



SJK

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Norrbottensresan 1977.

BANAN TILL HAPARANDA OCH ÖVERTORNEÅ.

I proposition den 26/2 1897 föreslog regeringen att riksdagen måtte fatta beslut om byggande av en statsbana från Boden över Niemifors till Yttermorjärv vid Kalix älv. Samtidigt skulle även en landsväg byggas från Boden till Forsbyn. Riksdagen beslöt enligt förslaget och banan stod klar till Morjärv år 1902.

År 1904 föreslog regeringen att banan skulle fortsättas från Morjärv österut över Lappträsk till Karungi. I avvaktan på en utredning om lämpligaste sträckningen mot gränsen till Finland, då storhertigdöme i Ryssland, beslöt dock riksdagen endast om förlängning till Lappträsk. Samtidigt beslöts att en landsväg, huvudsakligen för militära ändamål, skulle anläggas parallellt med järnvägen.

För att slippa avbryta arbetena i Lappträsk, p g a att den nämnda utredningen än inte var klar fortsattes banbygget fram till Veittijärvi, ca 7 km från Torne älv. År 1911 beslöts att fortsätta järnvägen fram till Karungi samt att bygga en biban längs Torne älv upp till Övertorneå.

Slutligen beslöt riksdagen år 1913 om banan söderut i älvdalen till Haparanda. År 1915 träffades en överenskommelse mellan svenska och ryska regeringarna om en broförbindelse över Torne älv mellan Haparanda och Torneå.

Banorna till Haparanda och Övertorneå har således öppnats i följande etapper:

Boden - Niemisel	32 km	1/10	1900	
Niemisel - Morjärv	41 km	1/8	1902	
Morjärv - Lappträsk	46 km	15/12	1910	
Lappträsk - Veittijärvi	13 km	1/7	1913	
Veittijärvi - Karungi	7 km	15/12	1914	Till Karungi provisoriska stn.
Karungi - Övertorneå	47 km	15/12	1914	
Karungi provisoriska stn - Karungi stn	2 km	1/1	1916	
Karungi - Haparanda	26 km	17/6	1915	Provisorisk trafik
" "		1/12	1918	Allmän trafik
Haparanda - Torneå	4 km	7/10	1919	

Banans infart till Boden C byggdes om 1920-21 med anordnande av viadukten över malmbanan.

Delsträckan Karungi - Haparanda öppnades för provisorisk trafik så snart det var möjligt. Första världskriget hade brutit ut och händelserna vid fronten gjorde att Haparanda blev den enda stadigvarande öppna gränspassagen för hela det väldiga ryska kejsardömet. En kolossal trafik av flyktingar och gods blev följden. Direkta sov- och sittvagnar framfördes dagligen mellan Haparanda och Stockholm.

Det imponerande stationshuset uppfördes för att räcka till för en bestående trafik av denna omfattning. Då freden kom och förhållandena stabiliserade sig i början av 1920-talet minskade trafikunderlaget drastiskt, och stationen i Haparanda visade sig vara helt överdimensionerad.

Krigshändelserna i Finland 1939-45 medförde en ny högkonjunktur för Haparanda som gränsstation. I krigets slutskede, 24/9 1944 - 10/6 1945, var dock persontrafiken över gränsen helt inställd.

Numera är persontrafiken på järnvägen över gränsen inte särskilt omfattande. För närvarande finns trettågpår, samtliga motorvagnståg, varav två är SJ på 1435 mm spårvidd och ett är VR på 1524 mm spårvidd. Godstrafiken är mera omfattande och

har ökat under senaste tioårsperioden. Mycket utgöts dock av konjunkturkänsligt gods, t ex trävaror på export från Finland.

Tack vare den internationella transitotrafiken torde Haparandabanan ha sin framtid säkrad. Persontrafiken är dock av vikande omfattning.

Banan till Övertorneå avsågs ursprungligen att byggas vidare norrut till Pajala. Planer fanns även att fortsätta över Junosuando och Svappavaara till trakten av Kiruna. Efter allehanda utredningar skrinlades dock dessa planer. Som ersättning inrättades år 1931 av Järnvägsstyrelsen en s.k. automobilinje för person- och godstrafik mellan Övertorneå och Pajala. Denna linje har allt sedan starten innehaft en särställning bland landets buss- och lastbilslinjer, då den formellt räknas som järnväg. Genomgående avståndsberäkning tillämpas därför mellan trafikplatserna på Övertorneå-Pajala och alla trafikplatser vid SJ.

För järnvägen Karungi-Övertorneå ter sig framtiden dyster. Banan har i många år stått högt på SJ:s lista över nedlägningsönskade objekt. Den hör till de åtta banor som 1976 föreslogs bli nedlagda med det snaraste. Persontrafiken förefaller dock att överleva sommaren och eventuellt hela den kommande tidtabellsperioden. Den reguljära godstrafiken upphörde för ca fem år sedan. Vagnuttag äger dock rum på särskild order.

BANAN MORJÄRV - KALIX.

