

N:o 17.

Af Herr **Ribbing, Sigurd**, *m. fl.*: *Om beviljande af ett anslag å 30,000 kronor för verkställande af undersökning rörande lämpligaste sträckningen för en jernväg mellan Bottniska viken förbi Gellivare malmfält till norska gränsen.*

Undertecknade, representanter för Norrland, anhålla härmed att få väcka vördsam motion om beviljande af ett jemförelsevis ringa anslag att ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att högst densamme täcktes låta verkställa fullständig undersökning för jernväg från Bottniska viken förbi malmfälten i Norrbottens län till lämplig punkt vid norska gränsen, i beräkning och syfte, att sålunda en förberedande åtgärd må blifva företagen för erhållande af jernvägsförbindelse mellan Bottniska viken och isfri hamn i Norge.

Innan motionärerne gå att i möjligaste korthet anföra skäl för nu nämnda motion och begäran, vilja vi nämna, att på ett för diskuterande af frågan om en sådan jernvägsförbindelse, som den nyss nämnda, i Luleå den 16 Augusti förlidet år hållet och af talrika deltagare från Norrbotten, Vesterbotten och Vesternorrland, från Nordlands och Tromsö amt i Norge samt från Finland bevistadt möte enhälligt det beslut blifvit fattadt, att de särskilda svenska och norska komitéer, som för befordrande af ifrågasvarande jernvägsärende konstituerats, skulle genom vederbörande embetsmyndigheter till Kongl. Maj:t ingå med framställning om, att fullständiga jernvägsundersökningar i ifrågasatta hänseende måtte i närmaste framtid blifva verkställda. Så har ock från svensk sida redan skett, i det Norrbottens läns jernvägs-komité till Kongl. Maj:t ingått med en sådan underdånig framställning, som den nyss ofvan omnämnda, hvilken framställning, remitterad till Konungens Befallningshafvande i Norrbottens län, föranledt denne att på anförda skäl i underdånighet anhålla om nådigt bifall till den af jernvägskomitén gjorda

framställningen. Likaledes har, från norsk sida, så väl af amtmannen i Nordlands amt Worsöe och efter anmodan af amtets jernbane-komité, som af Tromsö jernbane-komité i skrivelser till departementet för det Indre, anhållan blifvit gjord, det måtte Kongl. proposition för näst sammanträdande Storthing framläggas om anslag till verkställande af fullständig undersökning angående sträckningen af jernbana från en punkt på riksgränsen till en god, isfri och centralt belägen hamn i Norges nordliga trakter. I infordradt utlåtande öfver dessa ansökningar har norska jernbandirektören Pihl föreslagit, för innevarande år 1878, undersökningar af de hamnar vid Nordlands och Tromsö amter, hvilka rimligen kunde komma i fråga såsom slutpunkt för jernvägen. Hvad deremot angår undersökningar om dennas sträckning inom Norge, har jernbanedirektören ansett nödigt, att med dessa ansökningar anstode, till dess från svensk sida utredt blifvit, hvilken slutpunkt vid riksgränsen, som i Sverige, med hänsyn till befintliga intressen och lokala förhållanden, ansåges lämpligast: det vill säga jernbanedirektören har ansett, det med nyss nämnda undersökningar från norsk sida borde anstå, till dess de undersökningar från svensk sida blifvit verkställda, för hvilka anslag af Riksdagen härmedelst vördsamligen begäres.

Vid fråga om det allmännas mellankomst till beredande eller befrämjande på ett eller annat sätt af jernvägskommunikationer för Sveriges nordligaste delar, träder städse och helt naturligt ett allmänt skäl, för att så långt möjligt är tillmötesgå en begäran i sådan syftning, i förgrunden. Detta, redan ofta för bifall till dylik fråga andragna skäl är det faktiska förhållande, att Sveriges nordliga delar väl i samma proportion, som de öfriga, bidragit och bidraga till att bära tungan af de vidsträckta och dyrbara jernvägsanläggningar, hvilka nu under mer än tjugu år i vårt fädernesland pågått i större skala än äfven i de största och rikaste andra länder, men att hvad deremot beträffar fördelarne af samma anläggningar, af hvilka alla andra delar af Sverige, närmare eller fjernare, mera direkt eller indirekt, äro i åtnjutande, dessa fördelar för det nordligaste Sverige hittills varit och, åtminstone hvad angår det stora jernvägsnätet, efter all sannolikhet ännu längre komma att förblifva skåderätter, att betrakta på afstånd. Om nu svårigen lär kunna nekas, att i anförda det nordligaste Sveriges undantagsställning till de stora jernvägsanläggningarne är gifvet ett starkt talande billighetskäl för att, der så ske kan, bereda äfven nyss nämnda del af fäderneslandet någon förmån af jernvägskommunikationer; så upphäfvast kraften och giltigheten af detta billighetsskäl ingalunda deraf, att afstånden blifva större, befolkningen och produktionen mindre, i samma mån man kommer längre norrut. Väl må i nämnda omständighet ligga en giltig anledning till att norra Sverige får finna sig vid att senare och i mindre grad, än det mellersta och

