

Nr 222.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anläggande av uthamn för Haparanda och Tornedalen vid Karl Johans stad; given Stockholms slott den 14 mars 1930.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med chefen för socialdepartementet anför departementschefen, statsrådet Borell:

Jag anhåller nu att få anmäla frågan om anläggande av en uthamn för Haparanda och Tornedalen.

Efter framställning av Kungl. Maj:t beviljade 1928 års riksdag ett anslag å 6,500 kronor till utredning rörande uthamn för Haparanda vid Karl Johans stad. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt Kungl. Maj:ts uppdrag

Bihang till riksdagens protokoll 1930. 1 saml. 187 häft. (Nr 222.) 610 30 1

verkställt en jämförande undersökning i fråga om vissa orters lämplighet ur allmänna tekniska och ekonomiska synpunkter såsom förläggningsplats för Haparanda uthamn, anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom beslut den 28 september 1928 att i huvudsaklig överensstämmelse med av styrelsen vid nämnda förberedande undersökning föreslagna grunder upprätta arbetsplaner för anläggning av uthamn dels vid Karl Johans stad och dels vid Sandvik på Seskarön. Samtidigt erhöll järnvägsstyrelsen uppdrag att i samråd med länsstyrelsen i Norrbottens län samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa utredning om kostnaderna för i anslutning till hamnanläggningen erforderlig järnvägsanläggning med nödiga broar m. m. samt å järnvägsbanken anlagd väg.

Utredning i sistberörda hänseende har av järnvägsstyrelsen med skrivelse den 20 juli 1929 underställt länsstyrelsen för dess uttalande i saken, varjämte utredningen överlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för kännedom.

Förslag till
uthamn.

Med skrivelse den 2 november 1929 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt utredning och förslag i hamnfrågan. Styrelsen anför därvid följande:

För arbetsplanernas upprättande hade styrelsen förordnat sin arbetschef, ingenjören G. Berglund att efter nödiga kompletterande undersökningar upprätta sådana, vilka sedermera av honom den 31 juli 1929 avlämnats till styrelsen.

Den för utredande av frågan om järnvägsförbindelse till hamnarna samt om väg längs järnvägsbanken till Seskarö nödiga utredningen hade verkställts av järnvägsstyrelsen och avlämnats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 20 juli 1929.

De sålunda förebragta utredningarna och förslagen, i vilka även upptagits ett läge för hamnen å Seskarö vid Grod vik, jämte kopior av tillhörande huvudritningar finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härmed överlämna samt för egen del anföra följande.

Av utredningen framginge, att kostnaderna i avrundade tal för de olika alternativen beräknades ställa sig på följande sätt:

Del av anläggningen	Kostnad i kronor för hamnen vid		
	Karl Johans stad	Sandvik å Seskarö	Grod vik å Seskarö
Hamnen	1,255,000	790,000	725,000
Vägförbindelsen	205,000	710,000	730,000
Järnvägsförbindelsen	1,400,000	5,640,000	5,640,000
Summa kronor	2,860,000	7,140,000	7,095,000

Härvid hade beräknats, att bron över Tiipurisundet, där huvudfarleden mellan Seskarön och fastlandet framginge, skulle läggas på 9 meters fri höjd över medelvattenståndet, såsom från sjöfartshåll förklarats erforderligt. Om man däremot nedsatte nämnda mått till 3 meter, vilket — då i båda fallen svängbro skulle anordnas — möjligen kunde prövas bliva tillräckligt,

fastän då framförandet av bogserbåtar med timmerflottar, för vilken trafik en led inomskärs vore särskilt påkallad, ej kunde ske direkt under de fasta och på bredden mera rymliga brospannen, skulle kostnaden för de båda Seskaröalternativen nedgå till respektive 6,200,000 och 6,150,000 kronor.

Vidare finge framhållas, att de för de båda Seskaröalternativen angivna kostnaderna för vägar i fråga om sträckan mellan stränderna av fastlandet och Seskarön endast avsåge de tilläggskostnader för breddning av järnvägsbanken med flera arbeten, som påkallades av vägens framledande längsbanan. Enbart väg utan järnväg — en anordning, som för dessa alternativ i och för sig vore praktiskt otänkbar — skulle således draga mångdubbelt så stora kostnader som de förut för »vägförbindelsen» angivna och föga mindre än för järnvägen.

Slutligen vore att nämna, att arbetschefen Berglund för Grodviks hamn upptagit samma kostnad för järnvägsförbindelsen som för Sandviks hamn, enär hamnspårens längd bleve ungefär lika från det med alternativ I betecknade stationsläget å Seskarön. Enligt senare inhämtade kompletterande upplysningar torde terrängen för ett hamnspår till Grodvikens dessutom vara gynnsammare. Här gjorda undersökningar visade, att spårlängden kunde bliva densamma men också möjligen upp till 300 meter längre för Grodvikshamnen. Tydligt vore emellertid, att för nu ifrågakarande ändamål det icke vore av nämnvärd vikt, huru stor härpå beroende kostnadsskillnad kunde vara, då den ändock måste vara så liten, att den saknade varje betydelse för bedömning av huruvida hamnen i fråga borde förläggas till Seskarön eller till Karl Johans stad.

Det av styrelsen vid förut omförmälda förberedande undersökning uppgjorda programmet för en uthamn för Haparanda och Tornedalen hade i enlighet med Kungl. Maj:ts till styrelsen meddelade uppdrag lagts till grund för hamnförslagen. Sålunda avsåge samtliga alternativ utbyggandet av en kajlängd om 110 meter, varav 35 meter med minst 3.5 och 75 meter med minst 6.0 meters vattendjup vid medelvattenstånd, samt Karl Johans stadsalternativet utförandet av en inseglingssämnå — sådan erfordrades ej för Seskaröalternativen — av 60 meters bredd och 6.4 meters vattendjup.

På Seskarön erhöles dessa djup omedelbart invid stranden, så att kajen kunde läggas längs denna, under det att vid Karl Johans stad till undvikande av för dyra fördjupningsarbeten en rakt ut från land utskjutande hamnpir måste anläggas med en längd av cirka 270 meter, varav då kajen upptog 110 meter längst ut. Piren tjänstgjorde även som vägbrytare och kunde vid utbyggnad av hamnen förlängas rakt ut i riktning mot ön Pitkükari.

Beträffande kajkonstruktionen vore att nämna, att till kostnadernas begränsande föreslagits att härför använda timrade stenkistor. När efter 20 å 30 år dessas övervattensdelar började bliva alltför illa medfarna för vanliga underhållsreparationer, avtoges de ett stycke under lågvattenståndet, och överdelen ombyggdes antingen åter i trä eller i beständigare material — sten eller betong.

I kostnadsavseende ställde sig, såsom av förut lämnade uppgifter framginge, Seskaröalternativen utomordentligt mycket dyrbarare än Karl Johans stadsalternativet. En eventuellt fortsatt utbyggnad bleve däremot på grund av nyss nämnda olikheter i djupförhållanden avsevärt billigare på Seskarön, dock ej mera än att i stort sett proportionen mellan totalkostnaderna föga ändrades.

I avseende på vindförhållanden torde alla ifrågakarande hamnlägen kunna anses goda. Vindar mellan nordväst och nord vore de enda, som påverkade själva hamnbassängerna, och torde vara avsevärt besvärligare vid Seskarö-

hamnarna än vid Karl Johans stad. Inseglingslederna genom den yttre skärgården torde åter böra anses vara något mindre gynnade av naturen i fråga om Karl Johans stad.

Enligt de uppgifter, som kunnat inhämtas beträffande isfrihetens varaktighet, syntes denna möjligen kunna vara en eller annan vecka längre per år vid Seskarö än vid Karl Johans stad och detta då på hösten.

De skilda platsernas läge i förhållande till upplandet — enkannerligen Haparanda och Tornedalen — vore synnerligen olika; Karl Johans stad läge betydligt närmare till och landkommunikationerna vore där både mycket lättare att ordna och bekvämare i användningen samt huvudsakligen på grund härav, såsom av förenämnda kostnadsuppgifter framginge, även mycket mindre kostsamma i anläggning och drift.

Av de gjorda jämförelserna finner styrelsen det framgå, att med vederbörlig hänsyn till olika ekonomiska, tekniska och kommunikationsförhållanden Karl Johans stad måste anses vara den lämpligaste platsen för anläggande av en uthamn för Haparanda och Tornedalen.

Styrelsen anför härefter:

Vad beträffade behovet av och det ekonomiskt berättigade i att anlägga en uthamn för Haparanda och Tornedalen finge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sin mening uttala, att ett verkligt behov av en dylik anordning förvisso föreläge och kanske även i orten framträdde och kändes starkare på grund därav, att befolkningen vore i tillfälle att på nära håll iakttaga, vilka uppoffringar grannlandet i öster ansåge sig böra bringa för motsvarande ändamål. Däremot torde hamnanläggningen ej kunna direkt bära sig ekonomiskt men väl möjligen indirekt genom de ökade förvärvsmöjligheter, bygden därigenom skulle erhålla. För ortens förkovran och utveckling skulle hamnen alltid bliva till mycket stort gagn. Hänsynen till dessa olika förhållanden syntes styrelsen böra motivera, att staten anlade en hamn av ifrågakommande slag vid Karl Johans stad.

I avseende på den lämpliga tidpunkten för ifrågakommande hamnarbetes igångsättande torde böra anföras, att styrelsens hamnbyggnadsavdelning i Norrland under budgetåret 1930/1931 torde i det närmaste fullborda de hittills beslutade arbetena för statens fiskehamnar därstädes, varefter troligen tvenne mindre, statsunderstödda fiskehamnar, belägna mellan Luleå och Haparanda, komme i fråga till utförande. För vinnande av planmässighet i arbetenas utförande vore det således önskvärt, att företaget komme till stånd så snart som möjligt och att ett beslut kunde fattas vid 1930 eller senast vid 1931 års riksdag.