Alltsedan mitten av 1800-talet har planerna på en järnväg längs hela norrlands-kusten diskuterats. De försvarspolitiska skäl som framlades på 1880-talet gjorde att stambanan kom att byggas genom det glebefolkade inlandet i stället för längs kusten.

Frågan om Ostkustbanans förlängning till Haparanda aktualiserades år 1944 av Norrlandskommittén, som 1945 tillsatte en utredning i frågan.

En av de mest noggrannt undersökta delsträckorna var Luleå-Kalix med alternativet Morjärv-Kalix. De relativt betydande skogsindustrierna i trakten av Kalix, Karlsborg och Törefors, ansågs motivera byggandet av en järnväg, i första hand för godstrafik.

Det enligt utredningen billigaste alternativet skulle vara en sidobana för godstrafik Morjärv-Kalix, i huvudsak väster om Kalix älv, med anslutningsbana Kosjärv-Töre. Riksdagen beslöt att bygga denna bana. Då industrin i Törefors under tiden lagts ned erfordrades ej sidobanan.

Banan Morjärv-Kalix öppnades för allmän godstrafik den 21/11 1961. Linjen är 38,5 km lång. Från Kalix fortsätter järnvägen ytterligare ca 9 km som industribana till Karlsborgsverken.

Persontrafik har tidigare förekommit invigningsdagen samt vid SJK:s resa sommaren 1971.

Godstrafiken domineras av transporter till och från ASSI i Karlsborg. Transportvolymen har ökat på senare år då systemtransporter av massa nu äger rum till hamn vid Haraholmen utanför Piteå.

L O Lind
77-05-16

Källor: Statens Järnvägar 1856-1906.
Statens Järnvägar 1906-1931.
Sveriges järnvägar hundra år.
Egna anteckningar.

TRAFIKPLATSER ÅR 1954.

ÄLVSBYN - PITEÅ

km fr
Äy m.ö.h.

0	41	Älvsbyn	
1,9	47	Korsträskvägen	hp
3,8	53	Högheden	lp
4,6		Granträskvägen	hpr
11,2	91	Grubban	hp
13,3		Salberg	hpr
15,3	66	Tvärån	
21,4	44	Vargbacken	hp
27,6	27	Arnemark	
31,3	21	Stridholm	hp
33,7	20	Pålberget	hp
35,3	20	Pålslätten	hp
38,2	12	Kvarnåsen	hp
41,8	5	Bölebyn	
46,8	5	Öjebyn	
52,5	4	Piteå	

KARUNGI - ÖVERTORNEÅ

km fr
Kri m.ö.h.

0	28	Karungi	
3,2	26	Lövheden	hp
6,6	26	Tornesel	hp
9,0		Korpikylä	hpr
11,0	34	Skogskärr	hp
15,3	53	Potila	hp
18,3	49	Risudden	hp
20,2		Norra Risudden	hpr
23,1	50	Bäckesta	hp
25,2	50	Hietaniemi	hp
26,3		Koivukylä	hpr
27,6	49	Hedenäset	hp
33,0	50	Luppio	hp
34,4		Norra Niemis	hpr
39,7	54	Alkullen	hp
43,5	50	Ruskola	hp
46,6	51	Övertorneå	

BODEN C - HAPARANDA

km fr
Cst m.ö.h.

1144,4	11	Boden C	
1160,6	39	Hundsjö	
1170,6	29	Degersælet	
1176,4	23	Niemisel	
1182,0	47	Mjöträsk	hp
1184,3	41	Bjurå	
1193,3	114	Avafors	
1202,2	151	Hataträsk	mp
1209,9		Grundforsbacken	hpr
1211,8	79	Sågbäcken	mp
1215,6	60	Morjärv grp	lp
1217,6	37	Morjärv	
1222,8	40	Övermorjärv	hp
1225,2		Stråkan	hpr
1227,3	47	Räktjärv	
1235,2	54	Östra Flakaträsk	
1246,8	108	Vitvattnet	
1250,7	78	Bodträsk	
1260,8	34	Oja	hp
1263,8	51	Lappträsk	
1270,0		Välikoski	hpr
1271,6	40	Kärrbäck	
1279,6	37	Karhuvaara	
1284,7	28	Karungi	
1288,5		Övre Kukkola	hpr
1291,3	28	Lomkärr	
1294,5	20	Kukkolaforsen	hp
1298,6		Övre Vojakkala	hpr
1300,3	14	Bäverbäck	
1301,9		Nedre Vojakkala	hpr
1304,2	12	Mattila	hp
1310,7	11	Haparanda	
1314,2	7	Torneå	

7

Zontana A, tab. 338.

2, 3 kl.: Boden -- Haparanda i tågen 2721, 2722, 2793 och 2794.

Boden — Karungi — Boden.

Ann.: Y Kalsluss eller motorvagn. Platsantal och resgodsutrymme är begränsat.

