

N:o 39.

Af Herr Nyström: Om anslag för norra stambanans fortsättning till Sollefteå samt banans vidare framdragande genom Norrland.

Norra Sveriges eller öfra Norrlands stora behof af nutidens yppersta kommunikationsmedel, jernvägar, dess aflägsna och farliga läge, dess, ja rikets, enligt min åsigt, ökade otrygghet genom regeringens den 8 Decemer 1882, utan Riksdagens hörande, på landshöfdingens i länet tillstyrkan, med undanskjutande af nationella sträfvanden lemnade koncession åt egentligen utländingar att bygga och trafikera internationella så kallade Luleå—Ofoten-jernbanan och, under vissa förutsättningar, jemväl byggandet af en internationel bana från den förra till Haparanda vid gränsen mot ryska området; norska regeringens sedermera lemnade medgifvande att utsträcka förstnämnda bana till isfria hamnen Ofotenfjord samt koncessionsinnehafvarens, på regeringens, delvis Riksdagens pröfning beroende ansökan om väsentliga ändringar och tillägg i koncessionsvilkoren, äfvensom min pligt att lemna Riksdagen de närmare upplysningar, hvilka kunna erfordras för att Riksdagen må kunna som sig bör sätta sig in i dessa af densamma föga kända norrländska förhållanden, mana mig att redan nu väcka och ej till annan riksdag uppskjuta denna motion, som hufvudsakligen afser norra stambanans snara framdragande äfven genom öfra Norrland, för att derigenom dels uppfylla dess invånares berättigade anspråk på nämnda kommunikationsmedel, dels ock söka bevara för Sverige åtminstone något af norra Sveriges naturrikedomar, fördelar och rörelse, innan dessa, såsom det synes, blifva allt för mycket begärliga och eftersträfvansvärda samt åtkommas af utländingar från östan, vestan och sunnan. Ja, denna motion åsyftar tillika att Riksdagen må, medan tid är och lugn råder

så inom som utom landet, taga frågan i hela sin vidd i dess allvarligaste öfvervägande och jemväl på sitt ansvar om något försummas af hvad som fordras och kan göras för att rädda Sveriges achilleshäl, Norrbotten eller nordligaste fjerdedelen af riket, från utländskt välde, hvilket söker så småningom intränga på fredlig väg, samt för att icke åsidosätta, utan höja denna provins — utvecklad som sig bör, en af de härligaste perlor i Sveriges krona — till den ståndpunkt, dess naturrikedomar i skogar, odlingslägenheter, malmer och fiskrika elfvar, dess sjelfständiga, kraftfulla och idoga befolkning förtjena.

Norra Sverige eller den delen af riket, som är belägen norr om Ångermanelfven och innehåller Norr- och Vesterbottens län samt större delen af Vesternorrlands län eller mer än tredjedelen af Sveriges område med omkring 300,000 invånare eller $\frac{1}{15}$ af rikets folkmängd, lider eller är i en vanlottad ställning i förhållande till rikets öfriga delar.

Beläget emellan 50 och 115 mil från hufvudstaden och instängdt under 6 å 8 månader af det isbelagda hafvet, underkastadt ett jemförelsevis hårdare klimat samt kortare somrar, längre och mörkare vintrar än rikets öfriga provinser, har det i alla tider haft en sämre ställning, som försvårat konkurrensen med rikets öfriga provinser och utlandet, enär hvad som kunnat afyttras eller behöft införskaffas måst sändas eller hemtagas under den korta sommaren, hvilket naturligtvis förorsakat att hvad som kunnat afyttras blifvit försämradt och mindre betaldt och att hvad som behöft hemtagas blifvit vida dyrare än hvad det blifvit, om varan kunnat erhållas i mån af behof och ej behöft ligga i förlag under vintrarne.

Om detta, såsom uppenbart och antagligt är, menligt inverkat på norra Sveriges utveckling och dess konkurrens med andra orter, så hafva de nu i rikets södra och mellersta delar anlagda statens och enskildas jernvägar gjort det ännu menligare, enär genom dessa jernvägar samfärdseln derstädes blifvit minst fyra gånger billigare än med dragare, hvilket hvar och en skall lätteligen finna vid jemförelse af kostnaden och tidsförlusten för resa med en häst efter allmän väg med kostnaden och tidsförlusten för resa på jernväg. Under det således Sveriges sydligare delar omkring 20 år och södra Norrland under senare åren haft detta landets utveckling befordrande kraftiga hjälpmedel, som höjt landet i många hänseenden, står den utan jernvägar varande nordligaste tredjedelen af riket i sin gamla undanskjutna sämre ställning, utan ens de allra nödvändigaste utfartsvägar.

Hårdast och menligast verkar detta missförhållande, när nattfroster förorsaka missväxtår samt borttaga frukten af odlarens möda och för-

anleda att det oundgängliga brödförrådet måste anskaffas från aflägsna orter, södra och mellersta Sverige, Finland och Norge. Missväxter, föranledda af nattfroster, blifva vanligen icke kända till sin omfattning förr än under senare delen af September. Föga mera än en månad återstår då, innan sjöfarten är stängd. Under denna månad måste det felande anskaffas, hvilket t. ex. efter 1867 års missväxt utgjorde endast för Norrbottens län minst hälften eller ungefär hundratusen tunnor spanmål af det erforderliga. Trots bästa vilja och det välvilligaste tillmötesgående från regering och enskilda kunde då ej ens tredjedelen anskaffas, innan sjöfarten stängdes. Följden blef ock, att länets centralnödhelpskomité, deri jag såsom vice ordförande deltog, under det den ordinarie var på riksdagen, måste söka anskaffa med dragare så mycket som möjligt af det bristande från södra Norrland, Kuopio län i Finland och öfver fjellet från Rodö i Norge, allt 40 till 50 mil aflägsna orter, och att, då bristen ej ändå kunde på långt när fyllas, en stor del af befolkningen ställes på svältkur, ity att man nödgades endast portionsvis och för hvarje vecka genom komitéerna i socknarne utdela den tredjedel eller hälft af spanmål, som ansågs erforderlig för att tillsammans med bark och halmmjöl, hvaraf endast på en qvarn förmaldes mer än sexhundra tunnor, uppehålla lifvet. Genom att på nämnda sätt hemta brödförrådet dels i hast sjöledes under den mörka höstmånaden Oktober, dels ock från långt aflägsna orter med dragare, flerdubblades fraktafgifterna samt fördyrades varan, så att mattan mjöl steg till mer än sextio kronor och tunnan spanmål till mer än trettio, eller ungefär dubbelt mot hvad den kostat vid inköpet. Följden var ock att befolkningen i de tvenne nordligaste länen åsamkades endast för nämnda missväxtår en ökad skuld af antagligen en half million kronor, utöfver hvad förhållandet blifvit, om varan erhållits utan allt för kostsamma transporter. Hade då norra stambanan varit framdragen genom landet, skulle en stor del af denna halfva million kunnat inbesparas, äfven om jernvägsfrakt måst betalas, samt största delen om staten, såsom antagligt, låtit varan föras gratis eller mot nedsatt afgift på jernvägen. De på hösten lediga och icke vid jordbruket fästade arbetarne hade ock lätt kunnat komma till andra trakter och minska bekymren för de kvarvarande.

I många andra hänseenden är ock norra Sverige vanlottadt i förhållande till rikets öfriga provinser. Så erhålles ej post och tidningar derstädes från hufvudstaden förr än på 5 till 8 dagar, under det andra orter på fastlandet erhålla den i allmänhet på dygnet, hvilken tidskilnad dock kunde med omkring ett dygn förminskas, om trafikstyrelsen

arrangerade nattåg från Upsala till Ånge äfven under vintern. Så hafva de män, som af nit för det allmänna och för upplysningars meddelande i Riksdagens Första Kammaré om dessa norrländska, föga kända förhållanden offra tid och penningar, att göra 10 à 12 dygns 200 kronor kostande resor, under det riksdagsmän från andra delar af landet kunna komma till riksdagarne i allmänhet på dygnet och för 50 kronor. Så kan den större, oberoende, rättrådiga och välgörande tidningspressen ej som sig bör följa tilldragelserna i dessa nordliga bygder samt beifra de derstädes sannolikt ej mindre än på andra orter förekommande maktmissbruk. Så kunna der förekommande förhållanden ej heller följas som sig bör af vederbörande departementschefer. Så är och blifver, särdeles efter rysk-finska stambanans framdragande till Uleåborg, 15 mil från svenska området, ifrågavarande nordligaste fjerde del af riket vida mera än rikets öfriga provinser öppen för invasion från öster, derest krigiska förvecklingar emellan vissa stormakter förekomma och Sverige skulle luta åt ena eller andra hållet.

