vid avgörandet av hithörande spørsmål. Och får denna synpunkt komma till sin rätt beträffande Tornedalens kommunikationsproblem då äro vi övertygade om, att statsmakterna skola låta alla betänkligheter fara. Det är nämligen vår fulla övertygelse, att en järnväg Övertorneå—Pajala skall inom kort tid mångdubbla värdet av denna landsända icke blott för sig själv utan även för hela landet. Den i stark tillväxt varande befolkningen kan på denna sträcka genom utnyttjande av dess naturliga resurser inom kort tid skapa ett nytt Kiruna. Dessutom är det en trängande nödvändighet, att folkökningen nu, sedan möjligheterna till emigration och beredande av utkomst vid industrien äro stängda, beredes möjlighet att utvidga jordbruket vartill bygden erbjuder enastående naturliga förutsättningar, blott älv dalen blir tillgodosedd med ändamålsenliga kommunikationer: järnväg Övertorneå—Pajala och djuphamn i förbindelse med järnväg vid Torneälvens mynning i likhet med motsvarande järnvägs- och hamnanläggningar på andra sidan gränsen.

Ändamålsenliga kommunikationer, som tillgodose hela dalens behov, skola bereda befolkningen möjlighet att genom sitt eget arbete draga nytta av de enorma rikedomar, som vår bygd äger i form av malm i våra malmfält, virke i våra skogar o. s. v. Någon del av statens inkomster genom Kiruna, vilket både geografiskt och historiskt hör till Tornedalen, bör komma denna bygd till godo. Våra längre ned i dalen belägna malmfält äro visserligen genom statens senaste överenskommelse med Grängesbergsbolaget så att säga fastlåsta för avtalstiden och kunna sålunda ej under den närmaste tiden utnyttjas för denna landsändas utveckling, men de finnas där ändå, och får bygden blott sin kommunikationsfråga löst, då kan befolkningen med tillförsikt se framtiden an.

Vid jämförelse mellan de i Norrland planerade järnvägsbyggena torde ingen kunna framvisa så starka skäl för igångsättande av banbygget som ifrågavarande bandel. Redan den åberopade betydelsen av en järnväg för den relativt talrika befolkningen i övre delen av Tornedalen, för dess materiella och kulturella framåtskridande, för tillvaratagandet av naturrikedomarna samt å andra sidan busstrafikens synbara otillräcklighet för ortens behov samt dess oförmåga att åstadkomma någon uppräckning av näringarna torde väga tungt vid fattandet av ett principbeslut för kommunikationernas förbättrande i Tornedalen. Därtill kommer ett skäl, som ingen annan planerad järnvägssträcka kan åberopa, nämligen det viktiga riksintresse, som Övertorneå—Pajalabanan otvivelaktigt måste kraftigt befrämja. Ett uppskjutande av nämnda banbygge medför vidare helt naturligt trafikens riktande åt andra sidan älvstranden, där järnvägsbygget fortskrider i raskt tempo allt längre och längre uppför dalen. Någon större roll härutinnan kommer den planerade busstrafiken aldrig att spela i dessa trakter, vilket också de finska myndigheterna till fullo insett och vilket gjorda erfarenheter påvisa.

Utan att återupprepa de i ovannämnda underdåniga skrivelse framförda skälen för järnvägens framdragande från Övertorneå till Pajala och vilka

mötet på det kraftigaste understryker tillåta sig undertecknade att härmed i underdånighet framföra en vädjan,

att Eders Kungl. Maj:t vidtog åtgärder för framläggande inför årets riksdag av frågan om järnvägens framdragande från Övertorneå till Pajala.

Övertorneå den 8 januari 1928.

Underdånigast

Å mötets vägnar:

För Juckasjärvi kommun:

J. P. Dahlén.

För Pajala kommun:

W. L. Wanhainen.

Carl T. Wanhainen.

För Övertorneå kommun:

E. Fr. Carlström.

G. Forsström.

För Hietaniemi kommun:

Helmer Sandquist.

För Karl Gustafs kommun:

K. H. Suo.

För Nedertorneå kommun:

Gustaf Wikberg.

För Haparanda stad: