

Nr 323.

Av herr **Lövgren m. fl.**, *angående igångsättande av arbete för banbyggnad Morjärv—Kalix—Karlsborg.*

Frågan om en järnväg nedöver Kalix älvdal från någon punkt på stambanan ned till hamn vid kusten har stått på dagordningen alltsedan järnvägen för mer än 25 år sedan nådde Morjärv vid Kalixälven. Men undan för undan har den skjutits åt sidan för andra banbyggnadsprojekt inom landet. Följden av den isolering från järnvägsnätet som Kalixbygden befunnit sig uti finna vi nu i en stagnation inom näringslivet och därav följande arbetslöshet och nöd. Vid senaste månadsskifte var antalet arbetslösa inom Töre kommun 174 och Nederkalix 424 eller tillsammans 598 personer. Denna siffra kommer emellertid att avsevärt gå i höjden, då arbetarna vid Axelsvik och Båtskärsnäs i mitten av februari bliva utan arbete genom bristen på råvara vid dessa sågverk ända fram till midsommar, då det under vintern avverkade virket blir tillgängligt.

Mot bakgrunden av denna arbetslöshet och mot bakgrunden av det faktum att samma förhållande kommer att råda även nästa år i förvärrad form, då det icke lyckats sågverken inom Kalixdistriktet att i år fylla sitt behov av råvara i högre grad än under det gångna året utan snarare blir deras brist större under det år som nu börjat, blir det nödvändigt att redan under denna vinter planera lämpliga arbeten för att lätta trycket på arbetsmarknaden däruppe under det år som kommer. Arbetslösheten är stor inom hela Norrbottens län och omfattade vid årsskiftet 2,092 personer. Hårdast hava kommunerna inom östra delen av Norrbotten drabbats därav på grund av den stagnation inom industrien som rått och råder. Föregående år tillsatte regeringen en kommitté för att komma med förslag till hjälp åt de arbetslösa på Seskarön. Och denna kommitté har i sitt den 16 december avgivna betänkande gjort en del uttalanden som förtjäna att återgivas därför att de ställa situationen däruppe i klar belysning. Kommittén har funnit, att en sågverksdrift vid Seskarön skulle bliva förlustbringande under nuvarande konjunktur, och föreslår i första hand, att man tillgriper arbetet på järnvägen Haparanda—Karl Johans hamn jämte hamnanläggning därstädes för att lindra det tryck, som nu vilar på Nedertorne kommun. Då man emellertid är säker på att arbetslösheten kommer att räcka längre än under den tid som åtgår för iordningställandet av denna bandel och hamn, föreslår man i andra hand igångsättandet av järnvägsbygget Morjärv—

Kalix. Kommittén anför härom följande: »Ett arbete, som ävenledes skulle kunna bli till mycket stort gagn i nu ifrågavarande hänseende (d. v. s. att under den nu rådande krisen inom sågverksindustrien skapa tillfälliga arbetsmöjligheter), är den planerade järnvägsbyggnaden Morjärv—Kalix, om vilken järnvägsstyrelsen och vederbörande departementschef redan år 1921, då fråga förelåg om banbyggets igångsättande som nödhjälpsarbete, uttalat, att banans betydelse vore så stor, att densamma förr eller senare *måste* komma till stånd. Med tanke på den reorganisation av Kalixindustrien, som sedan nämnda tid ägt rum, och den ytterligare utveckling av denna industri, som kan förutses, bör detta uttalande fortfarande anses äga giltighet och än större anledning nu föreligga att igångsätta arbetet, därest arbetslöshetsförhållandena så skulle påfordra. Banan skulle få en längd av 47.4 km. och är kostnadsberäknad till 6,300,000 kronor. Med en beräknad arbetstid av fyra år skulle vid arbetet kunna sysselsättas i medeltal 300 man, vadan här måhända skulle erbjuda sig större möjligheter att placera arbetslösa från Seskarö än vid hamnbygget och i samband därmed stående arbeten.

Beträffande sättet för bedrivande av de ovan berörda arbetsföretagen anse sig länsstyrelsen och de sakkunniga böra framhålla, att företagen för att bli till här avsedd hjälp för Seskaröbefolkningen böra utföras som arbeten i den öppna marknaden.»

Anledningen till krisen inom den norrbottniska sågverksindustrien är att söka uti den hårda konkurrens som råder på råvarumarknaden och på det förhållandet, *att staten är den största skogsägaren inom länet utan att själv driva någon förädlingsverksamhet eller visa sig villig att på rimliga villkor säkerställa den norrbottniska träförädlingsindustriens råvarubehov.* Seskarökommittén anför härom i sitt betänkande följande, som kan vara värt att begrundas av riksdagens ledamöter: »Under det att inom södra och mellersta Norrland huvudparten av skogsarealen innehaves av bolag och självägande bönder, och de allmänna skogarna endast upptaga en ringa bråkdel av arealen, råder som bekant i övre Norrland ett alldeles motsatt förhållande. Inom Norrbottens län utgöres sålunda ej mindre än 68 % av hela skogsarealen av stats- och allmänningsskogar. Återstoden fördelar sig mellan bolag och andra enskilda ägare med resp. 11 % och 21 %.

De sydnorrländska sågverken disponera merendels över betydande arealer egna skogar, från vilka de tillgodogöra sig den huvudsakliga delen av sitt råvarubehov. Inom Norrbottens län finnes däremot endast ett sågverksföretag, Munksunds aktiebolag, som i någon nämnvärd grad är skogsägande. I övrigt är trävaruindustrien därstädes helt hänvisad till att genom inköp av enskilda eller kronan täcka sitt råvarubehov. Då nu staten är den ojämförligt största skogsägaren, blir industrien här nästan helt och hållet beroende av möjligheterna av att å de årliga kronoskogsauktionerna inköpa sitt virkesbehov till priser, som stå i skäligt förhållande till priserna på den färdiga varan. Domänstyrelsen ställer sig icke avvisande mot fleråriga leveranskontrakt, men fasthåller vid, att de priser, som kunna uppnås å auktionerna, skola ligga till grund för prisbestämningen vid kontraktens uppgörande.

Flera faktorer medverka emellertid till att hålla dessa priser på en synnerligen hög nivå, ofta överstigande vad som med hänsyn till läget på exportmarknaden kan anses sunt och skäligt. — De sydnorrländska sågverken kunna i allmänhet på grund av sitt läge och delvis även på grund av det egna verkets högre kvalitet betinga sig något fördelaktigare priser för sina varor än de norrbottniska verken. Redan härav följer en möjlighet för de förra att uppträda som konkurrenter på den övernorrländska timmermarknaden, under det att en motsvarande konkurrens inom sydligare ådalar från de norrbottniska företagens sida är helt utesluten. För dessa sydnorrländska konkurrenter, vilka taga huvudparten av sitt råvarubehov från egna skogar, gäller det i regel endast att å auktionerna häruppe komplettera årsbehovet med vissa poster, vilkas åtkommande emellertid kan vara av den största vikt för uppehållande av full produktion med lämpliga sortiment. Priserna kunna tydligen under sådana omständigheter komma att uppdrivas till en onaturlig höjd, och dessa toppriser bliva i stor utsträckning normerande för hela försäljningen. De norrbottniska trävaruföretag, som icke disponera över egna skogar och som hava en mycket begränsad inköpsräjong, måste under dessa förhållanden komma i en mycket ogynnsam ställning, särskilt som numera de tidigare i stor utsträckning utnyttjade möjligheterna till virkesinköp från Finland praktiskt taget bortfallit, och minskad tillgång på grövre dimensioner i de sydnorrländska skogarna är för år skärper konkurrensen.