Klokhet, rättvisa och billighet fordra sålunda att norra stambanan icke blott fortsättes, utan skyndsammare än hittills framdrages genom Norrland.

Alla länder och alla betydande orter sträfva att komma i åtnjutande af detta välsignelserika kommunikationsmedel, och sådant är ju naturligt, då, såsom ofvan blifvit nämndt och i utlandet jemväl antages, kostnaderna för samfärdseln förminskas åtminstone till en fjerdedel efter jernvägs anläggande mot förut. Att upphöra med stambanebyggandet vid Ångermanelfven och låta invånarne i nordligaste tredjedelen af riket förblifva för obestämd tid utan jernväg, hvarpå 1881 års Stats-Utskott antydt, vore ej allenast att hafva utan ändamål och utan utsigt till trafik framdragit banan till Sollefteå, enär öfre Norrland för den stora kroken från Örnsköldsvik af 10 mil i vestlig rigtning föga skulle kunna begagna sig af samma bana, utan äfven att med hvarje år ökad orättvisa under större delen af året hålla norra Sveriges invånare snart sagdt stängda från all samfärdsel med öfriga delar af sitt fädernesland, samt kunde föranleda att dessa afskilda och förbisedda invånare och främst vår finska befolkning småningom funne sig vid hvad som redan börjar påtänkas, att draga rörelsen efter den inom några år färdigbyggda banan till Uleåborg och så vidare till Petersburg och Tyskland, samt att befolkningen så småningom äfven förlikar sig vid att mer och mer undvara sambandet med sin hufvudstad samt mellersta och södra Sverige, äfvensom att Sverige, om det försummar sin norra del och indirekt understödjer de intressen i öster, som fordra vestlig hafsluft och gå i den

rigtningen, ehuru långsamt, kan för detta sitt öfra Norrland få ständig oro och bekymmer. För närvarande och under förväntan att de makt-egande utöfva full rättvisa och snarligen genom jernväg sammanknyta norra Sverige med öfriga delar af landet, är dock intet att befara, utan kan med säkerhet antagas att norra Sveriges inbyggare, äfven om de genom jernvägar till Norge och Ryssland lockas mer och mer ditåt, dock skola lika väl som Sveriges öfriga invånare vara fullt tillgifna sitt fosterland och framför allt vilja hålla tillhopa och hafva sin förnämsta rörelse med hufvudstaden och öfriga delar af landet. Att åter fortsätta stambanebyggandet norr om Ångermanelfven så långsamt, att t. ex. två millioner kronor endast skulle derföre årligen användas, är likaledes, ehuru i mindre grad, obilligt och orättvist samt ingalunda till statens fördel och kan ej heller utan det största missnöje ses, enär invånarne i den nordligaste fjerdedelen af riket på sådant sätt ej skulle erhålla jernväg förr än 25 à 30 år härefter, således 40 à 50 år efter det de rikaste och med afseende å öppen sjöfart bättre lottade provinser erhållit denna stora förmån. Orättvist och obilligt vore ock ett sådant dröjsmål dels derföre, att öfra Norrlands invånare i förhållande till sin folk-mängd bidragit med eller kunna antagas hafva del till $\frac{1}{15}$ uti statens färdigbyggda jernbanor eller för omkring 16 millioner kronor, dels ock derföre, att mellersta och södra tredjedelarne af riket, som åtnjutit förmånen af dessa statens jernvägar, också genom den indirekta nyttan, beräknad till omkring tre gånger sammanlagda bruttoinkomsten 220 millioner af jernvägarne, redan vid 1882 års slut haft fördelar, motsvarande omkring 660 millioner kronor, allt under det invånarne i norra Sverige erhållit ingen förmån af samma jernvägar. Skulle Riksdagen, mot förmodan, ej vilja snarligen framdraga norra stambanan äfven genom öfra Norrland, så borde väl Riksdagen åtminstone ställa så, att enskilda finge göra det med undfående af den andel, som skulle belöpa efter folk-mängd på öfra Norrland i kostnaden för byggda jernvägar, samt något af andelen, mer än 40 millioner uti förenämnda indirekta fördelar.

Statens verkliga intresse fordrar ock, att norra stambanan snarligen framdrages genom öfre Norrland.