Angående penningbehovet för en hamn vid Karl Johans stad vore att märka, att vid första utförandet järnvägsbyggnaden kunde anstå men att hamnen tydligen ej gjorde fullt gagn, förrän även järnvägsförbindelsen bleve ordnad, varför denna alltid borde beräknas komma till stånd, vare sig detta skedde samtidigt med eller omedelbart efter själva hamnens anläggande. Järnvägsförbindelsens utförande syntes böra uppdragas åt järnvägsstyrelsen. För de delar — hamnen och vägförbindelsen — vilkas utförande borde påvåla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beräknades anläggningskostnaderna enligt vad förut nämnts till 1,460,000 kronor. Härav torde dock vid den första anläggningen kunna tills vidare anstå större delen av vad som avsåge »kajustrustning» eller förslagsvis cirka 100,000 kronor. Med denna beräkning skulle då kvarstå inalles 1,360,000 kronor. Med beräkning av 3 års byggnadstid skulle härav för det första budgetåret erfordras en tredjedel eller i runt tal 500,000 kronor.

Styrelsen framhåller, att därest man under första byggnadsåret inskränkte sig till att i huvudsak ordna vägförbindelsen till hamnen samt till vissa förberedande arbeten för anskaffande av materialier, särskilt trä och sten, medelsbehovet under detta år skulle kunna begränsas till 300,000 kronor.

Över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning och förslag hava utlåtanden avgivits av länsstyrelsen i Norrbottens län den 29 november 1929 och järnvägsstyrelsen den 4 januari 1930.

Yttranden.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har anfört huvudsakligen följande:

Länsstyrelsen har tidigare för Kungl. Maj:t framfört behovet för Haparanda stad och Tornedalen av förbättrade hamnförhållanden och framhållit, att en uthamn för dessa orter vore en för skyddande av landsdelens näringsliv och jämväl de nationella intressena betydelsefull angelägenhet. Vidare har länsstyrelsen lagt särskild vikt vid att hamnen finge sin förläggning så nära Haparanda och riksgränsen som möjligt samt att hamnen skyndsammast möjligt komme till stånd.

En jämförelse mellan de i förevarande utredning åskådliggjorda hamnprojekten ger vid handen, att i avseende på vindförhållanden samtliga i fråga varande hamnlägen torde kunna anses goda, att inseglingslederna genom yttre skärgården ställa sig ungefär likvärdiga för alla tre platserna men att beträffande isförhållandena Seskarö läser på hösten erbjuda en eller annan vecka längre isfrihet än Karl Johans stad. Vidkommande åter belägenheten i förhållande till det uppland, hamnen skall tjäna, företer Karl Johans stad ett avgjort företräde. Denna plats ligger avsevärt närmare till, förbindelserna till lands äro mycket lättare att ordna, bekvämare att använda och framför allt ojämförligt mycket billigare i anläggning och drift.

Förevarande utredning har ådagalagt, att erforderliga järnvägsförbindelser till hamnplatserna på Seskarö icke kunna erhållas för kostnader, som stå i rimlig proportion till den påräkneliga nyttan av hamnen, och Seskaröprojektet måste redan av denna anledning avföras ur räkningen. Även kostnaderna för en hamnbyggnad vid Karl Johans stad med erforderliga landförbindelser måste anses betydande, men då den verkställda utredningen givit vid handen, att uthamnsfrågan icke nöjaktigt låter sig lösas på billigare sätt, och då denna hamn synes kunna motsvara behovet för den trafik, som inom överskådlig tid kan vara att påräkna, samt erbjuder goda möjligheter för eventuellt erforderlig utvidgning, så finner länsstyrelsen sig böra förorda detta hamnförslag till utförande.

Ifråga om penningbehovet för en hamn vid Karl Johans stad har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort gällande, att vid första utförandet järnvägsbyggnaden kunde anstå, samt för första året föreslagit 300,000 kronor till ordnande av vägförbindelsen i huvudsak och till en del förberedande arbeten för anskaffning av materialier. Länsstyrelsen vid härvidlag erinra, att då ju järnvägsförbindelse får anses oumbärlig, för att hamnen skall göra den avsedda nyttan, och såhunda förr eller senare måste komma till stånd samt då inom Nedertorneå socken av kända orsaker — bland annat industrinedläggelsen på Seskarö — råder en omfattande arbetslöshet, som synes bliva fortvarande, igångsättande jämväl av järnvägsbygget fortast möjligt är angeläget.

Länsstyrelsen hemställer, att framställning måtte göras om möjligt till innevarande års riksdag om anvisande av dels 300,000 kronor för igångsättande av arbetena å uthamnen och dels nödiga medel för järnvägsförbindelsens påbörjande.

Järnvägsstyrelsen anför, att det av de tekniska utredningarna finge anses ådagalagt, att hamnen vid Karl Johans stad, särskilt ur kostnadssynpunkt, borde givas bestämt företräde. Fråga vore emellertid, huruvida behovet av särskild hamn för Tornedalen vore så stort, att en dylik hamn, vars anläggning i förening med anläggning av väg och hamnspår droge betydande kostnader för staten, över huvud borde komma till stånd. Till utveckling av denna synpunkt anför styrelsen beträffande arten av den trafik, som kan förväntas vid en uthamn för Tornedalen, i huvudsak följande:

Någon industriell utveckling i större skala syntes ej vara att förvänta vare sig vid Karl Johans stad eller i den inre Tornedalen. De mindre sågar, som där funnits, vore numera nedlagda, sedan konjunkturernas försämring och införandet av exporttull i Finland för timmer gjort driften oekonomisk. Skulle framdeles driften vid dem komma att återupptagas eller ny mindre inlandssåg anläggas, så kunde exporten med större fördel äga rum över Luleå, därest frakterna i behöflig grad sänktes, än över Karl Johans stad. Att industriell verksamhet skulle komma att upptagas vid sistnämnda hamn syntes ej sannolikt. Icke heller torde den ifrågasatta hamnen kunna bliva till någon större nytta för den ej obetydliga bogseringsrörelsen av timmerflottar, då ju flottläggningen måste äga rum inom stora lugnvatten och ej kunde tänkas förlagd inom hamnområdet.

Av det anförda torde få anses framgå, att ifrågavarande hamn icke vore ur industriell synpunkt nu behöflig och icke heller, så vitt nu kunde förutses, framdeles finge förväntas erhålla avsevärda mängder lossat eller lastat industrigods, vare sig av råvaror eller fabrikat. Hamnens uppgift torde sålunda i stort sett förbliva begränsad till att förmedla transporter av konsumtionsvaror till Tornedalens fåtaliga befolkning och råvaror till samt i någon mån produkter av det därstädes bedrivna, till en liten jordareal inskränkta jordbruket, eller till den trafik, som tidigare gått över Salmis.

För att kunna bilda sig en uppfattning om vilken storleksordning transporterna av berörda konsumtionsvaror och jordbruksförnödenheter kunde tänkas erhålla ävensom för att ernå jämförelse med övriga norrbottniska hamnar hade styrelsen föranstaltat om en utredning, avseende en uppdelning av hela Norrbottens och delar av Västerbottens län i geografiska handelsområden, samt dessa handelsområdens varutillförsel järnvägs- och sjöledes. De sålunda med hänsyn till järnvägsavstånden till närmaste hamnstad avgränsade områdena hade visat sig inrymma en befolkning och odlad åkerareal av följande omfattning:

Handelsområdet för	Befolkning den 1 januari 1928	Åkerareal hektar
Haparanda, med tänkt uthamn vid Karl Johans stad	27.576	4.438
Kalix (under antagande att järnväg vore byggd)	17.219	3.940
Luleå	104.292	20.813
Piteå	32.991	10.293
Skellefteå	80.200	32.787

Såsom av sammanställningen framginge, skulle det geografiska handelsområdet för en hamnstad vid Haparanda såväl i fråga om befolkningens som åkerarealens storlek bliva underlägset motsvarande handelsområden för de tre städer i Norrbottens län, som hade järnväg och hamn. Som följd härav vore ock tillförseln till Haparanda geografiska handelsområde av konsumtionsvaror m. m. mindre än motsvarande tillförsel till Luleå, Skellefteå och Piteå-handelsområden, vilket framginge av följande sammanställning:

Handelsområdet för	Järnvägsledes direkt från stationer söder om Ångermanälven samt Finland (exklusive råvaror för industrien och ved)	Sjöledes till respektive hamnar	Sjöledes exklusive industriens råvaror	Summa exklusive råvaror för industrien	Härv komma per 100 invånare
	T o n				
Haparanda	9.400	¹⁾ 2,500	²⁾ 1,100	10,500	38
Kalix)	47.700	(1,100	600)	77.700	64
Luleå)		(94,900	29,400)		
Piteå	8,600	42,100	7,900	16,500	50
Skellefteå	22.200	46,400	18,700	40,900	51

Såsom av tablan framginge, vore varutillförseln till Luleå geografiska handelsområde per 100 invånare 64 ton mot endast omkring 50 ton per 100 invånare i övriga handelsområden; i Haparanda 38 ton. Detta förhållande förklarades dels av att förstnämnda handelsområde hyste den relativt mest köpkraftiga befolkningen och dels av att Luleå hamn och grosshandel enligt numera naturliga betingelser ombesörjde distribuering av gods även till närliggande hamnars handelsområden. Efterföljande tablå visade, att så vore förhållandet:

Från station	Till handelsområden för				
	Haparanda	Luleå	Piteå	Skellefteå	Summa
Haparanda ³⁾	1,500	900	100	100	2,600
Luleå	3,600	37,500	1,600	300	43,000
Piteå	—	500	2,700	200	3,400
Skellefteå och Skelleftehamn	200	900	200	3,900	5,200
Summa från hamnstäder i Norrbottens län	5,300	39,800	4,600	4,500	54,200

En utbyggnad av hamn vid Karl Johans stad syntes få väntas medföra, att Luleå hamntrafik komme att minskas med någon del av godsmängden. Måhända kunde man få tänka sig, att 2,000 à 3,000 ton gods överflyttades till Karl Johans stad. Därjämte kunde kanske en, låt vara obetydlig, del av den direkta järnvägstransporten till Tornedalen komma att övergå till att bli kombinerad sjö- och järnvägstransport. Ingående undersökningar, omfattande olika varuslag, hade emellertid givit vid handen, att man vid Karl Johans stad tills vidare icke kunde räkna med större mängder lossat och lastat gods för konsumtion och jordbruk än omkring 5,000 ton, vartill komme industrivaror m. m., beräknade till 1,000 ton, alltså tillsammans 6,000 ton. Att nyssnämnda trafik icke blivit till sin storlek underskattad finge anses framgå däruv, att Piteå, som ej hade tillförsel från Finland och som hade ett mera betydande handelsområde, ej hade större mängder lossat gods, exklusive industrivaror, än 7,900 ton. Det vid norrbottniska hamnar lastade godset omfattade utom malm, trävaror och tjära endast helt obetydliga kvantiteter.