Förklaringen till de särskilda svårigheter, för vilka den norrbottniska trävaruindustrien varit utsatt, torde till en väsentlig del vara att finna i nu berörda förhållanden. För en rationell skötsel av kronoskogarna i Norrbotten torde dock, om man ser frågan på längre sikt, en livskraftig lokal industri vara av så stor betydelse, att redan häri borde ligga en anledning för staten att icke gentemot denna industri allt för kraftigt utnyttja sin monopolställning som virkesleverantör. Härtill komma de stora allmänna intressen, som sammanhånga med industriens betydelse för folkförsörjningen och den kulturella utvecklingen i dessa bygder. En trävaruindustri i Norrbotten, byggd på sunda ekonomiska och tekniska grunder, bör därför när det gäller att säkerställa dess behov av råvara kunna räkna med stöd från det allmännas sida. För detta ändamål synes böra övervägas, om icke en viss modifikation i domänverkets hittills följda försäljningspolitik borde iakttagas, så att norrbottensindustriens råvarubehov åtminstone i viss utsträckning tryggas. En närmare utredning av hithörande frågor framstår som en angelägenhet av största betydelse för norrbottensindustriens framtid.»

En del av detta Seskarökommitténs uttalande sammanhänger ju icke direkt med frågan om järnvägens byggande nedför Kalix älvdal från Morjärv till Kalix. Men då vi anse det vara av vikt att riksdagens ledamöter få kunskap om hela industriproblemets bakgrund, ha vi återgivit detsamma även i den del det handlar om industriens råvaruförsörjning, ty det är ju en ganska märklig sak, att nödläget inom Norrbottens sågverksdistrikt kan sägas bero på den omständigheten, att staten äger två tredjedelar av skogstillgångarna och är den ojämförligt största skogsägaren.

För att göra industrien bärkraftig även inom denna del av landet erfordras emellertid bl. a. att den sättes i förbindelse med järnväg. Talet om att motorismen gjort järnvägarna överflödiga är nonsens för den, som känner till förhållandena inom dessa trakter och som vet, vilket handikap det har varit i gången tid att icke järnvägen gick fram till kusten och satte industrien i direkt förbindelse med landet i övrigt.

Under den korta tid som stått oss till buds har det icke varit möjligt att komplettera den utredning, som bifogades motionen i samma ämne år 1925. Men vi hava dock fogat denna något föråldrade utredning till vår motivering, därför att även om den ger en något sämre bild av den trafikbelastning järnvägen skulle få än den som man skulle komma till vid en ny utredning, så ger den dock en bild av de möjligheter som finnas att få banan lönande i en framtid. Sedan år 1925 ha ju sågverken vid Axelsvik, Båtskärsnäs, Karlsborg och Törefors rationaliserats och den då nedlagda sulfatfabriken vid Karlsborg återupptagit driften, sedan den erhållit ett fullständigt nytt maskineri och väsentligt höjd produktionsförmåga. Godsmängden torde därför kunna räknas något högre än uti den ekonomiska utredning vi här återge.

»Genom Kungl. Maj:ts brev den 3 augusti 1917 anbefalldes järnvägsstyrelsen att verkställa fullständig undersökning angående anläggning av en statsbana från Morjärvs järnvägsstation efter Kalix älv till Nederkalix. Därjämte anmodades Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen genom Kungl. Maj:ts brev, av samma dato, att efter samråd med Kungl. Järnvägsstyrelsen, Kungl. Lotsstyrelsen och Chefen för Generalstaben verkställa undersökning angående anläggning av en hamn vid den ifrågasatta banans slutpunkt i trakten av Nederkalix. Denna utredning är numera verkställd, och genom tillmötesgående från järnvägsstyrelsen ha vi blivit i tillfälle att taga del av densamma. Två alternativa linjer äro undersökta. Den ena på östra sidan om Kalix älv fram till Nederkalix, kallad Kamlungelinjen. Den andra gående västra sidan av älven från Morjärv till Kosjärv, därefter fram till älven med broövergång vid Långforsen. Denna senare linje är benämnd Kosjärvslinjen och torde ur alla synpunkter vara att föredraga, enär den skulle sätta Töre sockens tätast befolkade delar i nära förbindelse med järnväg. Vidare finge man vid byggande av en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro en av behovet påkallad sammanknytning av landsvägsnätet.

Ur denna utredning skall här anföras vissa sammanfattande delar, emedan det skulle föra för långt, att i motiveringen medtaga hela den vidlyftiga och detaljerade utredningen.

»— — — För en järnväg, som i huvudsak följer Kalixälvens dalgång från Morjärv till kusten, kommer det omedelbara trafikområdet att utgöras av den södra hälften av Nederkalix tingslag eller närmare bestämt av den del av Nederkalix församling, som ligger mellan Sangis älv och Korpikan å ena sidan samt havet å den andra och den del av Töre församling, som ligger söder om stambanan. Områdets landareal uppgår till c:a 80,000 har, varav omkring 90 % är skogs- och myrmark och 10 % tomtmark, åker och äng.

Det övre Norrlands bebyggelse har börjat vid kusten och följt älvdalarna inåt landet. Bosättningen är alltjämt så fördelad, att medan skogs- och myrbältena mellan älvdalarna äro nästan folktomma, så träffar man i älvdalarnas nedre delar rätt folkrika bygder.

Även i Nederkalix tingslag är bebyggelsen koncentrerad till Töre, Kalix och Sangis älvdalar och till kusten vid älvarnas mynningsvikar, men skil-

jer sig emellertid från de närliggande älvdalarnas genom sin ringa längd. Medan i Piteå, Luleå och Torne älvdalar en nästan sammanhängande bygd sträcker sig från kusten c:a 10 mil och mer längs älvdalen inåt landet, når i Kalix och Töre älvdalar kustlandets bebyggelse ej upp till den c:a 4 mil från kusten gående stambanan, utan redan ett par mil från kusten tränga skogs- och myrmarker fram till älvarna.

Då den övervägande delen av Nederkalix tingslags befolkning bor vid kusten eller i dess närhet, kommer järnvägen Morjärv—Nederkalix—Svartholmsfjärden att inom sitt trafikområde innesluta betydligt större andel av tingslagets befolkning än av dess areal.