Mången, obekant med förhållandena, tänker sig, att kostnaderna skola blifva allt för stora och afskräckande. Så är dock ej förhållandet. Sträckan norr om Ångermanelfven från Sollefteå till Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå ungefär i den linie Vester- och Norrbottens jernvägskomitéer tänkt sig densamma och som till en del redan lärer vara undersökt på Vesternorrlands läns bekostnad af en statens ingenjör, är cirka 50 mil till Luleå—Ofotenjernvägen vid Luleå elf och sträckan derifrån till

Haparanda vid gränsen emot ryska området 15 mil. Ångermanland norr om Ångermanelfven är väl starkt kuperadt och fordrar för hvarje mil jernväg, enligt af nämnde ingenjör verkställd undersökning, omkring 800,000 kronor; men genom att Vester- och Norrbottens län i sina mest bebyggda, odlade och industriella trakter, der jernbanan skulle framdragas, i allmänhet äro föga kuperade och likna mer än många andra län Skånes slättland samt norra Finland, torde det kunna antagas att stambanans fortsättning genom Norr- och Vesterbottens län ej fordrar mera än 500,000 kronor för hvarje mil. Banan från Sollefteå till Luleå elf och vidare derifrån till Haparanda skulle således ej komma att kosta mera än i medeltal 600,000 kronor per mil, eller 30 millioner för sträckan Sollefteå—Luleå och 8 à 9 millioner för sträckan derifrån till riksgränsen, helst Tammerfors—Vasa omkring 30 mil långa bana af 5 fots bredd i Finland icke kostat mera än 381,600 kronor milen och Luleå—Gellivare bredspåriga 19 mil långa bana, enligt under dyraste tider uppgjortt specifikt förslag, ej skulle med rörlig materiel kosta mera än 600,000 kronor för hvarje mil. Den kostnad, som banan till Luleå—Ofotenjernvägen eller Luleå elf således skulle fordra, blefve knappast så stor som den, hvilken Riksdagen åtog sig, då det gälde att till fördel egentligen för det föga tacksamma Norge, men till nackdel för öfre Norrland och antagligen äfven för den mest industriella trakten vid kusten, draga stambanan i allt för vestlig rigtning och att fortsätta tvärbanebyggandet till Östersund och Norge. Lägges nu härtill t. ex. 11 millioner kronor såsom bidrag för erforderliga bibanor till städer och andra orter i Norrland, för att upptaga deras rörelse, så skulle Sveriges stambanenät med erforderliga bibanor kunna antagas blifva fullbordadt för 50 millioner kronor, eller, om arbetet ställes på entreprenad, möjligen för 40, hvilken summa för ett så stort mål, som att uppfylla öfre Norrlands berättigade anspråk att höjas till den ståndpunkt det förtjenar och erhålla ett kraftigt bidrag till dess försvar, väl ej bör vara så afskräckande, helst Finland, med ej ens hälften så stor folkmängd som Sveriges och med införd värnpligt samt halfva millioner kronor fordrande kasernbyggnader, icke tvekar att tänka på anläggning af ej blott jernbanan Vasa—Uleåborg 35 mil lång, som redan är beslutad och antages blifva färdig inom några år, utan äfven, enligt hvad Jernvägsutskottet föreslagit, en bana från Uleåborg till Torneå 15 mil lång, samt en nästan rakt från Petersburg genom S:t Mikels och Kuopio län till Uleåborg gående bana, jemte flera andra, allt utgörande tillhoppa mer än dubbelt mot hvad Sverige har att bygga för att fullborda sitt stambanenät. En bana genom öfra Norrland skulle antagligen äfven komma att bära