¹⁾ Till Haparanda och Salmis.

²⁾ Huvudsakligen trävaror avdragna.

³⁾ Från Haparanda avsänt gods utgöres väsentligen av gods från Finland, som om-expedierats i Haparanda.

Beträffande frågan, huruvida det ur ekonomisk synpunkt kan vara skäligt och ur andra synpunkter nödigt att för trafikens betjänande anlägga och driva en hamn vid Karl Johans stad med ett nära 16 kilometer långt järnvägsspår till denna, anför järnvägsstyrelsen:

Länsstyrelsen i Norrbottens län hade i skrivelse till järnvägsstyrelsen framhållit, att ifrågavarande hamnspårstrafik åtminstone tills vidare finge tänkas inskränkt till sommarmånaderna och även då bleve jämförelsevis obetydlig och lätt. Det förefölle länsstyrelsen, som om kostnaderna för järnvägsspåret, beräknade till 1,400,000 kronor, därför skulle kunna icke oväsentligt nedbringas. I anledning härav hade järnvägsstyrelsen låtit omräkna ifrågavarande kostnader till vad de kunde beräknas bliva för ett för en alldeles särskilt svag godstrafik avsett hamnspår, varvid framkommit ett belopp av 1,150,000 kronor, motsvarande en kostnad av ungefär 75,000 kronor per kilometer.

Totalkostnaden för hamn vid Karl Johans stad och hamnspår dit beräknades sålunda till omkring 2,600,000 kronor.

Den årliga drift-, underhålls- och räntekostnaden för en hamn vid Karl Johans stad vore järnvägsstyrelsen ej i tillfälle att i sin helhet närmare angiva. Räntan å sistnämnda lägsta byggnadskostnad utgjorde emellertid, beräknad efter 4.5 procent, 116,550 kronor. Härtill komme *dels* årliga kostnader för vidmakthållande av hamn, vägar och hamnspår och *dels* årliga förluster i hamnrörelsen och för driften å hamnspåret. Med lägre genomsnittlig årlig drift-, underhålls- och räntekostnad än 150,000 kronor torde man icke böra räkna.

Sistnämnda belopp, i vilket icke inräknats den minskning i trafikinkomster å statens järnvägar, som skulle uppkomma genom en del trafikavledning från Luleå till Karl Johans stad, utgjorde alltså den lägsta årskostnad, som det allmänna skulle ikläda sig för åstadkommande av egen hamn för Tornedalen. Då hamnrörelsens omfattning enligt vad förut angivits finge beräknas till omkring 6,000 ton, skulle sålunda det allmänna årligen bidraga med omkring 25 kronor per ton för möjliggörande av viss varubefordring över Karl Johans stad. Till ledning vid bedömande av detta belopps storlek kunde meddelas, att det motsvarade en fraktkostnad å järnväg enligt en så hög genomsnittstariff som tariff 7 över ett avstånd av omkring 300 kilometer. Då avståndet från Luleå till Tornedalen vore omkring 200 kilometer, skulle det sålunda för staten ställa sig förmånligare att låta Tornedalens konsumtions- och jordbruksvaror befordras utan avgift från och till Luleå än att på statens bekostnad bygga och, i den mån det kunde ankomma på staten, driva en hamn vid Karl Johans stad med tillfartsleder.

Styrelsen kunde icke finna ur samfärdsels- och ekonomisk synpunkt försvarbart, att staten iklädde sig så oproportionerligt stora kostnader för byggande av en särskild hamn för Tornedalen. Förut anförda jämförelse gäve ock anvisning om att Tornedalens önskemål i fråga om transporter nas förbilligande kunde tillgodoses på ett väsentligt enklare och billigare sätt, nämligen genom sänkning av fraktkostnaderna från och till den hamn, Luleå, över vilken Tornedalens sjötrafik redan nu i det väsentliga bedreves.

Styrelsen finge erinra, att en större hamn i regel erbjöde betydande förmåner framför en mindre. Antalet linjer och båtlagenheter vore vid den förra flera, och hamnens tekniska anordningar, möjliggörande snabbare och billigare lastning och lossning, vore bättre. Av i det föregående angiven tabell framginge ock, att Luleå, som vore Norrbottens läns största hamnstad, hade en betydlig varutrafik från och till andra hamnars i övre Norrland geografiska handelsområden. Beträffande Luleå tillkomme det förhållandet,

att hamnen, enligt av vederbörande lotskapten lämnat meddelande, kunde trafikeras två veckor tidigare på våren än Karl Johans stad. Vid tidig isbeläggning hölles ock hamnen trafikerbar längre tid på förvintern. Att Luleå även efter anläggande av hamn vid Karl Johans stad skulle förbliva en viktig hamnplats för Tornedalen, liksom staden vore för andra delar av Norrbottens län, vore alldeles tydligt.

Fråga vore därför, om icke Tornedalen i stort sett skulle, även beträffande konsumtionsvaror och jordbrukets råvaror och produkter, få större gagn av en tillräckligt stor nedsättning av frakterna för stationerna å linjen Haparanda—Övertorneå—Pajala från och till Luleå än av en anläggning av egen, närmare belägen hamn. En sådan nedsättning, ägnad att bevara och i viss mån öka den centrala hamnens rörelse och därmed dess utvecklingskraft, skulle givetvis också vara av avsevärd betydelse ej endast för Luleå stad och hamn utan även för stora delar av Norrbottens län, som Luleå hamn i varje fall hade att betjäna. För det allmänna skulle slutligen den fördelen vinnas, att skäligan improduktiva kapital ej skulle behöva offras och att årliga drift- och ränteförluster till betydande belopp bleve sparade till bättre användning.

Styrelsen ville icke förneka, att det inskränkta område, som Haparanda stad och viss del av Nedertorneå socken bildade, skulle vinna vissa fördelar, därest en hamn med hamnspår utan någon kommunernas kostnad bleve anlagd vid Karl Johans stad. Beträffande Tornedalen i övrigt kunde styrelsen emellertid, under hänvisning till vad förut anförts, ej se annat än att en sänkning av tarifferna på Luleå av den storlek, som styrelsen ifrågasatte — och som givetvis skulle komma även Haparanda stad med omnejd till del — skulle medföra större fördelar, och detta kanske särskilt beträffande eventuellt uppkommande exportrörelse, samt alltså i ökad grad leda till näringslivets utveckling än vad en egen hamn för Tornedalen skulle förmå. Härvid vore att märka, att befolkningen i övre Tornedalen, från Karungi räknat, vore omkring tre gånger så stor som befolkningen i Haparanda och Nedertorneå, och för stora delar av detta område torde det ej vara oriktigt att numera betrakta den uppblomstrande platsen Övertorneå som centrum.

Antal invånare
den 1 januari 1929

Haparanda	2,616
Nedertorneå	4,558
Tornedalen i övrigt (inklusive de delar av Kalix- dalen, vilkas trafik går över Övertorneå)	20,616

Den egentliga betydelsen av en hamn vid Karl Johans stad skulle då ligga däri, att Haparanda stad skulle beredas något större möjligheter att få förmedla den handel på Tornedalen, som staden tidigare under andra tids- och kommunikationsförhållanden innehaft. Före anläggningen av järnväg till Karungi hade Salmis 7 kilometer utanför Haparanda belägna hamn haft stor betydelse för Tornedalen. Sedan järnväg öppnats för trafik, till Karungi år 1913, till Övertorneå år 1914 och till Haparanda år 1918, blev hamnen mindre behöfelig och användbar och upphörde år 1916 att hava större betydelse, vartill, ehuru knappast i någon mera betydande grad, även den fortgående uppgründningen av hamnen kunde hava medverkat. Här kunde som belysande därvidlag anföras följande.

1. Lämnade uppgifter om uppgründningen avsåge den inre, grundare delen av sagda farled, nämligen ledsträckan Haninkari—Salmis.

2. På telegrafisk förfrågan hade lotsförmannen vid Salmis lotsplats i telegram den 2 januari 1930 meddelat, att vid medelvattenstånd fartyg om 3.5 meters djupgående lotsades i farleden Haninkari—Salmis samt att under de senaste tjugo åren fartyg av större djupgående än 3.5 meter ej inlotsats i samma farled.

3. I den av sjökartverket utgivna officiella seglingsbeskrivningen »Svensk Lots» meddelades i årgången 1884 följande: »Till Salmis, 2 min. norr om Haninkari, finnes en utprickad ränna, och 3.5 m. djupgående fartyg flyta in i viken.» Samma uppgift lämnades i 1894 års upplaga av »Svensk Lots».

4. Den sekulära landhöjningen vid Norrlands nordligaste kust vore enligt uppgift från Sveriges geologiska undersökning ungefärligen 0.5 m. per sekel; den torde sålunda, vad beträffar djupet i farleden in till Salmis, under de senaste tjugo åren ha uppgått till omkring 0.1 m.

Genom järnvägens tillkomst och anknytning med det finska järnvägsnätet år 1919 hade emellertid Haparanda, av folkmängdsuppgifterna för staden att döma, fått mer än full ersättning för vad den förlorat genom hamntrafikens därmed förbundna upphörande. Antalet invånare hade nämligen stigit från 1,336 år 1909 till 1,694 år 1919 och 2,616 år 1929. Till någon del torde ökningen visserligen vara föranledd av inkorporering av viss del av Nedertorneå socken, men nämnda stad och socken tillsammans hade fått sin folkmängd ökad från 4,873 år 1909 till 6,467 år 1919 och 7,174 år 1929.