	Nederkalix tingslag	Inom banans trafikområde
Areal land, km ²	1,717	800
Invånare	16,222	13,100
Invånare pr km ²	9.4	16.4

Av tingslagets areal faller inom trafikområdet ej mer än 47 %, men av dess folkmängd 81 %.

För att belysa banans läge i förhållande till de större bygderna har med ledning av S. De Geers befolkningskarta utarbetats nedanstående tablå över folkmängden inom olika delar av trafikområdet. Denna sammanställning har kompletterats med uppgift om orternas avstånd till nuvarande station å stambanan och till blivande å den planerade järnvägen.

Del av trafikområdet	Folk- mängd	Avstånd till station vid			Skillnad i avstånd	
		Stam- bauan	Kam- lunge- linjen	Kosjärv- linjen	Kam- lungelin- jen mot stam- banan	Kosjärv- linjen mot Kamlunge- linjen
K i l o m e t e r						
Kamlunge by	200	12	—	12	12	12
Nedre Kalixdalen	6,100	24	—	—	24	—
Industriorter vid älvmynnigen	2,100	30	—	—	30	—
Skogsbältet mellan Kalix och Sangis	200	32	8	8	14	—
Sangis by	1,000	22	12	12	10	—
Skogsbältet mellan Kalix och Töre	200	20	10	—	10	—
Byar vid Pålängefjärden	1,200	35	15	15	20	—
Byar vid Törefjärden	700	27	18	14	9	4
Töre och Törefors	1,400	20	17	7	3	10
Summa	13,100	—	—	—	—	—

Bortsett från vilket alternativ, Kamlunge- eller Kosjärvlinjen, som bygges, medför banan en högst avsevärd förbättring i kustlandets kommunikationer, då den, som av tabellen framgår, förkortar avståndet med en till tre mil för större delen av Nederkalix kustbygd.

Kosjärvslinjen, som förordas av representanter för Töre socken, får, när den går enbart 7 km. från Töre, ett i förhållande till bebyggelsen något gynnsammare läge än Kamlungelinjen. I vad mån detta förmår motväga Kosjärvs- linjens högre anläggningskostnad, skall, sedan trafikberäkningarna för de båda linjerna blivit utförda, närmare undersökas.

Efter denna redogörelse för bebyggelsens omfattning skall dess utveckling under tiden efter år 1870 skildras i grova drag. De siffror, som nedan anfö- ras, avse Nederkalix tingslag, men då c:a 80 % av tingslagets folkmängd är bosatt inom trakter, som tillräknas banans trafikområde, öva förhållandena inom trafikområdet ett avgörande inflytande på talvärdena.

År	Folkmängd inom		Ökning sedan	
	Norrbot-	Nederkalix	Norrbot-	Nederkalix
	tens län	tingslag	tens län	tingslag
	Invånare i 1000-tal		p r o c e n t	
1870	76.1	8.1	—	—
1880	90.8	9.4	19.3	15.1
1890	104.8	11.1	15.0	17.8
1900	134.8	12.9	29.1	16.7
1910	116.1	15.0	19.5	16.2
1920	180.3	16.2	15.6	7.8

Folkmängden inom Nederkalix tingslag har ej ökat i samma mån som i Norrbottens län i sin helhet, men till år 1910 har ökningen varit ganska jämn, synbarligen beroende på utvecklingen av Kalix träindustriområde. Jordbruksbefolkningen inom tingslaget har under perioden 1900—1910 ej ökat utan lidit en, visserligen obetydlig, minskning. Under senare år har trävaruindustrien ej ökat sin produktion men däremot moderniserat sin drift, så att den erfordrar mindre mänsklig arbetskraft. Den härav följande minskningen av industriens rekryteringsbehov har givetvis i sin mån bidragit till att den senaste tioårsperiodens folkökning ej är fullt hälften så stor som närmast föregående perioders. Ännu ligger den dock över riksmedelssiffran, men sannolikt är den speciella norrlandsutvecklings tid här förbi och man torde för folkmängden inom Morjärv—Nederkalixbanans trafikområde få räkna med en ökning, som mera närmar sig riksmedeltalet. (*Motionärernas anmärkning:* Att befolkningen inom Nederkalix tingslag icke ökat i samma takt som inom Norrbotten i övrigt är en naturlig följd av att trävaruindustrien redan på 1880-talet nått i det närmaste sin nuvarande omfattning och att en stark tillströmning av folk till det övriga Norrbotten skett genom gruvdriftens enorma utveckling.)

Efter att hava statistiskt redogjort för befolkningens fördelning i yrkesgrupper och därvid konstaterat, att enligt 1910 års statistik 48.5 % av befolkningen får sin utkomst inom jordbruk, skogsbruk eller fiske, samt 34 % sysselsätts vid industrien och 17.5 % äro att hänföra till övriga yrken, övergår man i utredning till redogörelse för näringsarnas nuvarande ståndpunkt och sannolika utvecklingsmöjligheter och anför därvid bl. a.

»Jordbrukskonsulenten W. L. Wanhainen, Luleå, har i en i november 1919 lämnad utredning 'Promemoria angående de alternativa järnvägsförslagen Nederkalix—Överkalix—Masungsbyn—Kiruna och Övertorneå—Pajala—Masungsbyn—Kiruna ur jordbrukssynpunkt' framhållit, att jordbruksnäringen inom de olika banornas trafikområden är och för framtiden sannolikt måste bli baserad på boskapsskötsel och därför nödvändig foderodling, men att den norrländska bonden icke kan helt lägga sitt jordbruk på denna bog utan dessutom behöver sädesodlingen, även om denna för honom ej bliver av så stor betydelse som för lantbrukarna i sydligare delar av landet.»

Rörande tillgången på odlingsvärd jord inom nedre Kalixdalen skriver herr Wanhainen:

»Från Ängesåns utlopp ned till Bondersbyn, där Kalixdalen s. a. s. möter kustslätten, löper älven genom utpräglad moränterräng. Frånsett trakten vid övre ändan av Råktjärv, omkring Morjärv och båda ändarna av Kamlungeträsket, där smala strandremsor med odlingsbar jord förekomma, nå bergen och moränterrängen ända fram till älven. Förekomsten av myrmarker är till följd därav mycket begränsad.

Vid jämförelse med Torneälven är det anmärkningsvärt, att de stora uppgrundningarna, sådana som Djupträsket, Råktjärv, Morjärv och Kamlunge-

träsket i Kalixälven, icke äro i större utsträckning än fallet är igenfyllda och uppgrundade. Detta står tydligen i samband med beskaffenheten hos de lösa jordlagren vid älvarnas övre lopp.

Nedanför Bondersbyn vidgar dalen ut sig, blir bred och mäktig samt för- enar sig nästan omärkligt med de stora slätter, som ligga utmed havet. Äl- ven har här skurit sig ned i mäktiga sand- och leravlagringar. På något av- stånd från älven täckas dessa i regel av torvbildningar av växlande mäktighet.

