

N:o 46.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren, den 19 april 1893.

— — — — Andra Kammaren, — 19 — —

Riksdagens skrifvelse till Konungen, med anhållan, att koncession ej måtte utan Riksdagens hörande lemnas å jernvägsanläggning inom Norrbotten.

(Första Kammarens tillfälliga utskotts n:o 1 utlåtande n:o 3.)
(Andra Kammarens — — n:o 3 — n:o 2.)

Till Konungen.

Uti särskilda inom Riksdagen väckta motioner har erinrats, hurusom, sedan Eders Kongl. Maj:t beviljat enskilde koncession å anläggning af jernväg från norska gränsen i närheten af sjön Wasijaure öfver Luossavaara, Kiirunavaara och Gellivaara till Luleå stad, samma jernväg, innan ens sträckningen från Luleå till Gellivaara blifvit fullbordad, inköpts af svenska staten. Det syntes motionärerna vara uppenbart, såväl att statens eganderätt till hela banan från Luleå till norska gränsen vore oomtvistlig, som ock att national-ekonomisk, politisk och strategisk våda kunde uppstå, derest å nyo en större eller mindre del af denna jernväg råkade i utländsk mans hand. Ett bifall till sökt koncession derå skulle dels lända till största skada för svensk jernhandtering — särskildt den del deraf, som med visshet motsåge sin snara uppblomstring inom det öfre Norrland — för Luleå stad och för Gellivaara redan kraftigt växande samhälle, för Gellivaara malmfälts rent svenska bolag och för de många svenskar, som der hade sitt uppehälle, dels ock omintetgöra

nästan all statens afkastning af den redan första trafikåret mycket inbringande statsbanan Luleå—Gellivaara och minska utsigterna att medelst trafikinkomst förränta det å norra stambanans närmaste sträckning från Boden nedlagda kapital. På grund häraf hafva motionärerna föreslagit, att Riksdagen ville ingå till Eders Kongl. Maj:t med begäran, att Eders Kongl. Maj:t icke utan Riksdagens föregående hörande måtte meddela koncession å någon jernväg inom Norrbottens län.

Sedan Eders Kongl. Maj:t den 8 december 1882 meddelade koncession å anläggning af jernväg från Luleå stad till norska gränsen, lärer annan fråga om koncession af jernväg i dessa trakter icke hafva förekommit, än den af R. Schoug och C. J. Ljunggren den 18 maj 1892 till civildepartementet ingifna ansökning om koncession å en jernväg från Luossavaara till norska gränsen med rätt att öfverlåta densamma å ett svenskt bolag. Denna ansökning, hvilken ännu icke lärer utgjort föremål för Eders Kongl. Maj:ts pröfning, är afstyrkt ej mindre af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som, vid det förhållande att staten öfvertagit den östra delen af jernvägen mellan Bottniska viken och Nordsjön, ansett fördelaktigast, att hela tvärbanan, hvilken säkerligen blefve af stor vikt i strategiskt och politiskt hänseende, byggdes och trafikerades af staten, men för det fall, att framställningen bifölles, föreslagit åtskilliga villkor och förbehåll, än äfven af landshöfdingeembetet i Norrbottens län, som dock förklarar sig hafva velat tillstyrka ansökningen, om densamma afsett koncession å en bana mellan norska gränsen och Gellivaara. Banan skulle hafva en längd af 142,6 kilometer och har af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats skola kosta 10,900,000 kronor. I landshöfdingeembetets yttrande har jemväl meddelats, att förutom Kiirunavaara by med en folkmängd af omkring 40 personer funnes inom ett bälte af omkring 1 mils bredd å ömse sidor af jernvägen endast ett par eller tre enstaka bebyggda ställen, hvilkas åboar förde en bekymmersam tillvaro, samt att jordbruk i egentlig mening ej funnes i dessa ofvanom skogsgränsen belägna trakter, hvilka kunde anses som ödemarker.

Den beskrifning, landshöfdingeembetet lemnat å trakten omkring den föreslagna jernvägen mellan Luossavaara och norska gränsen, torde äfven gälla betydande andra områden af Norrbottens län, som omfattar vid pass 920 gamla svenska qvadratmil, af hvilka omkring

362 kvadratmil ligga ofvanför den så kallade odlingsgränsen eller den gräns, ofvanför hvilken nybyggen ej vidare medgifvas. Länet i sin helhet inrymmer stora, ännu blott delvis tillgodogjorda tillgångar, och i den mån man nalkas kusten, ökas odlingen och befolkningen, men inom de nordligaste eller högre belägna trakterna af Norrbottens län kan en jernväg icke tänkas ega samma egenskap af allmännyttigt företag, som en sådan anläggning eger i andra mera befolkade landsdelar. Vidare måste i betraktande af länets belägenhet intill Norge och Finland hvarje jernväg, som afser att förbinda länet med utlandet eller utgör del af sådan förbindelsebana och således är af mer än lokal beskaffenhet, erhålla en särskild politisk och strategisk betydelse. I händelse af ett fiendtligt infall kunde en sådan bana tjena att befordra fiendens framträngande eller åtminstone att uppehålla den inryckande fiendtliga styrkans förbindelse med dess hemland eller med hafvet. I anseende till den ringa odlingsbarheten inom vissa delar af länet finnes föga utsigt därför, att en längre jernbana skulle kunna bringas till stånd hufvudsakligen genom bidrag af kommuner. Om en sådan bana ej bygges af staten, kan med större sannolikhet antagas, att medel till dess åstadkommande skulle, såsom äfven i ansökningen om koncession å jernvägen Luossavaara—norska gränsen uppgifves, kunna erhållas endast genom tillskott från affärsmän å andra orter. Vid sådant förhållande är att befara, att de aktier och obligationer, hvilka representera de i banan nedlagda penningarne, kunde samlas utomlands på sådant håll, att de faror, jernvägen kan medföra, komme att ökas.

I följd af dessa förhållanden finner Riksdagen det kunna ifrågasättas, huruvida icke, då inom Norrbottens län en bana af mer än lokal betydelse anses af det allmännas intresse påkallad, densamma bör anläggas af staten, hvarigenom ofvan antydda vådor förebyggas eller begränsas.

Hvad angår den jernväg emellan Luossavaara och norska gränsen, å hvilken koncession är begärd och som är afsedd att framdragas till Ofoten, har af motionärerna framhållits, dels att malm-brytningen vid Gellivaara kunde i hög grad påverkas af en konkurrerande grufvedrift vid Luossavaara och Kiirunavaara, dels att de norrländska jernvägarnes afkastningsförmåga väsentligen skulle

nedsättas genom den ifrågasatta jernvägen. Dessa omständigheter torde ock böra beaktas vid en jernvägsanläggning i dessa trakter.

I anledning af hvad som blifvit anfördt och med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende hvarje jernväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län sålunda måste anses ega, får Riksdagen anhålla, att, innan koncession meddelas å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Stockholm den 19 april 1893.

Med undersåtlig vördnad.