sydliga, genom statens omsorg och åtgärd komma i åtnjutande af de stora förmåner, jernvägar medföra. Men just i den mån detta blir en nödvändighet, ligger deri en maning att icke, i stort som smått, säga nej till hvad som äfven i ifrågavarande hänseende kan göras till förmån för de äfven i många andra fall sämst lottade delarne af Sverige. Det är nemligen väl att märka, att jernvägsanläggningar icke höra till företag eller inrättningar af den art, vid hvilka af fördelar för en del af landet med säkerhet följa sådana äfven för alla andra delar. Tvärtom, ehuru ovedersäglig nytta jernvägar medföra ej blott för de orter, der sådana finnas, utan äfven för ökande af industrien och af den materiela välmågan i allmänhet; hindrar sådant alldeles icke, att just de lättade kommunikationerna, t. ex. i de sydliga och mellersta delarne af Sverige, och den dessa delar sålunda beredda möjligheten att afyttra sina produkter i den allmänna marknaden till bättre pris, måste förminska eller betaga de nordliga provinserna, som sakna dessa kommunikationsmedel, möjligheten af konkurrens, alltså nedtrycka eller rent af omöjliggöra deras fortgång i materiel odling och välstånd. Men det torde ej ens behöfva sägas, att det bör utgöra en angelägen åtgärd, så af billighet som af rättvisa, att det allmänna ej så hjälper den ena, att dermed den andra stjälpes, likasom ock, att ett lands verkliga välstånd ej ensamt eller ens hufvudsakligen beror på quantum eller summan af resurser för detta välstånd, utan på en, åtminstone något så när, jemn deras fördelning på landets särskilda orter och inbyggare. Icke heller äro de Regeringens och Riksdagens beslut, som senast blifvit fattade angående jernvägsväsendet i dess förhållande till Norrland, egnade att minska styrkan af de allmänna billighets-skäl, som, i fråga om något bistånd från det allmänna beträffande jernvägskommunikationer, efter vårt omdöme, tala till förmån för nämnda landsdel. Fast mer synas dessa utgöra en ganska naturlig förklaringsgrund till den af den norrbottniska jernvägskomitén, i dess ofvan omförmälda underdåniga anhållan till Kongl. Maj:t om undersökning af den lämpliga sträckningen af en tvärbana i Sverges nordligaste trakter, uttalade farhåga, att "såvidt ej alla tecken svika, tiden för norra stambanans utsträckning till dessa trakter torde vara fjernare, än man en tid hoppades;" en farhåga, som för samma komité utgör anledning att lägga så mycket större vikt vid nämnda tvärbana och hvad som kan lända till dess främjande, för att sålunda i någon mån bereda en utväg och fördel åt Norrlands nordligaste delar — under väntan på den norra stambanans framkomst till nordén. Men under sådant förhållande bör det icke väcka undran, om det skulle synas oss norrländska representanter i så mycket högre grad af billighet och rättvisa indicerat, att Riksdagen icke vägrade sitt bifall till en anhållan om en i sjelfva verket och i förhållande till vilkoren för förverkligandet af den nu ifrågasatta tvärbanan ganska ringa hjälp för detta förverkligande.