Inom denna utvidgade del av Kalixdalen finnas ofantligt vidsträckta arealer odlingsmark. En väsentlig del av dessa utgöras av myrmark på botten av lera eller lerblandad sand och är i stort sett av utmärkt god beskaffenhet. Närmast kusten nedsattes dessa markers värde visserligen i avsevärd mån genom den mängd av alun, som leran här innehåller. Detta gäller dock så begränsade arealer, att det icke kan utöva nämnvärt inflytande på totalom- domet angående odlingsmarkerna inom nedersta delen av Kalixdalen.»

De större odlingsmarkerna ligga alltså inom järnvägens trafikområde, dit även den nuvarande odlingen är koncentrerad. Av Nederkalix tingslags åker- areal, 3,940 har, äro c:a 74 % eller 2,900 har belägna inom den del av kust- landet, som banan skulle beröra.

I den förutnämnda promemorian göres följande sammanfattning av Mor- järv—Nederkalixbanans betydelse för jordbruket.

»Denna sträcka måste betraktas som en lokalbana väsentligen avsedd för nedre delen av Kalixdalen och för kustlandet från Sangis till båda sidor om Törefjärden. Dock kan den få betydelse även för Tornedalen och dess jord- bruk, ifall ingen hamn kommer till stånd närmare Haparanda. De inre de- larna av både Töre och Nederkalix socken stå redan genom stambanan i järnvägsförbindelse med länets centrala delar. Och för nedre delen av socknen, just för de delar av densamma som komma att få den största nyttan av den ifrågasatta järnvägen, erbjuder sjöfarten (och automobiltrafiken) under som- marmånaderna ganska goda förbindelser. Under de sju vintermånaderna äro dessa trakter däremot mycket illa lottade i fråga om samfärdsmedel. Att denna ojämnhet i fråga om kommunikationerna inverkar i högsta grad men- ligt på jordbruket säger sig självt. En järnväg genom nedre delen av Ka- lixdalen skulle utan tvivel medföra en mycket kraftig uppryckning av jord- bruket i nedre delen av socknen. Där finnes, som framgår av den föregå- ende framställningen, mycket stora vider värdefull odlingsmark. Dessutom erbjuda förhållandena goda möjligheter till uppdrivande av intensiteten både hos växtkulturen och husdjursskötseln högst betydligt. Transporterna för jordbrukets hjälpmedel och för de färdiga jordbruksalstren bliva nämligen korta och billiga. Befolkningen har här också visat mycket stort intresse för jordbrukets upphjälpande, större än i de flesta andra trakter i länet, sålunda hava t. ex. tjuvföreningarna under kristiden i Nederkalix visat mycket större livskraft än i de övriga delarna av landet. Likaså lägga bönderna f. n., trots de höga arbetslönerna, mycket arbete på jordens täckdikning, allt detta utgör en god borgen för att jordbrukarna verkligen komma att utnyttja de möjligheter, som förbättring av samfärdsmedlen komma att skapa för dessa trakter.»

Efter att i detalj ha redogjort för de godsmängder, som jordbruket skulle tillföra banan, övergår utredningen till att redogöra för industriens ställning till banan och de godsmängder den har påräknat från denna: »Av de större företagen ligga samtliga utom Törefors sågverk i omedelbar närhet av den planerade järnvägen, men trots detta kan ej banan påräkna någon större del av verkens råvaror eller produktion som transportobjekt. Den viktigaste rå- varan är Kalixälvens flottgods, och av detta kommer med säkerhet ej något att fraktas på järnvägen. Kamlungelinjen, som allt från Morjärv följer älven,

saknar givetvis förmågan att konkurrera med flottningen å nedre delen av Kalixälvens flottled. Det västra alternativet, Kosjärvslinjen, går på några kilometers avstånd från flottlinjen, och vid trafikplatserna Langträsk och Kosjärv kan banan tänkas erhålla en del transporter av pappersved och timmer från de banan närmast liggande skogstrakterna. Storleken av dessa transporter uppskattas med ledning av likbelägna stationers avsändning till 500 ton.

Om man således ej kan motse några mera betydande transporter av timmer och pappersved från banans lokala trafikområde, kunde dock tänkas, att industrierna vid Kalixälvens mynning komma att uppträda som köpare av virke från trakter vid stambanan och att detta virke sedan komme att fraktas å järnvägen till verken. Då emellertid stambanan rätt nära Morjärv skäres av flottbara vattendrag, som rinna ut i havet i närheten av industriella anläggningar, torde järnvägen ej kunna påräkna några större transporter av sådant virke. De vid flottledernas utlopp belägna verken äro antagligen fullt konkurrenskraftiga i fråga om sågtimret, eller ock ställa sig flottning och prämfrakt eller bogsering fördelaktigare än järnvägstransport. Beträffande pappersveden åter torde, på grund av de mindre dimensionernas större sjunkningsprocent, järnvägstransporten hava större konkurrensförmåga, och till Kalix sulfatfabrik antages en transport av 500 ton pappersved pr år.

De till fabriken gående transporter, som industriens representanter anse, att banan kommer att erhålla, utgöras av diverse driftmaterialier, såsom oljor, maskindelar m. m. Dessa sändningar gå i regel som styckegods och beräknas uppgå till c:a 200 ton pr år för en större och c:a 100 ton pr år för en mindre anläggning.

Av industriernas tillverkningar, sågade trävaror och trämassa, torde de sågade trävarorna ej komma att i någon nämnvärd omfattning övergå till järnvägstransport. Någon export av sågat virke över Narvik kan ej, sedan sjöfartsförhållandena nu åter blivit normala, förväntas, utan från sågverken får banan endast frakta några hundra ton byggnadsvirke till närbelägna orter. Kalix sulfatfabrik anser däremot sannolikt, att av dess tillverkning någon del kommer att skeppas över Narvik. Denna trafik jämte mindre poster till pappersbruk inom landet har av företagets ledning uppskattats till 2 å 3,000 ton pr år.

Sammanfattas de i det föregående från industrien beräknade transporterna, erhållas följande godsmängder:

	Kamlungelinjen	Kosjärvslinjen
Timmer och pappersved	500 ton	1,000 ton
Industriстыckegods	1,500 »	1,500 »
Trävaror	500 »	500 »
Trämassa	3,000 »	3,000 »
	5,500 ton	6,000 ton

Det är ett genomgående drag hos den norrländska trävaruindustrien att den för utfrakt av sina produkter nästan helt använder sjötransport. Verken ligga vid kusten och hava egna hamnar, så att skeppningen kan ske direkt, utan att någon transport till annan hamnplats behöves ifrågakomma. Trävarorna och större delen av pappersmassan utskeppas dessutom i regel i så stora poster, att det anses förmånligare att låta båtarna gå till anläggningens egen hamnplats än att centralisera skeppningen genom att skicka godset på järnväg till större exporthamn. Skulle i en del fall skeppningen ej kunna ske direkt, har verket ofta tillgång på prämtonnage, som då användes för transporten till lastageplats.