sig, om ej genast, såsom äfven förhållandet varit med de södra banorna, så dock inom kort tid, enär dels folkmängden — uppgående väl ej till 7,000 invånare på hvarje banmil af statens och enskildes jernvägar, såsom förhållandet är i öfriga delar af landet, så dock till omkring 5,000 invånare på hvarje banmil — är i starkare tillväxt än i rikets flesta öfriga delar, dels stambanan icke kommer att få någon konkurrent under de 7 à 8 månader af året, då sjöfarten är stängd, dels ock jernbanan såsom snabbare trafikmedel bör kunna jemväl sommartider täfla med ångbåtarne; många skulle föredraga att resa på jernväg; mycken rörelse skulle vara att påräkna efter banan från Trondhjem, Stockholm och Finland utom den inom orterna förekommande. Staten skulle genom stambanans framdragning antagligen icke vidare behöfva lemna försträckningar, då missväxtår inträffa, enär en del af den lösa befolkningen lätteligen kunde begifva sig till sydligare orter, samt den återstående delen säkerligen sjelf kunde skaffa sig det felande, när allt för dyr och svår transport undvekes. Staten skulle få vida mera betaldt för sina egentligen i öfre Norrland varande skogseffekter, enär utdrifningen och förädlingen kunde billigare åstadkommas genom att arbetsstyrkan erhöles, då så fordrades, från södra orter. Bananläggningen skulle i högsta grad förminska emigration och behålla landets bästa arbets- och försvarskrafter, enär odlingsbara trakter och byggnadsvirke finnas och kunde erhållas till billigt pris för hundratals tusen familjer. Staten skulle ock erhålla en bana, som i militäriskt hänseende blefve af största vigt och förutan hvilken det är snart sagdt utan ändamål att hafva någon försvarsstyrka inom nordligaste fjerdedelen af riket. Skulle, emot förmodan, banan ej komma att bära sig eller gifva ränta på byggnadskapitalet under första åren, utgörande efter 4 % 1,200,000 kronor, så kunde ju antingen afgifterna något förhöjas, eller ock staten för alla de direkta och indirekta fördelar landet tillskyndades och hvilka senare, enligt hvad ofvan blifvit nämndt, uppgå till tre gånger de direkta bruttoinkomsterna, böra tåla den minskning i räntan, som kunde uppstå. Så synes åtminstone Finland tänkt beträffande sina jernvägar.

Alla dessa skäl synas väl, enligt min tanke, vara tillräckliga för att regering och Riksdag böra fortsätta stambanebyggandet norrut, om ej med 6 à 7 millioner kronor om året, såsom vid byggandet af tvärbanan Östersund—Norge, så dock med fyra millioner, på det att banan må komma till Luleå—Ofotenjernvägen eller Luleå elf inom senast 12 år härefter, samt, derest politiska orsaker ej hindra och hellre än att banan skall byggas af utländingar, såsom nämnda koncession antyder, inom 15 år till Haparanda.

Men då härjemte tages i betraktande de antagliga följder, som kunna uppstå genom regeringens förenämnda koncession för utländingar att bygga Luleå—Ofotenbanan, äfvensom under vissa förutsättningar jemväl banan till ryska området, synes det vara en tvingande nödvändighet, hvad ock en blick på närlagda karta visar, att med kraft fortsätta stambanebyggandet ej allenast till Sollefteå utan äfven derifrån till Luleå—Ofotenbanan eller Luleå elf.

Jag har sökt, så vidt jag kunnat, afvärja denna koncession, hvilket blifvit anmärkt och klandradt i åtskilliga af ortens tidningar och i en från Norska Morgenbladet i Stockholms Dagblad den 8 sistlidne Juni intagen artikel. Då de skäl och omständigheter, som legat till grund för mitt motstånd, äfven måste i väsentliga delar åberopas till stöd för denna min motion och då Riksdagen jemväl torde böra känna hvad som i öfrigt står i sammanhang med nämnda tilldragelse, så lemnas nu här-öfver följande belysning, stödd på fakta.

Som bekant ligga inom nordligaste fjerdedelen af riket eller inom Norrbottens län tvenne omkring 70 procent rika, snart sagdt outtömliga jernmalmsfält, det ena kalladt Gellivare, beläget 19 mil från Luleå hamn och 26 från Ofotenfjord i Norge, och det andra Jukkasjärvi eller Kirnuvaara-Luossavaara beläget cirka 17 mil från nämnda fjord och 28 från Luleå.

Redan för omkring 100 år sedan började den insigtsfulle fosterlandsvännen Friherre Hermelin öppna Gellivare malmfält för verlden genom att anlägga jernverk och hemman samt transportera malmen med dragare, egentligen renar. De s. k. Gellivareverken uppstodo derigenom och hafva sedermera af olika egare med mer eller mindre kraft bedrivits, stundom legat under konkurs och innehafvas nu, jemte största delen af malmfältet, utaf Gellivare aktiebolag eller egentligen Bankiren Giles Loder i London.

Då malmens transporterung med renar och hästar befans mer och mer omöjlig i anseende till dyrheten, uppstod fråga om anläggandet af jernväg till svensk kust. Fullständig undersökning skedde ock år 1875 genom Ingeniören Danielsson af linien Gellivare—Luleå, som befans särdeles gynsam. År 1879 den 19 Maj begärde ock det dåvarande bolaget The New Gellivare company limited, att under vilkor af vissa uppgifna förmåner i skog och mark få anlägga jernvägen. Denna ansökan afslogs dock af Kongl. Maj:t under förra hälften af år 1881.