Ett andra allmänt skäl för bifall till vår vördsamma begäran om medel för undersökning för den svenska delen af den ifrågakända banan mellan Bottniska viken och en isfri hamn i Norge, ligger i denna banas karakter af internationel mellan de båda rikena, dermed ock af att utgöra ett kraftigt föreningsband mellan de båda folken. Det ligger ej blott i sakens natur, utan det är derjemte af erfarenheten till fullo bekräftadt, att om man — såsom vi åtminstone numera väl alla göra — önskar att brödrskapet mellan svenskar och norrmän från ord må allt mera blifva verklighet, då finnes föga något bättre medel för uppfyllelsen af sådant önskningsmål, än beredande af allt mera ökade tillfällen och anledningar till personlig bekantskap och beröring mellan de båda folken, då det — för att citera ett uttryck af en bland de norska deltagarne i sista sommarens Luleå-möte — alltid ligger en välsignelse och en kraft i det lefvande ordet och att svenskar och norrmän ofta kunde mötas. Hvad annat än hufvudsaklig hänsyn till sådant tillfälles och anlednings beredande förmådde väl ock Riksdagen att, oaktadt man redan på förhand insåg, hvad erfarenheten ock sedan bekräftat, att nordvestra stambanan ifrån ekonomisk synpunkt hade långt större skäl emot, än för sig, dock till dess byggande bevilja anslag, i jemförelse med hvilka det nu af oss begärda i sanning reducerar sig till en försvinnande litenhet. Intet torde heller i högre grad, än en hufvudsakligen likartad hänsyn, föranledt Riksdagen till att, nu senare, hafva beslutat de ej obetydliga anslagen till Torpshammar-tvärbanan. Men den obestriddiga och väsentliga vigt, som sålunda är fästad vid och blifvit tillerkänd åt säkra och varaktiga föreningsband mellan brödrafolken, denna vigt och detta värde lära ej med fog kunna anses mindre derföre, att *det* föreningsband, för hvars åstadkommande nu begäres ett undersökningsanslag, ligger nordligare, än de, hvilka Riksdagen förut tillgodosett.

Innan vi från de allmänna skäl för bifall till vår motion, som hittills blifvit anförda, öfvergå till att i största korthet påpeka de mera speciella, som synas oss tala för beviljande af det anslag, vi gå att begära, må det vara oss tillåtet att erinra om en redan förut gjord framställning i förevarande ärende. Denna framställning var en af Konungens Befallningshafvande i Norrbottens län år 1874 gjord underdånig begäran hos Kongl. Maj:t om undersökning på en gång af malmfälten vid Gellivare m. fl. ställen, samt tillika och i sammanhang dermed af en sådan jernväg till Norge, som den nu å nyo ifrågasatta. Sedan utlåtande med anledning af denna underdåniga begäran blifvit infordradt, utom af andra vederbörande, af Kongl. Styrelsen för statens jernvägsbyggnader, och bemälda styrelse dervid hufvudsakligen yttrat, att undersökning om malmfälten borde föregå den om jernvägen, aildentund byggandet af sådan väsentligen berodde på om malmbrytning och jernhandtering i dessa trakter äro utförbara; förklarar Kongl. Maj:t i nådigt

bref af den 29 Januari 1875, med hänvisning till och på grund af Jernvägsstyrelsens nyss anförda yttrande, att den underdåniga begäran om undersökning af jernväg för det närvarande ej till någon åtgärd föranledde. Men på samma gång anbefaller Kongl. Maj:t undersökning om malmerna m. m., som dertill hörer, att skola ske sommaren 1875, liksom Kongl. Maj:t beträffande verkställandet af denna undersökning lemnar närmare bestämmelser i nådig skrifvelse af den 21 Maj samma år.

Då resultaten af den sålunda i nåder anbefalda och omnämnda sommar verkställda undersökning, om hvilken underdånig berättelse blifvit afgifven, i största korthet kunna uttryckas så, att ofantliga kvantiteter god och brytvärd jernmalm i omförmälda trakter finnes att tillgå, så är redan i dessa, af Kongl. Maj:t sjelf i väsentligt sammanhang med frågan om undersökning af en jernväg förbi ifrågavarande malmfält till isfri hamn i Norge ställda resultat i sjelfva verket ett ganska viktigt, speciellt skäl gifvet till förmån för ett anslags beviljande för utförande af samma undersökning. Det är nemligen klart, att alla verkliga skäl för byggandet af den ifrågasatta banan, i föreslagen riktning och med redan nämnda ändpunkter, i och med detsamma ock blifva speciella skäl för åtgärder och anslag, som främja samma banbyggnad eller för dess förverkligande utgöra vilkor. Förenämnda skäl är emellertid ingalunda det enda eller ensamt afgörande. Det skulle öfverskrida lämpliga gränser för en motion att i afseende på sådana speciella skäl ingå i detaljer. Sådant är ej heller i förevarande fall af behovet påkalladt, då den vid det redan förut nämnda jernvägsmötet i Luleå sistlidne sommar i ärendet förda diskussionen, ehuru, i det vid mötet förda protokollet, i mycket sammandragen form återgifven, likväl allsidigt och klart framhåller de synpunkter och angifver fakta, som för bedömande af frågan om jernvägen, dess betydelse och utsigterna att den skall bära sig, äro väsentliga. Med hänvisande, hvad angår detaljerade uppgifter och fakta, till detta protokoll — som i tryck skall hållas det ärade Utskottets liksom Kamrarnes öfriga Herrar ledamöter till handa, — och under åberopande af hvad som vid mera nämnda jernvägsmöte af sakkunnige, med ärendet förtrogne och intresserade svenske, norske och finske män i ämnet blifvit yttradt, anhålla vi endast att såsom närmare skäl för denna vördsamma motion här hufvudsakligen få nämna de resultat och enhälligt fattade resolutioner, hvilka af nämnda diskussion framgingo, liksom att få lemna underrättelse om vissa i sammanhang härmed stående förhållanden och lemnade upplysningar.