Någon övergång från den direkta skeppningen till järnvägstranport anses ej sannolik i fråga om trävarorna och pappersmassan annat än, när det är fråga om någon mindre tillfällig leverans. Däremot framhålles ofta, att järnvägarna, om utvecklingen går därhän, att pappersmassan inom landet i större utsträckning förädlas till papp och papper, komme att transportera en avsevärd del av denna tillverkning till större hamn, som anlöpes av linjeångare. Inom Kalix industriområde har trämasseindustrien först på senare år vunnit indest, och en övergång till papperstillverkning torde ligga långt fram i tiden.»

Utredningen sammanfattar banans medelbara trafikområde sålunda: »Storleken av Morjärv—Svartholmsfjärdsbanans medelbara trafikområde bliver i hög grad beroende på om banan skall tjäna som ensam utfartsväg till en för Kalix- och Tornedalen gemensam hamn vid Svartholmsfjärden eller om man för Tornedalen skall tänka sig särskild hamn vid Karl Johans stad eller, vilket väl är troligast, en järnväg bygges från Haparanda till hamnen vid Svartholmsfjärden.

Söder om Morjärv kommer gränsen för trafikområdet att gå mellan Avafors och Bjurå trafikplatser å stambanan på ett avstånd av 29 km. från Morjärv.

I vad mån Torne- och Kalixdalens hamnintressen kunna tillgodoses av en hamn vid Svartholmsfjärden och i vad mån den föreslagna banan från Morjärv lämpar sig som gemensam utfartsled, belyses av nedanstående tablå över de järnvägsavstånd till hamn, som olika alternativ medföra.

	Avstånd till hamn vid			Minskning i avstånd				
	Luleå	Svartholmsfjärden		Karl Johans stad	Svartholmsfjärden Karl Johans stad via			
		Morjärv	kustbana		Morjärv	kustbana	Svartholmsfjärden via	
Haparanda . . .	229	146	41	16	83	188	130	25
Karungi	203	120	67	42	83	136	78	25
Lapträsk	182	99	88	63	83	94	36	25
Vitvattnet . . .	165	82	105	80	83	60	2	25

En för båda ådalarna gemensam hamn vid Svartholmsfjärden (med banan från Morjärv som enda förbindelse) innebär visserligen en förkortning med 83 km. av nuvarande avstånd till hamn för båda ådalarna, men för Tornedalen bliver det kvarvarande avståndet dock vid detta alternativ så betydande, att en sådan lösning ej synes kunna betecknas som tillfredsställande, om i en framtid Tornedalens hamntrafik skulle utvecklas till tyngre trafik, utan man får antaga, att Tornedalen då erhåller egen hamn i närheten av Haparanda eller ock en genare järnvägsförbindelse med hamnen vid Svartholmsfjärden. Banan Morjärv—Svartholmsfjärden får då en ganska kort sträcka av stambanan inom sitt medelbara trafikområde, den bliver på det hela taget en lokalbana för nedre Kalixdalen.

Hamnen vid Svartholmsfjärden synes, om särskild hamn för Tornedalen bygges längre norrut, ej kunna påräkna en trafik, som motiverar någon mera betydande hamnanläggning, och hamnanläggningen för Tornedalen ställer sig på grund av ogynnsamma naturförhållanden mycket dyrbar. En av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidtagen undersökning rörande anläggning av hamn vid Karl Johans stad har givit vid handen, att kostnaden, om hamnens vattendjup vid kafen, i hamnbassäng och i inseglingsled antages till 7,40 meter, skulle uppgå till 5,891,700 kronor och, om vattendjupet minskas till 6 à 6.70 meter, till 4,847,400 kronor.

För att få förbindelse med banan i Tornedalen skulle erfordras byggandet av 16 km. järnväg från Haparanda till Karl Johans stad.

Avståndet från Haparanda till Svartholmsfjärden utgör omkring 41 km. Man behöver alltså för att sätta Tornedalen i förbindelse med denna hamn bygga 25 km. järnväg utöver den till Karl Johans stad erforderliga. Kostnaden för denna 25 km. långa bana bliver lägre än kostnaden för hamnbygget vid Karl Johans stad.

När således en gemensam hamn för Torne- och Kalixdalen vid Svartholmsfjärden och järnväg från hamnen till Haparanda beräknas bliva billigare att bygga än tvenne hamnar med erforderliga bansträckor och när dessutom trafikens koncentration på en hamn torde vara den enda lösning, som ger hopp om att hamnen skall kunna få en något så när tillfredsställande ekonomi, synes denna lösning av Kalix- och Tornedalens hamnfrågor vara den riktiga.»

Utredningen innehåller vidare detaljerad redogörelse för det stycke gods och persontrafik, som kan beräknas. Och slutligen har man sammanfattat totalresultatet och gjort en jämförelse mellan trafikintensiteten å vissa av de nuvarande förbindelsebanorna mellan stambanan och städer vid Norrlandskusten.

Järnväg	km	Trafikintensitet år 1919		Godston- kilometer på 100 person- kilometer
		Person- kilometer pr bankilometer	Ton- kilometer	
Vännäs—Umeå	31	131,500	60,085	46
Bastuträsk—Kallholmen	63	85,874	33,257	39
Älvsby—Piteå	52	66,496	22,410	34
<i>Morjärv—Svartholmsfjärden</i>				
Kamlungelinjen	53	46,200	19,920	43
Kosjärvslinjen	54	57,100	20,350	35

Av sammanställningen framgår att banan Morjärv—Svartholmsfjärden närmast torde kunna jämföras med banan Älvsby—Piteå och således bliva ganska svag ekonomiskt sett under första tiden av sin tillvaro. Men går man ut ifrån att östra Norrbotten inom en ganska snar framtid skall ha en hamnanläggning och att man sammanför denna för Torne- och Kalix älvdalar till Svartholmsfjärden samt sätter Haparanda i direkt förbindelse med hamnen, då följer därmed så stor ökning av trafiken, att banan tvivelsutan blir bärkraftig.

Här liksom i så många andra fall, där staten byggt järnvägar, torde det bli så, att även om järnvägen ej bokföringsmässigt bär sig, så tillför den staten indirekta fördelar som väl motivera densamma. Man har ju t. ex. under långliga tider haft som ett svenskt ögonmärke att hävda den »svenska folk- eller språkgränsen» mot den finska och detta har ju lyckats så att svenskan t. o. m. vunnit terräng, men detta beror i mycket hög grad därpå att det i dessa bygder funnits en industri, som i huvudsak rekryterat sin arbetarstam med svenskar. Skulle nu bygden lämnas att klara sig själv och ingenting göras från statsmaktens sida för att åter hjälpa näringslivet i dessa bygder på fötterna, så blir följden utan tvivel en ganska stark avfolkning och en chans för finskan att vinna terräng. En sådan utveckling vore i hög grad beklaglig både ur bygdens och ur nationalekonomisk synpunkt. Ty det är ändock ett faktum, att denna del av Norrland objektivt sett har lika stora utsikter som någon annan bygd att bilda grundval för en lönande industri och ett lönande jordbruk. Men för att detta skall kunna ske är det en viktig förutsättning, att det finnes goda kommunikationer.