Fråga vore emellertid, huruvida en så avsides belägen uthamn som vid Karl Johans stad, nära 16 kilometer från staden, verkligen skulle kunna återgiva Haparanda stad någon större del av dess förlorade handel. Den anordningen syntes vara en nödfallsutväg, som syntes böra ifrågakomma endast, därest andra kommunikationsmedel skulle saknas, vilket efter järnvägs anläggande ju icke vore fallet. Styrelsen kände sig på intet sätt övertygad om att Haparanda vid de obekväma förhållanden för varuhanteringen, som skulle uppkomma efter anläggande av en avsides belägen, av något fartyg sällan ansluten mindre uthamn, skulle med någon större framgång kunna upptaga tävlan med den under större och bekvämare förhållanden i Luleå bedrivna rörelsen. Styrelsen vore snarare övertygad om motsatsen, men även om styrelsen härvidlag skulle döma i någon mån fel och om det skulle bliva Haparanda möjligt att göra sig gällande, så vore såsom förut framhållits den varukvantitet, varom en tävlan kunde ifrågakomma, i varje fall av en så synnerligt obetydlig storleksordning, att anledning icke kunde anses finnas för staten att ikläda sig för hamnens anläggning nödvändiga offer.

Av det anförda torde framgå, att det skäl — så att säga av moralisk art — till hamnens anläggning genom det allmännas försorg, som av länsstyrelsen anförts, till sitt värde vore mycket omtvistbart. Haparanda stad hade redan i och med järnvägen erhållit förbindelser av betydligt större värde för staden än dem, som gått förlorade genom att hamnen vid Salmis som en främsta följd för övrigt av dessa förbättrade kommunikationsförhållanden måst nedläggas. Det syntes i detta sammanhang även böra beaktas, att transportvägar och handelsförbindelser på Tornedalen allt sedan mer än ett tiotal år tillbaka vore omlagda och att näringslivet redan inrättat sig därefter.

Styrelsen funne sålunda alla skäl tala för att ifrågavarande kommunikationsproblem löstes genom en taxemanipulation och icke genom företagande av såväl i byggnad som drift kostsamma anläggningar av omtvistbart värde.

Styrelsen ville i detta sammanhang understryka, att någon utbyggnad av Luleå hamn särskilt för upptagande även av den ringa trafikmängd, som annars

kunde beräknas förd över en hamn vid Karl Johans stad, ju icke kunde behöva ske. Luleå hamn torde redan i dess nu befintliga skick kunna betjäna även den trafiken, och dessa tvenne hamnfrågor, anläggning av en ny hamn vid Karl Johans stad och utvidgning av den befintliga hamnen i Luleå, ägde därför icke något intimt samband eller något som helst bestämmande inflytande på varandra.

Beträffande storleken av den fraktnedsättning för Tornedalstransporterna, som för ett replierande på Luleå hamn syntes kunna ifrågakomma, kunde styrelsen för dagen ej framlägga ett utformat förslag. I princip tänkte sig styrelsen emellertid, att frakterna mellan Luleå och stationer å Tornedalsbanan, från Karungi och norrut, skulle utgå med de belopp, som efter verkställd utredning kunde anses motsvara de sammanlagda sjö- och järnvägsfraktkostnader, som trafikanterna finge att betala efter en tänkt anläggning av hamn vid Karl Johans stad. Sjöfrakt skulle härvid givetvis endast beräknas för sträckan Luleå—Karl Johans stad och då med skillnaden i fraktkostnad från sydligare hamn till Karl Johans stad i stället för till Luleå. Anmärkningsvis kunde här framhållas, att de sålunda nedsatta frakterna till Luleå för stationer från Karungi och norrut och Tornedalen givetvis borde beräknas även för stationerna från Karungi söderut till Haparanda, varvid Haparanda på grund av det kortare avståndet till Luleå alltid skulle få billigare frakter från och till Luleå än exempelvis Övertorneå.

En taxenedsättning av dylik storlek för ifrågavarande rayon kunde emellertid ej göras, utan att vissa förluster i form av inkomstminskningar uppkomme för statens järnvägar. Redan en hamnanläggning vid Karl Johans stad skulle dock, som förut anförts, i och för sig medföra en viss minskning av statens järnvägars trafikinkomster; en inkomstminskning, som statens järnvägar givetvis måste vara beredda att bära, därest regering och riksdag ville göra de stora offer, som en hamnanläggning vid Karl Johans stad krävde. En nedsättning av taxan för Tornedalsens transporter från och till Luleå enligt förut nämnda principer skulle därtill medföra någon, om ock ej särdeles betydande, ytterligare inkomstminskning för statens järnvägar. För denna ytterligare inkomstminskning torde statens järnvägar böra förbehålla sig täckning genom anslag av staten till fraktfyllnad, men härvid finge då väl bemärkas, att staten befriades från de långt högre kostnader, som anläggning och drift av hamn vid Karl Johans stad med tillhörande osedvanligt långa hamnspår skulle kräva. En sådan fraktfyllnad av allmänna medel torde nämligen ej komma att belöpa sig till mer än ett eller annat tiotusental kronor årligen, vilket belopp vore att jämföra med den förut uppgivna årskostnad av omkring 150,000 kronor, som skulle följa av hamnanläggningen vid Karl Johans stad.

Därest beslut fattades om anvisande av medel till fraktfyllnad för gods-transporter mellan Luleå och stationer å linjen Haparanda—Karungi—Övertorneå—Pajala, förslagsvis och preliminärt beräknade till 20,000 kronor per ar, så vore styrelsen beredd att redan under loppet av år 1930 genomföra de taxenedsättningar, som förut avhandlats. Härvid skulle Tornedalsens befolkning långt tidigare än vid en särskild hamnanläggning vore möjligt komma i åtnjutande av den kommunikationsförbättring, som ansåges vara av så stor betydelse för utvecklingen av områdets näringsliv.

Med framhållande av önskemålet, att den av styrelsen sålunda ifrågasatta utvägen att tillgodose Tornedalsens behov och önskemål upptoges till närmare övervägande och prövning, förklarar sig järnvägsstyrelsen avstyrka att hamn anlades vid Karl Johans stad, förrän på ett vida mera ingående och

övertygande sätt än som skett visats, att en sådan verkligen hade att fylla och kunde bättre än på det av styrelsen angivna sättet fylla kommersiella och kulturella uppgifter av den storlek, att de kunde anses motivera de kostnader, som anläggning och drift av hamn och hamnspår skulle kräva.

Slutligen anför styrelsen:

Skulle Kungl. Maj:t emellertid, oaktat vad som här i motsatt riktning av järnvägsstyrelsen anförts, finna, att ifrågavarande hamnanläggning borde mera omedelbart komma till stånd, finge styrelsen, under hänvisning till vad av vederbörande länsstyrelse i frågan anförts, erinra, att hamnspåret hade sådant samband med hamnen, att det borde räknas som del av denna. Det borde då icke kunna ifrågakomma, att det skulle aligga statens järnvägar att anlägga ifrågavarande spår eller att bekosta underhållet och driften av detsamma. Hamnspår av ifrågavarande slag bekostades i regel av vederbörande stad. Rörande driften å sådana plägade träffas särskild överenskommelse. På enahanda sätt syntes då även böra förfaras i nu förevarande fall. Därest järnvägsspåret till Karl Johans stad gäves karaktären av ett endast för gods- vagnars framförande upplåtet hamnspår, så kunde då även tillgodoses det av länsstyrelsen framhållna önskemålet, att detsamma av därför ansvariga bygges på enklaste sätt ända in till gränsen för möjligheten att därpå framföra lokomotiv och vagnar av de på järnvägslinjerna i orten använda standardtyper. Skulle emellertid Haparanda stad ej äga tillräckliga resurser att bygga och underhålla spåret ens på dylikt billigast tänkbara sätt, så kunde dock järnvägsstyrelsen under inga förhållanden lämna utan erinran, att detta skulle medföra, att statens järnvägar belastades med ifrågavarande kostnader vare sig beträffande hamnspårets byggnad eller underhållet och driften av detsamma. Sådana kostnader borde enligt järnvägsstyrelsens uppfattning bäras av den eller dem, vilka skulle få att utföra och förvalta hamnanläggningen.

Begränsningar
i förslaget

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen anført har *länsstyrelsen i Norrbottens län* den 7 februari 1930 avgivit förnyat utlåtande i ärendet. Länsstyrelsen har därvid, till bemötande av vad järnvägsstyrelsen yttrat, anført i huvudsak följande:

Även om å kuststräckan Luleå—Haparanda icke för närvarande föreläge behov av en ny eller utvidgad djuphamn för oceangående tonnage, vore därmed givetvis icke sagt, att en mindre uthamn i Tornedalen, avsedd huvudsakligen för kustfart, skulle vara överflödig och icke kunna verksamt gynna även uppkomsten av olika slag av industrier. Vad som vållat svårigheter för de småsågar, som funnits i Tornedalen men nedlagts, torde hava varit de ogynnsamma utfraktningsförhållandena, vilka sammanhängde med bristen på direkt förbindelse med kusten. Det kunde icke lida något tvivel om att uthamnen skulle bliva till betydande fördel för småsågarna, liksom även utfraktningen av tjära, props och pappersved med flera produkter skulle underlättas genom en hamnanläggning.