...	...	...	...	...	...	6.25	...	Fr. Pajala 8.3 1001	...	t.	21.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	Y 6.35	11.15	...	Fr. Övertorneå 6	...	t.	16.48	Y 21.26	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	Y 7.54	12.38	...	t. Karungi 6	...	fr.	15.25	Y 20.10	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	7.20	12.12	...	Fr. Haparanda 6	...	t.	15.58	20.49	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	8.04	12.43	...	t. Karungi 6	...	fr.	15.23	20.08	...	...	...	...	...	...	...
						P 2721	P 2793	Km.	Statens järnvägar, spiro. 1.435.				P 2794	P 2722						
						2.3	2.3						2.3	2.3						
...	...	...	...	...	...	8.18	13.15	0	Fr. Karungi	...	t.	11.58	19.53	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x8.26	13.20	5	Karhuvaara	...	t.	14.50	x19.50	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x8.36	13.30	13	Karhuvaara	...	t.	14.40	x19.40	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x8.46	13.41	21	Lappträsk	...	t.	14.29	x19.28	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x	x	34	Hudträsk	...	t.	14.11	x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	9.15	14.06	37	L. Vitvattnet [2302]	...	fr.	14.08	19.04	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	9.30	14.20	37	Fr. Vitvattnet [2302]	...	t.	13.53	18.48	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x9.44	x14.35	49	O. Flakaback	...	t.	13.34	x18.28	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x9.56	x14.46	57	Kuopio	...	t.	13.21	x18.14	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x	x	62	Övertorneå	...	t.	x	x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	10.15	15.11	67	Morjary [2003]	...	t.	13.07	17.58	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	11.08	15.50	91	Asafara	...	t.	12.28	17.20	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x11.17	16.00	100	Hud	...	t.	12.04	x16.49	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x	x	102	Mj-träsk	...	t.	x	x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	11.27	16.15	108	Nickisul	...	t.	11.52	16.34	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	11.43	16.24	114	Degerölet	...	t.	11.42	16.25	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	x12.07	16.39	124	Hundsjö	...	t.	11.27	x16.03	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	12.24	16.59	140	t. Boden C	...	fr.	11.05	15.40	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	13.29	18.23	176	t. Luleå 1	...	fr.	0.59	14.43	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	8.53	14.34	1284	t. Stockholm C 10.35	...	fr.	14.43	20.05	...	...	...	...	...	...	...

TIDTABELL.

Fredag 20/5 1977.

	ank	avg
Boden C		9.30
Älvsbyn	10.05	10.15
Tvärån		x
Vargbacken		x
Arnemärk		x
Bölebyn		x
Öjebyn		x
Piteå	11.45	

	ank	avg	
Piteå		13.05	
Älvsbyn	14.05	14.15	
Bergträsk	14.26	14.49	S 756,755
Boden C	15.15	15.30	
Hundsjö		15.43	
Degerselet		15.51	
Niemisel		15.57	
Bjurå		16.05	
Avafors	16.14	16.20	Y 4693
Morjärv	16.40	16.45	
Övermorjärv		x	
Ö. Flakaträsk		17.00	
Vitvattnet		17.14	
Bodträsk		x	
Lappträsk		17.29	
Kärrbäck		17.37	
Karhuvaara		x	
Karungi	17.48	17.52	
Ned. Vojakkala		x	
Haparanda	18.12	18.18	
Torneå	19.25	19.30	
Haparanda	18.37		

Lördag 21/5 1977.

	ank	avg
Övertorneå		10.05
Luppjo		10.20
Hedenäset		10.26
Bäckesta		x
Risudden		10.39
Skogskärr		x
Karungi	10.57	11.51
Karhuvaara		x
Kärrbäck		12.03
Lappträsk		12.11
Bodträsk		x
Vitvattnet		12.27
Ö. Flakaträsk		12.38
Övermorjärv		x
Morjärv	12.54	16.50
Avafors		17.14
Bjurå		17.22
Niemisel		17.30
Degerselet		17.37
Hundsjö		17.47
Boden C	18.00	

	ank	avg
Haparanda		8.50
Ned. Vojakkala		x
Karungi		9.10
Skogskärr		x
Risudden		9.27
Bäckesta		x
Hedenäset		9.39
Luppjo		9.45
Övertorneå	10.00	
Morjärv		13.00
Kalix	14.00	15.30
Morjärv	16.30	

Hotell. Boden: Grand & Standard, Stationsgatan 3-5.

Haparanda: Järnvägshotellet, Stationshusets övre våning.

Matställen. Piteå: Domus, Storgatan 48; Pentryt, Sundsgatan 29; Ringbaren, Sundsgatan 36.

Boden: Hotell Grand & Standard (frukost); Järnvägsbuffén.

Haparanda: Järnvägshotellet (frukost); Stadshotellet, Torget 7.

Kalix: Lasarettbaren, Köpmangatan 51 (ca 1 km); Flemmings Bar- & Restaurang, Nytorget; Pizzeria Carthago, Ståndgatan 19 (ca 1,5 km)