Hvad Jukkasjärvi malmfält beträffar, så inmutades det till stor del för mer än tio år sedan af ibland andra dåvarande Chefen för norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet Majoren R. Schough; och af en i numera upp-

hörda tidskriften »Norrland och dess framtid» intagen prospekt syntes afsigten varit att utföra malmen till Ofotenfjord i Norge samt upptages köpeskillingen för grufvan till (1) en million kronor. Under åtskilliga år lära inmutarne sökt få sin plan realiserad genom utländingar, ehuru utan känd framgång. En del af grufvan lär dock sedermera kunnat försäljas för tiotusen kronor till praktiserande läkaren i Stockholm Doktor A. Ljunggren, som, enligt hvad numera uppgifves, skall hafva förvärfvat sig brytningsrätten till återstående delen, och enligt en i dessa dagar utkommen samt i riksdagen utdelad broschyr synes söka få svenskar och norrmän att för fem (5) millioner kronor inköpa det af staten för nästan intet erhållna malmfältet, allt under förespegling att grufbrytningen och utförseln öfver norsk kust skall, efter Luleå—Ofotenbanans anläggning, lemna i årlig utdelning (90) nittio procent.

Då Kongl. Maj:t hade genom 1881 års nämnda beslut afslagit utländingars begäran att få anlägga jernväg från Luleå hamn till Gellivare malmfält; då det ej heller var att antaga, att Jukkasjärvimalmens utförande öfver Norge skulle kunna tillåtas, enär Sverige deraf hade ingen nytta, men kunde skada sin jernindustri, samt utsigten att få dels Gellivaremalmen ut i marknaden och rörelsen inom Norrland och Sverige utvecklade, dels ock affallen vid sågverken och de till förruttnelse gående millioner kolskogsträd tillvaratagna; då länets befolkning i allmänhet syntes vara lifvad för och anse såsom sin lifsfråga jernvägsanläggningen Luleå—Gellivare, vågade jag till fromma för min hembygd, svenska jernindustrien, ja Sveriges bästa utkasta och söka realisera den plan att Sverige sjelft borde behålla, åtkomma och tillgodogöra dessa sina hitills förborgade skatter i malmer, genom att söka göra anläggningen af jernvägen Luleå—Gellivare till en nationel sak, helst derigenom alla förvecklingar med främmande makter och undersåtar undvekas, och ortens befolkning, såsom mest intresserad af företaget samt för rörelsens uppdrifvande inom orten, verksam vid initiativet till företagets utförande. I sådan afsigt var det ock, som jag dels hösten 1881 väckte framställningar (bilagorna A, B) hos Norrbottens landsting samt hos stadsfullmäktige i Luleå, der jag är boende, om att hvardera skulle taga aktier i företaget för etthundratusen kronor, dels, då stadsfullmäktige biföllo förslaget och uppdrogo åt mig och några andra att verka för dess framgång, utfärdade i förening med dessa inbjudning till aktieteckning, dels ock sedermera utverkade framställningar hos andra kommuner om delaktighet i företaget.

Inom kort blefvo ock några hundratusen kronor tecknade eller skriftligen lofvade af närmare tusen personer och närliggande kom-

muner. Aktietecknarne kallades sedan till sammanträde den 17 Januari 1882 för att utse de personer, som skulle vidare verka för företagets framgång. Landshöfdingen i länet, som vid ett föregående sammanträde den 27 December 1881 äfven närvarit och enligt dervid fördt protokoll (bilagan C) förklarar sig vilja understödja detsamma och sedermera tillfrågats, om han ville taga del i företaget, men ansett sig förhindrad af sin embetsmannaställning, infann sig ock vid senare sammanträdet, men föreslog att med lemmandet af det åsyftade uppdraget borde anstå tillsvidare, hvilket ock bifölls, hvarigenom motion om ifrågasatt statsunderstöd ej kunde väckas, såsom påtänkt var, vid 1882 års riksdag.