Kostnaderna för en järnväg från Morjärv till Svartholmsfjärden bliva något lägre, om man följer Kamlungelinjen, men fördelarna för Töre socken, om Kosjärmlinjen följes, äro så stora att de väl motivera denna linje. Därtill kommer att en bro över älven vid Långforsen skulle sammanknyta landsvägsnätet och avlasta en stor del av trafiken från färjstället i Kalix som nu är synnerligen hårt belastat.

Den totala kostnaden för byggande av banan Morjärv—Kalix—Svartholmsfjärden skulle efter upplysningar, som erhållits av järnjägsstyrelsens byggnadsbyrå, uppgå till 6,900,000 kronor, men för de närmaste årens behov torde det vara tillräckligt, om banan bygges till Karlsborg, och kostnaderna skulle i så fall stanna vid ett belopp av 6,000,000 kronor.»

I fråga om den tekniska utredningen för bandelen Morjärv—Kalix—Karlsborg, så föreligger en sådan sedan år 1926, då kapten L. Sparr på uppdrag av Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen utförde en sådan undersökning. Denna är emellertid nu i någon mån föråldrad, då sedan dess bron över Kalixälven vid Nederkalix kyrka börjat byggas som landsvägsbro och nu kan tagas i bruk under loppet av detta år. Detta förändrar ju så till vida järnvägssträckningen att man nu måste räkna med att gå över älven vid Långforsen. Kapten Sparr har emellertid räknat även med en sådan linje, varför kostnadskalkyl föreligger för den sträckning, som man nu måste följa. Utredningen är ju även så till vida längre gående än det förslag som nu framlägges, som den går ända fram till Haparanda efter kusten och klarlägger hur det skulle ställa sig, om man ginge fram med järnvägen hela sträckan till Haparanda. Men vi bilägga den dock som del av motionens motivering, för att vederbörande utskott och riksdagen i övrigt skall få en bild av hela det östligaste Norrbottens kustlands förhållanden ur kommunikations- och kostnadssynpunkt.

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Kungl. Maj:t har den 3 juli 1925 anbefallt järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning rörande fortsättning av en ifrågasatt bana Morjärv—Kalix i Norrbottens län längs kusten till Haparanda så lagd, att anslutning kunde vinnas till lämpliga hamnlägen. Under hand har undertecknad anmodats gå i författning om undersökningen i fråga. Sedermera har fråga uppstått att åstadkomma en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro över Kalix älv i trakten av färjstället vid Neder-Kalix kyrka. Med hänsyn härtill har järnvägsstyrelsen den 5 november 1925 förordnat undertecknad att snarast verkställa undersökning för en sådan förändrad sträckning av den utstakade järnvägen Morjärv—Kalix, att banans korsning med Kalix älv förlades till trakten av Nederkalix kyrka.

Dessa undersökningar ha verkställts under föregående år. Med överlämnande av översiktskarta, plan- och profilritningar samt kostnadsförslag rörande ovan nämnda järnvägsanläggningar får jag avgiva följande berättelse över förslagen.

Redan år 1918 verkställde järnvägsstyrelsen en förberedande undersökning för en järnväg från Morjärv över Kalix och Karlsborg till Svartholmsfjärden, där undersökning för en hamn skulle utföras. Under år 1921 blev denna järnvägslinje delvis *renstakad*, nämligen från Morjärv över Börjelsbyn och Kalix till Karlsborg, där slutpunkten skulle förläggas i avvaktan på lösningen av frågan om hamn i trakten av Kalix älvs utlopp i Bottenhavet.

I samband med undersökningen för en järnväg Övertorneå—Pajala har frågan om en hamn såsom slutpunkt för statsbanan Övertorneå—Haparanda åter blivit aktuell. Vare sig lösningen av frågan om hamn mellan Kalix och Torneälvars mynningar resulterar i en gemensam eller två skilda hamnar, bör en dylik hamn förbindas med järnvägssystemet i gränstrakterna mot Finland.

Av denna anledning har järnvägsförslaget Morjärv—Kalix—Karlsborg—Haparanda uppdelats i två med Karlsborg som föreningsstation.

I. Järnvägen Morjärv—Kalix—Karlsborg.

Linjens läge.

Järnvägslinjen följer den ovannämnda renstakningen från Morjärv till berget Raggdynan söder om Kosjärv. Den utgår således från västra änden av Morjärvs bangård och antager därefter sydlig riktning, gående på landsvägens västra sida fram emot Lagnträsk, där linjen korsar landsvägen och vidare i sydostlig riktning passerar invid Kosjärv. Vid Raggdynan avviker linjen från den renstakade, skär över kustlandsvägen i närheten av Åkroken och framgår i en dalgång väster om Ormberget och Mänsbyn. Linjen är vidare framdragen genom Innabäcken och över Kalix älv vid färjstället i närheten av Nederkalix kyrka. Härifrån stryker linjen fram utefter älven nedanför Näsbyn: efter övergång av landsvägen till Karlsborg ansluter linjen vid Bredviken till den renstakade, som följes till Karlsborg, där ändstation är föreslagen.

Från denna station kan ett stickspår med 3 à 4 km. längd byggas för måttlig kostnad till en eventuell hamn vid Sandviken utanför Karlsborgs sågverk.

Av linjens längd falla 24 km. inom Töre socken, resten inom Nederkalix socken.

Terrängen.

Mellan Morjärv och Raggdynan uppfylles landskapet av en hel del åsar och kullar, mellan vilka sankmarker utbreda sig. Insnitten och ytlagren av de förra visa stenig pinnmo, någon gång även berg i dagen. De sank markerna täckas i regel av torv, vilande för det mesta på leror, stundom även på stenig pinnmo.

Mellan Raggdynan och Karlsborg är lergrunden, täckt av ett tunt lager av torv, den förhärskande, här och var avbruten av steniga pinnmbackar. Fruktbara åkerfält och vidsträckt ängsmarker äro utlagda på denna lergrund och ännu vänta stora vidder på uppodling.

Odlad mark på lös grund av lera är så pass väl dränerad invid banlinjen, att den förmår uppbära banvallen. En första åtgärd vid banbygget är därför att på sank ställen, där den lösa grunden går i dagen, vidtaga kraftiga dräneringsåtgärder i ändamål att öka grundens bärighet i erforderlig grad.

Ballastgrus.

För banans ballastning tjänligt grus förekommer icke uti större mängd. I trakten Mörtträsk—Lantjärv invid Haparandavägen är grus anträffat på en stor yta, men det äger icke större mäktighet än ett fåtal meter. Grusfyndigheten ligger för övrigt omkring 5 km. från linjen, vilket fördyrar åtkomsten av gruset: järnvägens fortsättning till Haparanda kommer 2 km. närmare grustakten.