I järnvägsstyrelsens sammanställning av uppgifter över befolkning och åkerareal i handelsområdena för Haparanda, Kalix, Luleå, Piteå och Skellefteå grundade sig styrelsens uppgifter å åkerareal på 1919 års statistik och vore sålunda nu åtskilligt föråldrade. Härtill komme, att enbart åkerarealen icke gäve någon tillförlitlig bild av jordbruksnäringen i Tornedalen, enär denna näring där mer än i andra ådalar vore baserad på avkastningen från de naturliga ängarna, vilkas totalareal inom området uppginge till över 40,000 hektar och vilka åtminstone delvis i avseende å bördighet kunde jämföras

med fullgod åkerjord i langt sydligare belägna delar av landet. Men även om de angivna relationerna i stort sett vore riktiga, kunde detta enligt länsstyrelsens förmenande icke tagas till intäkt för påståendet att Tornedalshamnen vore obehörlig. Med större fog torde kunna göras gällande, att de sydligare ådalarnas snabbare förkovran och större handelsomsättning just vore en följd av att de redan under längre eller kortare tid varit i åtnjutande av de direkta sjöförbindelser och det mera utvecklade kommunikationsnät i övrigt, som Tornedalen saknade. Det vore enligt länsstyrelsens förmenande en oriktig eller i varje fall alltför ensidig synpunkt, järnvägsstyrelsen anlade på frågan, när den sökte bevisa hamnens obehörlighet genom att hänvisa till den nuvarande varuomsättningen. En anläggning sådan som den föreslagna hamnen planerades ju icke enbart med hänsyn till bestående förhållanden utan fastmera med tanke på vad man kunde vänta och hoppas av framtiden. Större delen av vårt kommunikationssystem, vare sig det gällde vägar och järnvägar eller hamnar, torde hava tillkommit mindre med tanke på omedelbar förräntning än för att skapa bättre betingelser för näringslivets framtida utveckling.

För en sådan utveckling, särskilt på jordbrukets område, ägde Tornedalen större förutsättningar än många andra norrländska ådalar. Belysande i detta avseende vore den utredning, som för några år sedan gjordes av länetsushållningssällskap och som gav vid handen, att av länets till 74,850 hektar uppskattade odlingsmark i enskild ägo icke mindre än 33,050 hektar eller drygt 44 % vore belägna inom Tornedalsområdet. Dessa betydande odlingsbara marker liksom de goda betingelserna i övrigt för jordbruket i Tornedalen möjliggjorde en avsevärd befolkningsökning med därav följande ökat behov av varuutväxling samt större möjligheter till industriell utveckling och livaktighet på alla områden.

Men för att denna utveckling icke skulle förkvävas och snedvridas, krävdes enligt länsstyrelsens bestämda uppfattning, att Tornedalen i likhet med andra mera betydande norrländska älddalar bereddes direkt förbindelse med havet. Järnvägsstyrelsen hade själv i annat sammanhang, när fråga förevar om de norrländska tvärbanorna, starkt betonat betydelsen av att de naturliga ekonomiska enheter, som bildades av floddalarna, icke splittrades utan hölles samman genom kommunikationer med respektive kuststäder och hamnar. Varför skulle detta icke gälla även beträffande Tornedalen? Lika väl som övriga älddalar behövde Tornedalen en replipunkt vid havet, där det ekonomiska livets trådar löpte samman, men utan hamn kunde Haparanda aldrig komma att fylla denna uppgift. Den skulle enligt järnvägsstyrelsen i stället övertagas av det 20 mil avlägsna Luleå, men det torde ligga lika nära till hands att antaga, att det, trots alla »taxemanipulationer», i stället bleve någon mera närbelägen finsk hamn, som komme att draga till sig den huvudsakliga trafiken på Tornedalen, om Haparanda stad nu icke förhjälpes att lösa sin hamnfråga.

I detta sammanhang torde få beröras vad järnvägsstyrelsen anförde därom, att Haparanda genom järnvägens tillkomst och anknötning till det finska järnvägsnätet år 1919 fått mer än full ersättning för vad den förlorat genom sjötrafikens upphörande. Till stöd härför åberopades, att stadens folkmängd ökats från 1,336 år 1909 till 1,694 år 1919 och 2,616 år 1929. Denna ökning vore dock, vad anginge de tio sista åren, uteslutande att hänföra till den år 1919 genomförda inkorporeringen av vissa delar av Nederorneå socken, som i ett slag höjde folkmängdssiffran till 2,645 år 1920. Sedan denna tid hade alltså invånarantalet tvärtom undergått någon om ock obetydlig minskning. De ekonomiska förhållandena hava ock under denna tid undan för undan försämrats, så att staden i nuvarande stund vore rikets

mest skattetyngda stadssamhälle. Utan den hjälp till självhjälp, som en hamnanläggning otvivelaktigt skulle innebära, syntes staden dömd att för all framtid föra en tynande tillvaro, utan möjlighet att hävda sin gamla ställning som ekonomisk och kulturell huvudort för den svenska Tornedalen. Att en sådan dekapitering måste medföra i hög grad menliga följder för ortens ekonomiska liv och därmed även för det svenska kulturarbetet i Tornedalen torde ligga i öppen dag.

Järnvägsstyrelsen uttalade även tvivel om att en så avsides belägen hamn som vid Karl Johans stad, nära 16 km. från staden, skulle kunna återgiva Haparanda stad någon större del av dess förlorade handel. Härom torde kunna sägas, att då den 9 km. (icke som järnvägsstyrelsen uppgivit 7 km.) från staden belägna Salmis hamn på sin tid — enligt vad Järnvägsstyrelsen själv vitsordat — haft stor betydelse för Haparanda och Tornedalen, samma möjligheter borde förefinnas för en hamn vid Karl Johans stad, som trots sitt större avstånd från staden likväl med nutida kommunikationsmedel även utan järnväg komme staden närmare än vad Salmis på sin tid varit.

Järnvägsstyrelsen gjorde även gällande, att sjöfartens upphörande på Salmis mindre skulle bero av att hamnen så småningom blivit oduglig för sitt ändamål än därav, att genom järnvägens framdragande till Tornedalen sjöförbindelserna blivit utan större praktiskt värde. Med avseende härå kunde erinras, att landhöjningen i dessa trakter torde vara större än järnvägsstyrelsen angäve — enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgift skulle den belöpa sig till mer än 1 meter per sekel. Bemärkas borde även, att uppgrundningen vid Salmis icke enbart vore beroende av landhöjningen utan även i hög grad av Torneälvens slamföring. Visserligen kunde ännu fartyg av intill 3.5 meters djupgående vid medelvattenstånd lotsas in till Salmis, men då skillnaden mellan normalt låg- och medelvattenstånd uppginge ända till 1.2 meter, bleve uppenbarligen möjligheten för 3.5 meters djupgående fartyg att trafikera leden i högsta grad beskuren. De kustångare, som numera regelbundet trafikerade norrlandskusten, vore för övrigt betydligt mera djupgående, varför påståendet att Haparanda genom bristen på hamn vore praktiskt taget isolerat från sjösidan ägde sitt fulla berättigande.

Länsstyrelsen ingår härefter på möjligheten att vidtaga begränsning i det framlagda hamnförslaget samt anför härom:

Med hänsyn till de icke obetydliga kostnader, som realiserandet av hamnförslaget i hela dess vidd skulle föra med sig, var länsstyrelsen från början inställd på att arbetena borde genomföras i etapper och att särskilt anläggningen av hamnspår borde anstå till dess trafiken tagit en något större omfattning. Att länsstyrelsen likväl i sitt yttrande den 29 november 1929 förordade järnvägsspårets anläggande i samband med själva hamnen var huvudsakligen beroende därpå, att detta arbete syntes synnerligen lämpligt för att under det rådande bekymmersamma läget å Seskarö bereda någon lindring i de arbetslösas ställning. Skulle emellertid nu statsfinansiella skäl lägga hinder i vägen för hamnförslagets genomförande i ett sammanhang, torde utan större olägenhet i trafikhänseende byggandet av hamnspåret kunna tills vidare anstå. Transportkostnaden vägledes mellan hamnen och staden lär vara överkomlig och i varje fall kunna hållas avsevärt lägre än järnvägens styckegodstaxa. Vidare torde ur kostnadsberäkningen kunna utgå det belopp å 128,400 kronor, som upptagits för breddning och grundförbättring av kustlandsvägen. Detta arbete behöver icke med nödvändighet utföras tidigare eller i annan ordning än den allmänna trafiken kräver. Nedräknas kostnadsförslaget med ytterligare 100,000 kronor, motsvarande

vissa kajustrustningar, som enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande skulle kunna tills vidare anstå, erhålles en total kostnad för hamn och landsväg å i runt tal 1,225,000 kronor. Då Haparanda stad givetvis, mot åtnjutande av hamnavgifter, bör svara för hamnens underhåll och vägunderhållet synes böra bestridas i vanlig ordning, skulle statens utgifter för företaget sålunda för närvarande kunna begränsas till sistnämnda belopp, varå den årliga räntan efter 4.5 % uppgår till 55,125 kronor, vilket belopp sålunda bör ställas mot av järnvägsstyrelsen beräknade 150,000 kronor per år. Med hänsyn vidare därtill, att staten normalt bidrager till väg- och understundom även hamnanläggningar med åtminstone $\frac{2}{3}$ av beräknade kostnader utan krav på förräntning och återbetalning, synes det emellertid skäligt, att statens särskilda belastning för företaget icke beräknas högre än till $\frac{1}{3}$ av anläggningskostnaden eller 408,000 kronor, vilket belopp efter 4.5 % för räntas med 18,400 kronor.

Den av järnvägsstyrelsen förordade lösningen, som innebär, att varorna till underpris skulle med järnväg fraktas Tornedalen—Luleå och omvänt, skulle tillskynda statens järnvägar en inkomstminskning, som efter nuvarande varumängd beräknas till 20,000 kronor årligen, för vilket belopp järnvägsstyrelsen begär täckning av särskilda statsmedel. Om hänsyn toges till att utöver denna inkomstminskning för visso även skulle uppstå — särskilt i mån av ökad trafik och därav betingad ökning av tågrörelsen — ren driftsförlust, synes denna utväg icke heller ur ren ekonomisk synpunkt framstå såsom någon för staten särskilt fördelaktig affär.

