

N:o 15.

Af herr **L. J. Carlsson** i Malmberget *m. fl.*, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t angående den föreslagna Inlandsbanans sträckning.*

Uti statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln till fortsättande af fullständiga undersökningar för den så kallade Inlandsbanan på extra stat för år 1907 äskat ett anslag af 230,000 kronor.

Uti redogörelsen för ifrågavarande undersökning har framhållits, att järnvägsstyrelsen uti sin plan för denna undersökning påpekat lämpligheten af att Inlandsbanan på sträckningen Ångermanälven—Gellivarabanan kunde framdragas till lämplig punkt mellan hållplatserna Sikträsk och Risbäck å statsbanan Gellivara—Riksgränsen, och vid Lina älfs hållplats ansluta sig till nämnda statsbana. Järnvägsstyrelsen, som förut föreslagit Näsbergs hållplats å Gellivarabanan såsom den mest lämpliga anknätningspunkt, ansåge numera det önskvärdt, att anslutningspunkten förlades längre norrut, för att därigenom afsevärdt förkorta järnvägstransporten för malm från de lappländska malmfälten till de skogbärande trakterna söderut.

Vi dela visserligen styrelsens åsikt däruti, att Inlandsbanan norrut bör byggas med fäst hänsyn till blifvande förädling af våra lappländska malmer inom landet och att banan därför på bästa sätt bör tillgodose malmtransporten. De malmfält, hvilkas tillgångar kunna tänkas blifva föremål för en transport å Inlandsbanan, äro naturligtvis i främsta rummet de i Gellivara belägna. Från dessa utskeppas årligen 1,000,000 ton malm, som tager vägen öfver den blott under en del af året isfria utskeppningsorten Luleå.

Skall någon vinstgifvande malmförädling kunna tänkas äga rum inom landet, måste man enligt vårt förmenande taga i anspråk de stora krafttillgångar, som ligga i de norrländska vattenfallen. Under sin sträckning till slutpunkten vid statsbanan passerar Inlandsbanan ett bland våra största svenska vattenfall, Harsprånget. Naturligt är, att ju mindre afståndet kan blifva från en sådan kraftkälla till Gellivare malmberg, med desto större utsikt till förverkligande kan man hoppas på en förädling, af en del af dessa malmbergs tillgångar. Genom slutpunktens å Inlandsbanan förläggande till Lina älf skulle malmtransporterna från Gellivara söderut förlängas med inemot 5 mil och därigenom i hög grad försvåras, för att ej säga ekonomiskt omöjliggöras. Järnvägsstyrelsen har säkerligen med sitt förslag trott sig kunna befrämja malmtransporter såväl från Gellivara som från Kiruuna, men förutom det att malmtransporterna från Gellivara skulle, såsom vi förut framhållit, försvåras eller omöjliggöras, är det enligt vår åsikt föga troligt, att någon nämnvärd malmtransport från Kiruuna skulle uppstå, enär dels dessa malmer genom de betydligt lättare exportmöjligheterna öfver Narvik till största delen komma att taga denna väg, dels närmare belägna krafttillgångar än Harsprånget funnes för dessa malmers förädling, dels ock slutligen, äfven om Kiruuna-malmerna skulle kunna tänkas fraktade söderut, omvägen öfver Gellivara blefve för Kiruuna-malmen vida mindre, om Inlandsbanans slutpunkt förlades där, i jämförelse med den betydligt ökade väglängd, som Gellivar-malmerna finge vidkännas genom slutpunktens förläggande till Lina älf.

Äfven andra synpunkter tala för Inlandsbanans slutpunkt i Gellivara; där träffar Inlandsbanan en centralort för öfre Norrbotten med en stor folkmängd och rika möjligheter till förplägnad åt större trupptransporter och dylikt med hänsyn till Inlandsbanans betydelse ur strategisk synpunkt. Inlandsbanan blefve därjämte till sin sträckning kortare och lättare att bygga till Gellivara än till hållplatsen vid Lina älf, som ligger nära ett hundratal meter högre än Gellivara och dessutom företer betydligt svårare terrängförhållanden än till Gellivara samt för öfrigt är belägen midt i ödemarken.

På grund af hvad vi härofan anført och med föranledande af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda härofan anförda förslag, få vi härmed vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vid undersökning af Inlandsbanans sträckning Ångermanälfven—statsbanan

Gellivara—Riksgränsen taga i öfvervägande, huruvida icke slutpunkten för Inlandsbanan borde förläggas till Gellivara, samt låta föranstalta om undersökning af en dylik sträckning eller också alternativt såväl denna sträckning som den af järnvägstyrelsen föreslagna till Lina älf.

Stockholm den 22 januari 1906.

L. J. Carlsson.

G. Kronlund. Fr. Berglund. Pehr Svensson.

Linus Lundström. Albin Ahlstrand.