Invid Morjärvs bangård ligger en stor sandås, från vilken ballastämne kan tagas i nödfall. Vid V. Flakaträsk, där grus hämtats för stambanans behov,

finnas ännu ganska stora grusmängder kvar för den nya banans ballastning. Denna grustäkt ligger 2 à 3 km. nordväst om Morjärv.

Stentillgång.

Tillgången till lämplig sten till brostöd, avloppstrummor och husgrunder synes vara god.

Broar.

För banan kräves broar över några mindre bäckar samt över Kalix älv. Den är både djup och bred vid det valda brostället. Detta är dock det bästa nedom Börjelsbyn och erbjuder dessutom det lämpligaste läget för en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro. Endast med detta broläge kan frågan om landsvägstrafikens förande över älven vid Nederkalix kyrka slutgiltigt erhålla en god lösning.

Bron över Kaliv älv skulle byggas med 4 spann à 40 meter och ett spann à 80 meter. Det stora spannet anses vara tillräckligt för genomsläppande av timmerbuntningar från ovanliggande skiljeställe. Underkanten av bron ligger omkring 4 m. över vattenståndet vid flotningen och hindrar ej bogserbåtar att gå under bron, om de äro försedda med fällbara skorstenar. Dessa gå eljest upp till 8 m. över vattenytan. Annan trafik i farleden hindras ej heller.

Trafikplatser.

För mottagande av den ökade vagntrafik, som den föreslagna banan kommer att framkalla å Morjärvs bangård, har en utvidgning av spårsystemet därstädes beräknats. Ett nytt vattentorn har förutsatts i stället för det gamla, som skulle hindra ett rationellt ordnande av spåren. Det kan för övrigt komma till användning genom flyttning till annan plats vid banlinjen. Vidare hava en vändskiva, lokomotivstall, ett boställshus m. m. upptagits i förslaget. I övrigt äro följande trafikplatser föreslagna.

	Avstånd från Morjärv
Lagträsk, håll-, last- och mötesplats	9.1 km.
Kosjärv, håll- och lastplats	17.0 »
Brattland, håll-, och mötesplats	20.9 »
Månsbyn, håll-, last- och mötesplats	33.6 »
Kalix, håll-, last- och mötesplats	39.5 »
Bredviken, hållplats	44.0 »
Karlsborg, håll- last- och mötesplats	48.2 »

En förklaring av trafikplatsernas egenart torde behövas. Hållplats avses för persontrafik, lastplats för godstrafik och mötesplats för tågmöten.

Vattenstationer äro föreslagna vid Kalix och Karlsborg. Vid det senare stället är vattenstationen dock endast provisorisk, emedan den framtida genomgående trafiken Morjärv—Kalix—Haparanda icke kräver en dylik station vid Karlsborg.

För tågpersonalens överliggning är en byggnad föreslagen. Platsen för denna byggnad bestämmes bäst, när den framtida tågtidtabellen blivit utarbetad.

Tekniska bestämmelser.

Bananläggningen är beräknad efter samma tekniska bestämmelser, som fastställts för statsbanorna Lycksele—Stensele och Jörn—Gubblijaure och vilka i huvudsak äro

Spårvidd, normal eller	1,435 m.
Skenvikt	27.5 kg. pr m.
Sliperns längd	2.5 m.
> toppbredd	0.2 m.
> tjocklek	0.15 m.
Jordskärningsbredd i balansplanet	7.8 m.
Bankkröns bredd	4.6 å 4.8 m.
Bergskärnings bredd med ett dike	4.5 m.
Ballastens krönbredd	2.8 m.
> tjocklek	0.4 m.
Maximistigning	17 ‰
Ansatsstigning	25 ‰
Minsta radie i kurvor å fria banan	300 m.
Brobelastning, axeltryck	18 ton.
Fri längd å mötesspår	400 m.
Största tåghastighet	40 km./tim.

Längd och kostnad.

En järnväg från Morjärv till Karlsborg får en längd av 48.2 km. mellan stationshusens mittpunkter. Spåret tänkes bliva utdraget omkring 300 m. förbi stationshuset vid Karlsborg.

Den beräknade anläggningskostnaden uppgår till 6,800,000 kronor, eller 136,000 kronor pr km.; frånräknas kostnaden för bron över Kalix älv, minskas kostnaden pr km. med 11,000 kronor. Kostnad för rullande materiel har icke upptagits i förslaget, enär dylik materiel för närvarande finnes i överskott vid statens järnvägar.

Alternativ.

Den gamla linjen, Börjelsbylinjen, är dragen över Kalix älv vid Långforsen. Den är 1,108 m. kortare och har beräknats bliva 240,000 kronor billigare än den nya linjen, Månsbylinjen.

Beräknar man däremot, att en landsvägsbro med tiden kommer till stånd vid Kalix färjställe, om Börjelsbylinjen utföres, så blir den sammanlagda kostnaden för järnväg och landsvägsbro enligt detta förslag omkring 400,000 kronor högre än förslaget med över Kalix färjställe och en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro därstädes. Vid denna jämförelse har en kostnad av omkring 160,000 kronor (senare detaljberäknad till 100,000 kronor) lagts till kostnaden för järnvägsbrons utbyggande för upptagande även av landsvägs- trafik.

II. Järnvägen Karlsborg—Haparanda.

Linjens läge.

Från den föreslagna stationen vid Karlsborg är järnvägslinjen dragen i en vid båge omkring den långt inskjutande Vänafjärden, varifrån den fortskrider ej långt från kustlandsvägen fram emot Sangis stora by. Den har härunder korsat landsvägen till Båtskärsnäs och gått över de sankna ängsmarkerna vid innerfjärden utanför Sangis.

Sedan Sangisån överskridits, stiger linjen upp mot kustlandsvägen, som korsas omkring 3 km. sydost om landsvägsbron vid Sangis. Linjen ansluter

här en av järnvägsstyrelsen för en del år sedan uppstakad järnvägslinje Lappträsk—Sangis—Haparanda, som följes till Nikkala.

Sedan linjen skurit över gränsen mellan Nederkalix och Nedertorneå, framgår den norr om Säivits by och nära Säivitsviken, där den ånyo skär landsvägen, som denna gång ledes under banan genom en port: linjen är vidare framdragen mellan sjöarna Rantajärvi och Saarijärvi och korsar landsvägen vid Aavajoki, där en port föreslås för vägens underföring. Sedan linjen skurit landsvägen vid Nikkala, går den över Keräsökis västra gren, holmen Kourinkari och Keräsökis östra gren. Efter en sväng omkring en havsvik vid Purra är linjen framme vid Salmis, varifrån linjen har förts i nordlig riktning mot landsvägskorsningen väster om Vuono och därefter i huvudsakligen rak östlig riktning mot Haparanda. Linjen ansluter statsbanan 400 m. nordväst om vägporten för kustlandsvägen och går vidare in på Haparanda bangård.