Att genom ekonomiskt näppeligen försvarbara taxemanipulationer söka hindra Tornedalens naturliga anslutning till havet och intvinga dess handel under ett annat jämförelsevis avlägset handelsområde kan icke innebära någon god och för framtiden bestående lösning av Tornedalens kommunikationsproblem. Då härtill kommer, att realiserandet av järnvägsstyrelsens planer skulle betyda tillspillologivande av gränsbygdens nuvarande ekonomiska och kulturella huvudort och därmed försvaga det svenska kulturinflytandet i Tornedalen, vägar länsstyrelsen uttala den bestämda förhoppningen, att statsmakterna icke skola lämna sin medverkan till dessa planers förverkligande.

Länsstyrelsen, som förklarar sig alltjämt vidhålla sin uppfattning om nödvändigheten av att tillgodose Tornedalens behov av förbindelser med havet genom en anläggning i huvudsaklig överensstämmelse med det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget, hemställer, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för detta förslags skyndsamma genomförande, åtminstone i den av länsstyrelsen antydda begränsade omfattningen.

Slutligen har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* den 28 februari 1930 avgivit förnyat utlåtande i ärendet. Styrelsen uttalar sin anslutning till vad länsstyrelsen i sitt senaste utlåtande anfört samt tillägger därutöver ytterligare följande:

Vid upprättandet av det med styrelsens skrivelse den 2 november 1929 överlämnade förslaget har styrelsen i anslutning till vad dessförinnan förekommit haft till ögonmärke att framlägga en plan av minsta möjliga omfattning under förutsättning, att hamnen omedelbart skulle ordnas för järnvägsförbindelse till Haparanda, även om dennas utförande skulle anstå till någon kortare tid efter hamnens färdigställande. Om också icke hamnen kan göra samma gagn utan som med järnväg, så hindrar detta dock icke, att det kan vara ekonomiskt befogat att låta järnvägens utförande anstå till

dess behovet därav mera bestämt framträder, då man numera har möjlighet att anordna automobiltrafik, vars kapacitet är avsevärd och som, på sätt länsstyrelsen nämner, möjliggör framförandet av stycke gods till pris, som ej överstiger järnvägstaxans; dessutom medför den för trafik till eller från staden Haparanda och den närmare bygden den stora bekvämligheten av godsets direkta forslande till mottagarens eller från avsändarens dörr.

Om man i anslutning härtill utgår ifrån att hamnen till en början icke ordnas för järnvägstrafik utan enbart för landsvägstrafik kan tydligtvis med bibehållande av förut angivna program för fartygstrafiken i avseende på vattendjup och kajlängder en avsevärd begränsning iakttagas i fråga om utrymme på hamnpiren. Styrelsen har uppgjort ett förslag i enlighet härmed och med förenklad kajutrustning. Såsom därav framgår minskas pirens bredd avsevärt å den yttre delen och i mycket hög grad å den inre, där endast en tillfartsväg med parapetskydd bör kunna bli tillräckligt.

Kostnaderna för denna hamn bli då cirka 810,000 kronor. Härtill kommer alltid anläggandet av väg från kustlandsvägen ned till hamnen, vilket liksom förut beräknas draga en kostnad av cirka 75,000 kronor. Dessutom torde för kustlandsvägens förbättring på särskilt dåliga delar böra ytterligare tilläggas ett belopp av förslagsvis 35,000 kronor. På detta sätt skulle då hela anläggningskostnaden kunna begränsas till 920,000 kronor. Om däremot piren utföres på samma sätt som enligt styrelsens förut framlagda förslag men icke utrustas med järnvägsspår, portalkran m. m., begränsas kostnaden för den egentliga hamnen till 1,050,000 kronor och för hela anläggningen till 1,160,000 kronor. Att efteråt utbygga nyss avhandlade starkast inskränkta anläggning till den sistnämndas omfattning kommer att draga ytterligare någon kostnad utöver skillnaden mellan nämnda summor; totalkostnaden torde då bli cirka 1,250,000 kronor.

Såsom skäl för anordnande av ny uthamn för Tornedalen anför styrelsen:

För närvarande betjänas Tornedalens trafik av järnvägen, landsvägarna och älven, denna senare för flottning och för mindre båtar å traden Luleå—Haparanda, samt dessutom — särskilt före järnvägens tillkomst — även av Salmis hamn i förening med landsvägsfordon. Trafiken på Salmis har naturligtvis decimerats genom järnvägens tillkomst, men även, såsom länsstyrelsen framhåller, på grund av dels hamnens och inseglingrännans uppgrävning genom slamavsättning från Torne älv och genom landhöjningen samt dels fartygstypernas förändring. Angående landhöjningen torde böra nämnas, att nu inhämtade nya upplysningar från Sveriges geologiska undersökning och från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt giva för handen en sannolikaste storlek av landhöjningen vid Luleå av 0.93 meter per sekel, varför man här torde böra räkna med åtminstone 1 cm. per år eller dubbelt så mycket, som järnvägsstyrelsen anger. I avseende på båttyperna gäller, att de fartyg, som numera trafikera östersjökusten, hava ett djupgående av 3.5 à 4.5 meter och i vissa fall mera. Vid Salmis kan ej beräknas att vid *medelvatten* intaga fartyg av större djupgående än 3.5 meter, vilket vid lågvatten motsvaras av cirka 2.5 meter. Härav framgår, att Salmis hamn icke längre kan användas för den egentliga kust- och östersjötrafiken utan endast för en mindre lokaltrafik. Inseglingrännans stora längd skulle också orsaka alldeles oskäliga kostnader för ordnandet av en efter nutida förhållanden lämpad hamn vid Salmis. I Haparanda kunna icke båtar med större djupgående än 1.2 à 1.5 meter löpa in och där skulle en upprepning av älven med inseglingränna draga utomordentligt stora kostnader både i anläggning och underhåll. Och såsom tidigare torde vara tillfullo klarlagt liksom ock av alla ansvariga myndigheter och de viktigare intressentgrupperna er-

känt, kan nu för ordnandet av en verkligt ändamålsenlig hamn för ifrågasatt syfte ingen annan plats än Karl Johans stad lämpligen ifrågasättas.

Den trafik, som skulle komma att gå över en dylik hamn, torde kunna sammanföras i följande grupper.

A. Styckeogods- och persontrafik inom ett mera lokalt område utefter kusten, i stort sett motsvarande den nu med lokalbåtarna mellan Luleå och Haparanda bedrivna trafiken. De små båtar, som för närvarande här måste användas på grund av farledens i Torne älv oansenliga djup, vilket icke kan avsevärt ökas, skulle då också kunna utbytas mot något större och ändamålsenligare sådana.

B. Flottgodstrafik av virke, pitprops och pappersved, som efter nedflottning till havet genom Torne älv, Sangis älv ävensom en del andra smärre flottleder buntas eller tagas i ringbommar och efter bogsering till Karl Johans stad därstädes inlastas till svenska och utländska hamnar vid Östersjön och Nordsjön.

C. Trafik för trävaru- eller cellulosaindustri vid Karl Johans stad med därav följande transport av andra förnödenheter. Enligt härutinnan särskilt inhämtade upplysningar är virkestillgången för sulfatindustri synnerligen riklig, under det att övrigt virke finner god avsättning redan nu. Under dessa förhållanden borde förutsättningar finnas för uppkomsten av sulfatindustri.

D. Trafik från Tornedalen av jordbruks- och industriprodukter, ävensom av sådana varor som tjära, ved, sparrar och annat småvirke, samt

E. Trafik till Tornedalen av olika slag av livsförnödenheter och av förnödenheter för jordbruket, såsom kalk, gödningsämnen, kraftfoder, maskiner och redskap m. m.

De båda senaste slagen av gods skulle tydligtvis komma att befordras per automobil mellan hamnen och Tornedalen, inklusive Haparanda stad, inom ett för sådan transport lämpat område samt för övrigt till respektive från järnvägsstation för vidare befordran till Tornedalen.

I järnvägsstyrelsens yttrande torde egentligen endast de två senast nämnda grupperna D och E vara behandlade, varför trafiken på hamnen torde kunna beräknas snart nog bliva avsevärt större än nämnda styrelse förväntar. Tydligt torde vara, att nya möjligheter skapar ny trafik, fastän det undandrager sig direkt beräkning, huru snabb en sådan tillväxt kan bliva. Vid eller i närheten av Torne älvs mynning har en ordentlig hamn saknats och därmed även förutsättningen för en fri utveckling av trafiken, varför man ej heller kan grunda bedömandet av den utveckling, som kan vara möjlig, på de nuvarande förhållandena. Härutinnan är också att märka, hurusom de naturliga förutsättningarna i själva Tornedalen, på sätt av länsstyrelsen framhålles, äro bättre än i flera av de övriga ådalarna, varföre också Tornedalen även torde behöva en egen stödpoint och utfartshamn vid havet. Att härutinnan helt hänvisa Tornedalen till Luleå, som är beläget över 200 km. längs banan från Haparanda samt över 150 km. längre från Karungi och stationerna norr därom än Haparanda kan icke vara riktigt. Visserligen haltar en jämförelse med förhållandena längre söderut — detta dock »åt båda hållen» — men av intresse kan vara att nämna, hurusom järnvägsavståndet Luleå—Haparanda är något litet längre än från Stockholm till Gävle eller Söderköping och något litet kortare än från Stockholm till Örebro eller Linköping samt att distansen 150 km. är något längre än från Stockholm till Köping och något kortare än från Stockholm till Gävle eller Norrköping. Härtill kommer den gamla samhörighet, som förefinnes inom varje älvdal för sig och vilken icke utan vidare låter sig sprängas och ej heller utan olägenhet kan upphöra.

Visserligen torde det vara klart, såsom även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare framhållit, att hamnen icke kan betala sig direkt, men det är väl möjligt, att den även ekonomiskt kan indirekt giva avkastning på däri nedlagt kapital. För Haparandaortens och Tornedalens förkovran och utveckling måste den alltid bliva till mycket stort gagn, som mer än väl kan försvara, att staten gör därför nödiga uppoffringar. Värdet av en dylik utveckling kan ju icke beräknas i penningar, men å andra sidan måste det vara oriktigt att söka upprätthålla ett så krasst krav som att ett företag av denna art nästan omedelbart eller snart nog skall direkt betala sig. Valutan för gjorda uppoffringar kan väl ikläda sig andra och till och med värdefullare former.