I sådant afseende må då, först och främst, nämnas att, såsom ock af den omförmälda diskussionen och under denna anförda fakta framgår, mellan de nordliga delar af Sverige, Norge och Finland, på hvilka den ifrågasatta jernvägen närmast skulle utöfva inflytande, i sjelfva verket en motsvarighet i produktion och behof i stor skala eger rum i fråga om vissa nödvändighets-

varor; en motsvarighet, som dock, för att i någon betydligare mån leda till export och import mellan de särskilda landsdelarne, ovilkorligen förutsätter sådana kommunikationsmedel, som endast en jernväg innebär. Sålunda befinnes, att under det de norska fiskerierna vid Lofoten, inom Tromsö och norska Finnmarkens amt lemna en artikel till export i stor skala — t. ex. af torsk vid Lofoten per år 27,000,000 st., inom Tromsö amt för 66,000 norska specier, inom Finnmarkens 15,000,000 st.; sillfisket vid Lofoten per år 370,000 tunnor, inom Tromsö amt 25,000 tunnor o. s. v. — så är i Sverige, och i mycket betydlig mån i Finland och Ryssland, fisk en inportvara. Å andra sidan åter och med de outtömliga rikedomar på jernmalm, malmfälten vid Gellivare och inom Torneå lappmark erbjuda, är härmed en mycket rik svensk exportvara angifven så väl till utlandet i öfrigt, från isfri hamn i Norge, som särskildt till Norge och Finland, hvars tillgodogörande i nämnvärd mån emellertid helt och hållet beror på jernvägskommunikationer, och detta ej blott såsom exportvara, utan äfven såsom föremål för inhemsk förädling. Exportartiklar från Sverige och Finland äro vidare skogseffekter och mejeriprodukter, hvilka båda produktioner med säkerhet skulle nå en höjd, långt utöfver hvad hittills varit fallet, medelst lättade kommunikationer för export såväl till utlandet som till Norge, hvars nordliga delar på båda nämnda slag af varor lida brist. Detsamma gäller om tjära och beck: en exportartikel från Finland. Vidare är att erinra om de så kallade lappmarksvarorna, o. s. v. — Det är klart, att, tänker man sig den ifrågavarande jernbanan en gång satt i beröring med statens norra bana, alla nu omnämnda varor skola blifva föremål för lättad utförsel från dessa trakter nedåt hela Sverige. Men det är väl att märka, att, äfven utan allt afseende på en dylik förbindelse mellan en norra stambana och den nu ifrågavarande tvärbanan, den sistnämnda, enligt hvad ledamöterna i Luleå-mötet såsom sin på fakta grundade öfvertygelse uttalat, skulle väl bära sig, hvarföre de ock, just af detta skäl, enhälligt fattat den resolution, att samma bana *i och för sig betraktad* egde den betydelse för de norra delarnes af Sverige och Norge utveckling, att ansträngningar för dess snara åstadkommande böra anses tidsenliga och med hopp om framgång företagas.

Vidare är att omnämna, att norske Jernbanedirektören Pihl, i stöd af upprepad erfarenhet, uttalat den åsigt och lemnat den upplysning, att temperaturförhållandena i ifrågavarande trakter icke kunna anses utöfva något inflytande, som för byggande af jernväg vore något afskräckande. Deremot hafva vi att underrätta derom, att Majoren vid Väg- och vattenbyggnadscorpsen R. Schough, enligt uppdrag af Norrbottens jernvägskomité, verkställt okulär undersökning för jernväg från Gellivare till norska gränsen. I sin till jernvägskomitén härom afgifna berättelse af den 10 sistlidne December redogör Major Schough för tvenne af honom funna alternativ för