En rakare ingång på bangården är möjlig, men den blir avsevärt dyrare såsom krävande en hög bankfyllning och ännu en vägport, vilket föreslagits för den s. k. kustbanan.

Denna banas undersökningslinje är i huvudsak följd mellan Vånafjärden och Sangis samt helt och hållet mellan Salmis och stambanan väster om Haparanda.

Förbindelsespår med hamnlägen.

Linjeläget vid Vånafjärden lämpar sig såsom utgångspunkt för ett 4 km. långt spår till hamnläget vid Svartholmsfjärden.

Innanför holmen Rävasaari går djupt vatten ända in mot fastlandet. I händelse en hamn skulle förläggas hit, bör linjen förläggas väster om Rantajärvi och så nära hamnläget som det är lämpligt.

Från den föreslagna trafikplatsen vid Nikkala kan ett 4 à 5 km. långt järnvägsspår utdragas till ett hamnläge vid Karl Johans stad, innanför holmen Pitkäkari.

Vid Salmis får hamnspåret en längd av endast en km.

Korta hamnspår krävas endast vid Rävasaari och Salmis. Övriga hamnspår få en längd av närmare 4 km. och draga vart och ett en kostnad av omkring 400,000 kronor, avsevärt fördyrande en hamnanläggning.

Vid Haparanda byggdes på sin tid ett järnvägsspår från bangården ned till den grunda hamnen därstädes. Spåret hade en längd av 1 km. Det drager en hel del kostnader att sättas i trafikdugligt skick, emedan detsamma upprivits.

Terrängen.

Terrängen mellan Karlsborg och Haparanda är av ungefär samma beskaffenhet som utefter Kalix älv. Här är dock landskapet mera kuperat. Linjen korsar sålunda det mindre vattendraget efter det andra på ringa höjd över havet och mellan dessa passerar vattendelare med större eller mindre höjd över havsytan.

De låglänta markerna äro av lös beskaffenhet, men de flesta kunna dräneras. Vid Innerfjärden utanför Sangis täcker en sandig skorpa av c:a 0.8 m. tjocklek den lösa undergrunden. Det är sannolikt att denna skorpa har tillräcklig fasthet för bankroppens uppbärande. Vid Gäddträskbäcken är en 100 m. lång pålning under banvallen föreslagen.

För undvikande av onödiga utfyllningar och grundförstärkningar böra ingående geotekniska undersökningar företagas innan linjeläget definitivt fastställes.

Ballastgrus.

I trakten av Mörtträsk och Lantjärv invid kustlandsvägen finnes en ganska vidsträckt grusfyndighet såsom det redan är nämnt vid beskrivningen av järnvägen Morjärv—Karlsborg. Gruslagret är dock ganska tunt och har en tjocklek av allenast en eller annan meter, utom i några smala åsar.

Norr om Lappbäcken och vid Sangis utbreda sig sandhedar, varifrån ballastningsmaterial måste hämtas.

Från den gamla grustakten vid Palovaara sydväst om Haparanda har det bästa gruset redan bortförts, men det kvarvarande måste nog under för handen varande förhållanden tagas i anspråk för banans ballastning, om också efter grusets tvättning eller annan utrensning av de finare beståndsdelarna.

Stentillgång.

Tillgång på lämplig natursten för byggnadsändamål synes vara god.

Broar.

Banan korsar endast några mindre vattendrag, för vilka broar erfordras. De största vattendragen äro Sangisån och Keräsjoki.

För den förra föreslås en bro med 50 m. spann och för den senare två skilda broar, vardera med ett 20 m. spann. Vid dessa trenne broar bestämes högsta vattenståndet utav havsytans läge. Brospannen läggas tillräckligt högt för framsläppande av mindre farkoster, som trafikera vattendragen.

Kustlandsvägen uppe i Norrbotten är synnerligen krokig och backig. Flera förslag äro upprättade för att förbättra vägens plan och profil, bland andra även för vägens omläggning vid Sangis. En ny landsvägsbro skulle byggas över Sangisån på samma ställe som järnvägsbron är föreslagen. Kostnadsbesparing vinnes här genom anläggning av kombinerad landsvägs- och järnvägsbro.

Trafikplatser.

Varken vid Karlsborg eller Haparanda ha några utvidgningar å bangården beräknats.

Utom dessa bangårdar ha följande trafikplatser föreslagits.

Båtskärsnäs, hållplats	7.6 km. från Karlsborg
Sangis, håll-, last- och mötesplats	12.3 » » »
Säivits, » » » »	21.3 » » »
Nikkala, » » » »	32.8 » » »
Salmis, » » » »	37.5 » » »

Haparanda station ligger 45.1 km. från Karlsborg.

Den förstnämnda hållplatsen ligger nära kustlandsvägen invid utfartsvägen från Båtskärsnäs sågverk, dit avståndet är omkring 5 km. från banlinjen. Hållplatsen avses endast för persontrafik, övriga trafikplatser även för gods- trafik och tågmöten. Vattenstation är föreslagen vid Sangis.

Tekniska bestämmelser.

De tekniska bestämmelser, som förutsatts för banbyggnaden, äro desamma som föreslagits för bandelen Morjärv—Karlsborg.

Längd och kostnad.

Mellan mittpunkterna av stationshusen i Karlsborg och Haparanda blir avståndet enligt mätningen 45.065 km.

Banan beräknas draga en kostnad av 5,100,000 kronor eller 113,000 kronor för kilometer.

Ej heller för denna bandel har kostnad för rullande materiel beräknats, enär statens järnvägars tillgång på dylik materiel ansetts räcka även för ifrågasvarande bandel.

Hela bansträckningen Morjärv—Kalix—Haparanda får en längd av 93.3 km., medan den nuvarande förbindelsen över Karungi har en längd av 93.1 km. Stockholm den 25 maj 1926.

(L. Sparr.)

På grund av det läge, varuti arbetslöshetsfrågan nu ligger i de östra delarna av Norrbotten, är det starkt av behovet påkallat, att riksdagen skapar någon arbetsreserv till kommande år. Om det då är så, att utredningen om järnvägssträckan Morjärv—Kalix—Karlsborg är bristfällig, bör det vara av intresse, att denna utredning både i tekniskt och ekonomiskt hänseende kompletteras, så att arbetets igångsättande under loppet av nästa budgetår icke av denna anledning omöjliggöres. Vi våga alltså med stöd av det ovan anförda hemställa,

att riksdagen ville besluta att för igångsättandet av arbetet på banbyggnaden Morjärv—Kalix—Karlsborg anslå 1,000,000 kronor för budgetåret 1930—1931 samt vidare i skrivelse till Kungl. Maj:t begära skyndsamt komplettering av de redan gjorda tekniska och ekonomiska utredningarna i den mån så är av behovet påkallat för att arbetet på bandelen skall kunna igångsättas.

Stockholm den 21 januari 1930.

O. W. Lövgren.

Reinhold Selberg.

Ernst Hage.

Elof Lindberg.

Jöran Grapenson.

J. P. Dahlén.