Helt oväntadt och kort efter landshöfdingens ankomst till hufvudstaden ingåfvo Herrar Schough och Ljunggren den 25 Februari 1882 till Kongl. Maj:t ansökan (bilagan D) om att anlägga en jernbana, som, enligt hvad vid ansökan fogad karta antydde, skulle gå från Ofotenfjord till Jukkasjärvi och Gellivare malmfält och vidare åt Haparanda med anlöpande af den 6 mil öster om Luleå belägna byn eller hamnen Töre i Nederkalix socken.

Då af denna underdåniga ansökan och af en dervid fogad skrifvelse från engelska jernvägsbyggnadsfirman Wilkinson & Jarvis kunde slutas, att företaget var för utländska syften, enär firman fordrade, att banan skulle gå snedt öfver Norrbottens län eller från Ofotenfjord till Jukkasjärvi malmfält och vidare genom Gellivare distrikt (således icke säkert förbi malmfältet) till staden Haparanda vid gränsen mot ryska området; då detta tydligt afsåg öppnandet af en internationel, för östra grannen behöflig, men för Sverige och Norge farlig utfartsväg till isfri hamn på norsk kust, och då för öfrigt banan skulle komma att anläggas och rörelsen drifvas af utlänningar samt gå i sådan riktning, att föga nytta deraf erhöles för orten, så var det ock naturligt att jag med alla de ringa medel, som kunde stå mig till buds, skulle motsätta mig beviljandet af den sökta koncessionen. Jag och sex andra af Norr- och Vesterbottens riksdagsmän ingåfvo ock, stödda på det då mera erhållna uppdraget af aktietecknarne, den 27 Mars 1882 till Kongl. Maj:t ansökan (bil. E) om erhållandet i och för anläggning af Luleå—Gellivarejernvägen, af vissa förmåner, motsvarande den nytta staten hade af företaget uti förhöjda skogsvärden m. m., och hvilka förmåner bestodo uti antingen de utaf Skogsstyrelsen åt The New Gellivare company limited, några år förut, tillstyrkta tvåhundrausen timmerträd årligen under 25 år mot gångbart pris, uppgående för hela beloppet till omkring två millioner kronor, eller de utaf Kommerskollegium i stället föreslagna fyra millioner kronor, eller ock cirka två millioner kronor i anslag och fyra

millioner i lån. Herrar Schoughs och Ljunggrens koncessionsansökan afslogs af Kongl. Maj:t den 28 April 1882, och den gången blef ej lockbetet utlagdt.

Sedan nämnda nådiga afslag blef kändt, hoppades man få ostörd af utländska syften söka framdrifva det nationella företaget samt att regeringen och Riksdagen skulle understödja detsamma med åtminstone så stora förmåner, som motsvarade statens verkliga nytta af företaget och blifvit tillstyrkta af vederbörande myndigheter åt utländskt bolag. Ja, man hoppades att regeringen skulle kraftigt bidraga att söka höja Norrland till den ståndpunkt det förtjenar och derigenom utföra en stor och god gerning. Man hoppades jemväl och hade stora anledningar dertill, att regeringen skulle skyndsamt föreskrifva en af landshöfdingen föreslagen, men enligt min åsigt föga behöflig skogsuppskattning, då Skogstyrelsen förut lemnat sitt utlåtande. Skogstjenstemän förbereddes och stodo färdiga, men den ena månaden efter den andra och slutligen hela sommaren förflöt utan någon undersökning. Först sedan 1882 års landsting i Norrbotten anslagit för företaget förut åskade etthundratusen kronor utan återbetalningsskyldighet eller aktier och således omkring en half million kronor voro teknade inom orten för företaget, erhöles i bref af den 11 Oktober 1882 från nämnda i hufvudstaden för komitéarbete då varande landshöfding den underrättelsen, att nämnda undersökning ej kunde företagas förr än i början af 1883 års sommar.

Äfven dermed åtnöjdes man, men då kort tid derefter från samma håll kom till annan person den underrättelsen, att Herr Doktor Ljunggren nu i förening med de klingande och statens penningeaffärer i utlandet handhafvande namnen Bankofullmäktigen Arnberg och Riksgäldsfullmäktigen Hierta förnyat Ljunggrens och Schoughs förenämnda i nåder afslagna ansökan med den förändring att banan skulle, sedan den kommit från Ofoten till Jukkasjärvi och Gellivare, gå i den af mig med flere för bananläggning förut sökta Gellivare—Luleålinien, telegraferade jag till landshöfdingen med förfrågan huru denna nya fråga stod samt begärde afskrift af sökandenas koncessionsansökan och fick telegrafiskt det egentliga svar, att frågan vore oafgjord samt att begärda afskriften var sänd till en nära lappmarken boende person; den 9 December 1882 erhöles följande telegram:

»Koncession i går. Bestämmelser: 200,000 kronor deponeras före nästa års utgång; arbetena påbörjas senast 1 Juli 1884 vid Lule eller Boden och Ofoten samt bedrifvas på sätt jag föreslagit och skola afslutas 1891; svensk styresman eller styrelse, hvars flertal svenskar; religionsvård, polis bekostas; skog erhålles ej utan Riksdagens bifall.