vägens sträckning — det ena till Lönnarjaur, 15 mils längd, det andra till Nourrasjaur, 21 mils längd, — om hvilka båda Majorerna uttalar det omdöme, att ingendera erbjuder särdeles svåra terrängförhållanden — alldeles samma erfarenhet beträffande svenska terrängen för banan, som norske kaptenen Berg, på grund af åren 1873 och 1874 af honom gjorda undersökningar af alternativa riktningar inom Norge, om den norska terrängen gjort. — Slutligen skola vi omförmäla, att deltagarne i jernvägsmötet i Luleå väl vore ense om, att den svenska delen af jernvägen borde dragas så, att den berörde både Gellivare och de öfriga grufvefälten i Torneå lappmark; men deremot ansågo, att om vägens ändpunkter, vid Bottniska viken och vid riksgränsen, vore omöjligt att närmare bestämma förrän efter fullständiga undersökningar. Vi torde härvid knappast behöfva erinra om, huru önskvärdt det är, att dylika undersökningar, hvilkas företagande enligt Major Schoughs beräkning i kostnad skulle uppgå till omkring 30,000 kronor snart blifva företagne, äfven af *det* skäl, att, såsom redan nämnt blifvit, man å norsk sida afvaktar resultatet af de svenska undersökningarne med afseende på ändpunkten vid riksgränsen, för att först med ledning af dessa resultat närmare bestämma riktningen af de norska undersökningarne.

Med anledning af motion vid sistlidna riksdag om anslag till fortsatt undersökning af en statsbana från Ängermanna-elfven till riksgränsen vid Haparanda, yttrar Stats-Utskottet, att det "hyser ej ringa betänklighet vid att på enskild motionärs föranledande föreslå, om än endast förberedande, åtgärder för nya jernvägsanläggningar af så betydande omfattning, som i motionen ifrågasättes," helst, påpekar Utskottet, när utförandet af vägen ej på lång tid ännu kan komma i fråga, och Utskottet afstyrker, med anförande af dessa skäl, motionen. Det torde af hvad ofvan blifvit yttradt vara klart, att *dessa* hinder för bifall till *den* motion, *vi* härmed tagit oss friheten väcka, icke förefinnas. Här är ej fråga om "en fortsatt undersökning af en statsbana" af vidsträckt omfång, och icke heller om uppskof till obestämd framtid med byggandet af den jernväg, med afseende å hvilken anslag till undersökning begäres. Man är i Norrland öfvertygad om, att, utan medelst jernväg förbättrade kommunikationer, de nordligaste delarne af fäderneslandet ej kunna uthärda en under olika och för dessa delar ofördelaktiga förhållanden företagen industriel täflan med rikets öfriga delar, utan i en fortsatt sådan täflan allt mera måste gå tillbaka i välstånd. Man är å andra sidan öfvertygad derom, att en jernväg från Bottniska viken, berörande grufvefälten i Torneå lappmark, till isfri hamn i Norge skall å båda de förenade rikenas nordligaste delar bereda sådana fördelar, till utveckling bringa så rika, men hittills ej begagnade eller begagneliga tillgångar, att ansträngningar för vägens snara åstadkommande med hopp om framgång kunna och böra företagas. Men just emedan så är, just derföre att man är öfvertygad om befogenheten

af nyss anförda farhågor och förhoppningar, önskar man, att, såsom ett vilkor för att de förra må kunna skingras, de senare förverkligas, att ega och kunna framlägga en säker och fullständig undersökning beträffande den ifrågasatta vägen, till riktning, kostnad, rimlig trafik, med den auktoritet, som endast en sådan af staten föranstaltad kan ega, och derjemte, såsom en preliminär åtgärd utan direkt resultat i fråga om lättad trafik, men såsom oundgänglig förutsättning för vinnande af hvarje sådant resultat på statens bekostnad utförd. Det är nemligen klart, att om man, på nu anförda grunder, må vara berättigad att hoppas, att äfven den enskilda företagsamheten skall finna fördel vid att offra medel och ansträngningar för byggande af jernväg i dessa trakter, sådant dock bäst skall befrämjas just derigenom att en undersökning, sådan som den omförmälda, eger rum, då först derefter beräkningar med säkerhet kunna uppgöras öfver möjligheten af företaget.

Det är i stöd af ofvan anförda, dels allmänna skäl för billigheten att komma Norrland till någon hjälp i frågan om jernvägskommunikationer, dels speciella preliminära åtgärder och beredande af möjlighet för utförande af en ifrågasatt föreningsbana mellan de nordligaste delarne af de förenade rikena, som vi härmed vördsamt föreslå och begära

att Riksdagen ville bevilja ett anslag af tretio tusen kronor att ställas till Kongl. Maj:ts disposition för verkställande af fullständig undersökning för jernväg mellan Bottniska viken, förbi Gellivare malmfält och malmfälten i Torneå lappmark, till lämplig punkt vid norska gränsen.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålla vi.

S. Ribbing.

Wilhelm Roos.

W. v. Rehausen.

C. Adelsköld.