Om man emellertid skulle söka att göra en kalkyl för de ekonomiska förhållandena, så långt en sådan kan genomföras, torde man lämpligen gå den väg, länsstyrelsen i sitt yttrande använt. Med utgående från nyss angivna slutkostnader för en så långt möjligt inskränkt anläggning, *icke ordnad* och alternativt *ordnad* för mottagande av järnvägsspår, respektive 920,000 och 1,160,000 kronor, erhåller man en räntekostnad av respektive 41,400 och 52,200 kronor. Den uppoffring, staten skulle göra för denna hamn utöver den eljest normala för mindre samhällets handelshamnar, kan visserligen på sätt länsstyrelsen säger skattas till endast en tredjedel härav. Om också denna andel inom vissa gränser kan anses såsom relativt godtyckligt vald, så ligger dock där bakom den tankegången, att i vanliga fall en mindre stad eller samhälle anser sig själv kunna med ekonomisk uträkning offra en viss del, vanligen en tredjedel, av kostnaderna och att staten lämpligen träder emellan med ett anslag utan återbetalningsskyldighet, motsvarande återstoden och högst två tredjedelar av kostnaderna, för att bereda samhället den hjälp till självhjälp, utan vilken företaget icke kan åstadkommas. Staten får sedan sin valuta dels genom ökade skatter, tack vare stegrad livaktighet inom samhällets affärsliv, och dels genom dess allmänna förkovran. Och förvisso bjudas även i nu ifrågavarande fall om icke fullt samma så dock motsvarande förmåner av företaget.

Underhåll och drift torde visserligen utan vidare kunna övertagas av Haparanda, men det låter även väl tänka sig, att staten sörjer därför; det förre torde dock medföra ökat aktivt intresse från stadens sida. Kostnaderna torde täckas av hamninkomsterna.

Om Haparanda skall kunna bibehålla sin ställning som Tornedalens naturliga stödpunkt och huvudort, så kräves med nödvändighet hamnen ifråga. Och utvecklingen efter hamnens tillkomst kan snart nog leda därtill, att staden — i likhet med större delen av övre Norrlands städer — så småningom drager sig ut mot havet, till Karl Johans stad, och slutligen flyttar dit med sina affärer och delar av sin administration, varmed så till slut hela samhället följer. Och även härför är Karl Johans stad en mycket lämplig plats.

Då det bör vara av värde att i den mån sig göra låter lära känna, huruvida från rederiernas sida kan påräknas intresse för hamnens trafikerande, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från Stockholms ångfartygsaktiebolag Svea, som väl får anses såsom ledande i fråga om kusttrafiken på Norrland, inhämtat upplysningar härutinnan, vilka giva för handen, att till och med en »betydande regelbunden trafik från södra Sverige» torde kunna påräknas till en sådan hamn och att det för sjöfarten är »i hög grad önskvärt, att på denna plats en djuphamn kommer till stånd».

Slutligen måste det erkännas vara ett i nationellt avseende viktigt önskemål, att ifrågavarande gränsbygd genom en dylik hamnanläggning erhåller det ekonomiska stöd till stärkande av de band — även av kulturell art — som

förena den med landet i övrigt, för vilket den måste helt lita till statsmakternas välförstående intresse och hjälp.

I avseende på tiden för igångsättandet av arbetena för en hamn vid Karl Johans stad får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utom till det stora behovet av hamnen i och för sig hänvisa dels till den av länsstyrelsen m. fl. framhållna stora arbetslösheten i dessa bygder, till vars hindrande arbetenas påbörjande inom den närmaste tiden skulle i högsta grad bidraga, samt dels därtill, att det för ett lämpligt bedrivande av styrelsens arbeten i Norrland vore ytterst värdefullt, om detta arbete snart kunde igångsättas.

I fråga om vederbörande intressenters i orten skyldighet att deltaga i kostnaderna för anläggningen torde vara lämpligt att såsom alltid eljest plägar ske i dylika fall tillförbinda dem att svara för vederbörlig marklösen för hamnområde — i detta fall med tillfartsväg — samt att eventuellt även påfordra, att de skola deltaga med viss mindre del i byggnadskostnaderna, vilken del i så fall bör utgöra minst 5 % därav.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får till sist uttala sin anslutning till de uttalanden, som gjorts av järnvägsstyrelsen, enligt vad förut citerats, och av länsstyrelsen i dess utlåtande den 10 december 1929 rörande Luleå hamns utvidgning, av innehåll, att frågan om detta sistnämnda arbete är alldeles oberoende av frågan om tillkomsten av en uthamn för Haparanda och Tornedalen.

I anslutning till det anförda hemställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att en uthamn för Tornedalen och Haparanda vid Karl Johans stad skall komma till utförande i enlighet med det till omfattningen mest begränsade av de framlagda förslagen, vars genomförande beräknas draga en kostnad av 920,000 kronor, ävensom för arbetenas påbörjande för budgetåret 1930/1931 anvisa 300,000 kronor, allt dock under villkor dels att orsintressenterna förbinda sig att bestrida marklösen för hamnområde med tillfartsväg och att deltaga i anläggningskostnaden med fem procent av den verkliga kostnaden och dels att Haparanda stad övertager hamnens drift och underhåll.

Här torde böra omnämnas, att, såsom i vissa utlåtanden antytts, Luleå stad den 4 november 1929 gjort framställning om statsbidrag till utvidgning av stadens hamn. Detta företag skulle enligt framställningen avse bland annat att möjliggöra fraktrafik i större utsträckning än hittills från Tornedalen över Luleå hamn. Utlåtanden i detta ärende hava avgivits av länsstyrelsen i Norrbottens län och järnvägsstyrelsen. För närvarande är frågan remitterad till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för yttrande.

Vidare har spörsmålet om anläggande av uthamn för Haparanda och Tornedalen berörts i en utredning, som av länsstyrelsen i Norrbottens län, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande, under medverkan av särskilda av länsstyrelsen i samråd med chefen för socialdepartementet utsedda sakkunniga, verkstälts rörande vissa omständigheter, ägnade att inverka på bedömandet av frågan om lämpliga åtgärder för att bereda industriarbetarna å Sesarö arbetstillfällen m. m. Resultatet av denna utredning har framlagts i ett den 16 december 1929 dagtecknat betänkande. I detta betänkande, för vilket i annat sammanhang redogörelse läser komma att lämnas riksdagen, hava föreslagits vissa åtgärder för underlättande av avvecklingen av sågverksarbe-

Andra frågor, som kunna äga samband med förevarande spörsmål.

tarnas bosättning å Seskarö och därmed av arbetslösheten därstädes, varjämte för beredande av effektivast möjliga hjälp åt befolkningen under den till tre år tänkta avvecklingstiden ifrågasatts igångsättande snarast möjligt såsom arbeten i öppna marknaden av hamnbyggnad vid Karl Johans stad med tillfartsväg och järnväg eller, i andra hand, banbyggnad Morjärv—Kalix, i bägge fallen med viss företrädesrätt till arbete för arbetslösa från Seskarö, samt i sista hand och under förutsättning, att icke något av nämnda företag kunde igångsättas, provisorisk drift genom domänverkets försorg av Sandviks sågverk å Seskarö.

I utlåtande häröver den 4 januari 1930 har järnvägsstyrelsen avstyrkt ett igångsättande av nu nämnda hamn- och järnvägsbyggnadsarbeten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 8 januari 1930 förklarat sig finna arbetslösheten å Seskarö icke i och för sig innebära tillräckligt skäl för igångsättandet av hamnbyggnaden med tillfartsväg och järnväg. Statens arbetslöshetskommission har i utlåtande sistnämnda dag uttalat, att åtgärder av den avsedda beskaffenheten äro önskvärda och att arbetena böra utföras på den öppna arbetsmarknaden, därest de överhuvud anses lämpliga och nödvändiga.

Departements-
chefen.

För Haparanda och Tornedalen har tidigare funnits en ganska livligt trafikerad uthamn, belägen vid Salmis omkring 9 kilometer sydväst om Haparanda och med landsvägsförbindelse med nämnda stad. Denna hamn har emellertid numera förlorat i betydelse. Även om trafiken på Salmis minskats genom att Haparanda och Tornedalen satts i järnvägsförbindelse med landet i övrigt, torde kanske de främsta orsakerna till tillbakagången vara att söka dels i att hamnen och dess inseglingsränna alltmer uppgrundats genom den fortgående landhöjningen vid Bottniska viken och Torneälvens slamavsättning och dels däri, att i kustfarten vid Östersjön numera användas betydligt mera djupgående fartyg än tillföre. Gjorda undersökningar hava givit vid handen, att en utvidgning och fördjupning av Salmis hamn med dess långa inseglingsränna, så att hamnen komme att motsvara fordringarna på en hamn för den moderna kustfarten, skulle draga alldeles oskäligt höga kostnader.

Efter omfattande och långvariga undersökningar, som lett till olika uppslag, har nu ytterligare utredning verkställt. Som resultat därav hava framlagts alternativa förslag till en ny uthamn för Haparanda och Tornedalen med därtill hörande väg- och järnvägsförbindelse med Haparanda. Dessa förslag upptaga dels förläggning av hamnen till Karl Johans stad 16 kilometer sydväst från Haparanda och dels hamnanläggning i två alternativa lägen å den ännu längre bort belägna Seskarön. Kostnaderna för hamnen med väg- och järnvägsförbindelse hava beräknats i förslaget till hamn vid Karl Johans stad till 2,860,000 kronor samt i förslagen till hamn å Seskarö till över 7 miljoner kronor eller, med mindre höjd för broförbindelsen med fastlandet, till över 6 miljoner kronor. Med hänsyn särskilt till de därmed förenade betydande kostnaderna torde förslagen till hamn å Seskarö kunna

lämnas ur räkningen. Beträffande förslaget till hamn vid Karl Johans stad har järnvägsstyrelsen på grund av de enligt styrelsens mening avsevärda anläggningskostnaderna samt de stora årskostnader i form av driftförlust och ränta å nedlagt kapital — av styrelsen uppskattade till omkring 150,000 kronor — som det allmänna skulle få vidkännas för anordnande av en uthamn på nämnda plats, avstyrkt förslaget och i stället förordnat, att Tornedalens önskemål om billigare transporter skulle tillgodoses genom lämplig nedsättning av frakttaxorna mellan järnvägsstationerna i Tornedalen och Luleå, varvid statens järnvägar skulle beredas ersättning av allmänna medel för genom dylik taxenedsättning vållad inkomstminskning. Härefter hava såväl länsstyrelsen i Norrbottens län som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels föreslagit, att hamnen vid Karl Johans stad skulle tillsvidare anordnas endast med vägförbindelse med Haparanda, dels ock ifrågasatt vissa inskränkningar i planen för själva hamnanläggningen; enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste förslag härutinnan skulle kostnaderna för hamnanläggningen jämte tillfartsväg från Nikkala å kustlandsvägen Haparanda—Kalix samt viss förbättring av sistnämnda väg å sträckan Haparanda—Nikkala belöpa sig till omkring 920,000 kronor.

Därest man vid förevarande spörsmåls bedömande skulle utgå enbart från den sannolika, omedelbart påräkneliga trafikomfattningen, torde det måhända kunna ifrågasättas, huruvida det vore ur ekonomisk synpunkt riktigt, att staten för anläggning av en uthamn nedlade ett kapital av den storlek, som jämväl genomförandet av det senaste, begränsade förslaget innebär. Andra synpunkter böra emellertid också komma i betraktande. I första hand är då att beakta, att särskilt i de nordliga delarna av vårt land kommunikationsanstalter, såsom järnvägar, vägar och hamnar, i allmänhet planerats och kommit till stånd icke blott för att tillgodose ett vid tillblivandet förefintligt trafikbehov utan i främsta rummet för att skapa ökade betingelser för den framtida utvecklingen av näringslivet inom vederbörande trafikområden. Tornedalen är utan tvivel en bygd med goda utvecklingsmöjligheter. Rika naturtillgångar finnas i form av skogar, odlade och odlingsbara marker samt utbyggbar vattenkraft, och landsdelens befolkning är jämförelsevis talrik och stadd i tillväxt. Åtskilligt har också gjorts för tillgodoseende av Tornedalens kommunikationsbehov, såsom denna bygds förbindande med landets järnvägsnät och utvecklande av dess vägväsende m. m. Men liksom andra större älvdalar i Norrland bildar även Tornedalen ett tämligen avgränsat handelsområde, som har behov av en naturlig, vid havet belägen centralpunkt för in- och utförsel. Avsaknaden av en dylik huvudort med god hamn torde icke annat än i begränsad omfattning kunna ersättas av förbättrade landförbindelser med angränsande handelsområdets centralpunkter vid kusten. Den naturliga huvudorten för Tornedalen har varit och torde fortfarande böra vara Haparanda. Utan en tidsenlig hamn kan denna stad icke uppbära sin ställning såsom dylik centralpunkt för Tornedalen och icke erhålla den hjälp till självhjälp, som den, hårt skattetyngd, så väl behöver. Stadens ogynnsamma ekonomiska läge torde nämligen till icke ringa del sam-

manhånga med de otillfredsstållande hamnförhållandena och det hinder för ett ökat handelsutbyte, som dessa innebåra. Ej heller Tornedalen torde i avsaknad av en nårbelågen hamn kunna bringas till en utveckling, för vilken i och för sig goda naturliga förutsåttningar förefinnas. Vidare må ej förbises betydelsen av den nationella uppgift, som ligger i att genom ytterligare förbåttningar av kommunikationsförhållandena fråmja svensk odling och bebyggelse i dessa nordliga grånstrakter och dymedelst såväl materiellt som kulturellt allt nårmare till det övriga Sverige knyta denna bygds befolkning. Hårtill kommer slutligen, att genom omedelbart igångsåttande av ett hamnbyggnadsföretag tillfålle skulle givas att vid sådana härför erforderliga arbeten, som icke åro av rent hamnteknisk natur, bereda sysselsåttning åt en del av befolkningen å det nårbelågna Seskarö, vars genom arbetslöshet iråkade bekymmersamma låge påkallar åtgårder från det allmånns sida. Avvecklingen av denna arbetslöshet skulle härigenom verksamt och på ett låmpligt sått underlåttas.

Omståndigheterna synas mig således tala för anläggandet av en uthamn för Haparanda och Tornedalen. Den förebragta utredningen torde ådagalågga, att vid valet av plats härför Karl Johans stad bör obetingat åga företåde. Med hänsyn till motorfordonstrafikens starka utveckling lårer, såsom framhållits av såväl våg- och vattenbyggnadsstyrelsen som lånsstyrelsen, en med landsvågsförbindelse försedd dylik hamn kunna tillgodose trafikbehovet för åtskillig tid framåt och frågan om hamnens sammanknytande med statsbanenåttet i avvaktan på erfarenhet om utvecklingen alltså tillsvidare kunna låmnas öppen. Jag vill således tillstyrka anläggandet vid Karl Johans stad av en uthamn för Haparanda och Tornedalen. Vidare finner jag mig böra förorda, att hamnen kommer till utförande på sått våg- och vattenbyggnadsstyrelsen senast föreslagit samt att medel nu anvisas för företagens påbörjande.

Då sålunda staten skulle göra ett betydande kapitalutlågg för detta företags förverkligande, synes det rimligen böra fordras, att vederbörande, som komma att draga nytta av hamnen, i någon mån bidra till täckande av kostnaderna för anläggningen. I sådant hånseende torde, i anslutning till vad våg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, böra såsom villkor föreskrivas, att vederbörande ortsintressenter skola förbinda sig att bestrida kostnaderna för förvårvande av för hamnområde och tillfartsvåg erforderlig mark samt att deltaga med fem procent av de verkliga kostnaderna för själva hamnanläggningen. Dårjånte torde Haparanda stad böra förbinda sig att övertaga hamnens drift och underhåll, varvid givetvis hamninkomsterna skulle tillfalla staden. Den knappa tid, som efter utlåttandens avgivande stått till förfogande för årendets fortsatta beredning, har icke tillåtit att införskåffa dylika förbindelser. Anslagsmedel torde emellertid icke böra stållas till förfogande för arbetenas påbörjande, förrån nämnda villkor uppfyllts.

I den för företaget beråknade kostnaden ingå förbåttning av kustlandsvågen med 35,000 kronor och anläggning av tillfartsvåg till hamnen med 75,000 kronor. Det skulle visserligen kunna ifrågasåttas, att bestridandet

av sistnämnda kostnadsbelopp skedde i vanlig ordning och bidrag därtill sålunda efter ansökning beviljades från anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar. Då emellertid vägdistriktets redan nu ansträngda ekonomi härigenom skulle komma att i avsevärd mån ytterligare tyngas, anser jag mig icke kunna förorda att så sker. Vad däremot angår förbättring av kustlandsvägen synes detta arbete kunna utföras med anlitande av automobilskattemedel (länsfonden). Med hänsyn till föreliggande omständigheter lär Kungl. Maj:t nämligen efter vederbörlig framställning vilja, såsom i jämförliga fall plägar ske, bevilja vägdistriktet bidrag till 90 % av den beräknade kostnaden för arbetet. På vägdistriktet skulle då ankomma att bestrida återstående 10 procent av kostnaden eller alltså omkring 3,500 kronor, vilket jämförelsevis ringa kostnadsbelopp skäligen torde kunna påvila detsamma.

I enlighet med vad nu anförts skulle vid anslagsberäkningen avgå dels 40,500 kronor, utgörande 5 procent å den till 810,000 kronor uppskattade kostnaden för hamnen, och dels 35,000 kronor, utgörande kostnad för förbättring av kustlandsvägen, eller tillhoppa 75,500 kronor. Anslagsbehovet, som alltså skulle avse endast själva hamnen och tillfartsvägen, skulle således komma att uppgå till (810,000 — 40,500 + 75,000) 844,500 kronor eller i avrundat tal 845,000 kronor, under det att sammanlagda beräknade kostnaden för företaget med nu angiven omfattning skulle bli 885,000 kronor.

Enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat skulle arbetena under det första budgetåret huvudsakligen bestå i byggande av tillfartsväg till hamnen samt vissa förberedande arbeten för själva hamnanläggningen. Vid bifall till vad jag nyss föreslagit skulle under samma budgetår även förbättringsarbetena å kustlandsvägen kunna utföras, vilket såsom ett led i åtgärderna för avhjälpan av Seskaröbefolkningens arbetslöshet är önskvärt. För bedrivande av förstnämnda arbeten under budgetåret 1930/1931 synes en summa av 200,000 kronor vara tillfyllest, vilket belopp alltså nu torde böra ställas till förfogande. Såsom i statsverkspropositionen framhållits, ansågs av statsfinansiella skäl något belopp för ifrågavarande ändamål icke kunna beräknas i riksstatsförslaget för nyssnämnda budgetår. Vad angår medelsanskaffningen vill jag emellertid, efter samråd med chefen för finansdepartementet, erinra därom, att det anslag, som i en på socialdepartementets föredragning förut denna dag beslutad proposition till årets riksdag för budgetåret 1930/1931 äskats till bidrag till uppförande eller inrättande av tuberkulossjukvårdsanstalter, understiger det för nämnda ändamål i statsverkspropositionen beräknade beloppet med 200,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels besluta, att en uthamn för Haparanda och Tornedalen skall för en beräknad kostnad av 885,000 kronor och under av mig i det föregående förordade villkor anläggas vid Karl Johans stad;

Kungl. Maj:ts proposition nr 222.

*dels ock till uthamn för Haparanda och Tornedalen för budget-
året 1930/1931 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reserva-
tionsanslag av kronor 200,000.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda
hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-
Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition
i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar
skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.