Detta allt och bestämmelserna enliga med ansökningen gälla hufvudlinien. Rörande bibanan till Haparanda resolution enligt mitt förslag
Widmark.»

Kort derefter eller den 12 December 1882 aflät jag följande tvenne telegram:

»Landshöfding *Widmark*, Stockholm.

Jag tackar för bref och telegram, beklagar utgången, brådskan, hemlighetsfullheten, vår saks undanskjutande, den andras beviljande utan Riksdagens hörande om af båda begärda förmåner; vägbyggandets början vid Boden ej Lule, den lumpna garantien, samt begärda afskriften om väg, uteblifvande.»

»Herr Statsrådet *Themptander*, Stockholm.

Värdes låta komma till Riksdagens pröfning samtidigt, värsta fall motionsvis, Ljunggrens med fleres, min med fleres ansökningar om förmåner i skog m. m. för Gellivare-jernvägen, samt föreslå uppskof der till med koncessionens definitiva meddelande, eller motsatt fall, ovilkorliga förbehåll om dels vägbyggandets påbörjande från Lule hamn, ej Boden, senast 1 Juli 1884 och fullbordande till Gellivara inom sex år vid förlust en million, dels rättighet för staten eller landets invånare framdeles lösa jernvägen mot anläggningskostnaden, dels jernvägen åt Haparanda såsom statens ensak.

Olyckligt om våra malmberg, internationella förbindelser blifva utländingars, kanske ryssars, om Jukkasjärvi malmfält utföres öfver Norge, innan Gellivara öppnats, kommit i marknaden.»

Inom fjorton dagar derefter erhöles dels af landshöfdingen till Chefen för Civildepartementet aflåten och i tidning, enligt medgifvande intagen P. M. af den 27 November 1882 (bil. F.), innehållande, oaktadt tvifvel om företagens framgång, tillstyrkan, dels ock Kongl. Maj:ts nådiga koncession af den 8 December 1882 (bil. G.), hvilken utan föregångna undersökningar af sträckan mellan Gellivara och norska gränsen omkring 23 mil och utan att länsstyrelsen blifvit hörd öfver ansökningen, rörande sträckan mellan Gellivara och Lule, 19 mil, förlånade Herrar Ljunggren, Ahlgren och Hjerta ej mindre tillstånd att inom 9 år anlägga den tilltänkta Ofoten—Jukkasjärvi—Gellivara—Lule jernvägen, till så vidt den vore belägen inom svenska området eller ungefär 42 mil, med rätt att, såsom numera jemväl skett, öfverlåta koncession till firman Wilkinson & Jarvis i London,^f som eger taga hvilken som helst med i företaget, än äfven under vissa förutsättningar företrädesrätt att bygga jernväg jemväl till Haparanda. Min med flere riksdagsmäns förut nämnda ansökan i afsigt att jemte ortens invånare och andra svenske män med

något statsunderstöd, motsvarande statens fördelar af företaget samt något utländskt kapital, bygga jernvägen Lule—Gellivara blef naturligtvis, på den grund att motparternas beviljats, afslagen genom nådigt bref af samma dag, som koncession beviljades (bil. H.)

Uti denna koncession uppgifves väl linien Gellivara—Luleå vara lämpligare än den af herrar Schough och Ljunggren förut sökta men afslagna linien. Tillika förbehålles för staten rättighet att efter 40 år inlösa banan samt uteslutes ordet Boden, som, om det kvarstått, skulle förorsakat, att kommunerna sjelfva fått bygga den fyra mil derifrån långa banan till kusten, men medgifves ibland annat att sökandena skola få statens jord gratis, samt exproprieras enskilda, hvilket utländska firman nu lär vilja hafva derhän, att jorden m. m. skall lemnas för intet, hvaribland omkring ett hundra tomter af Luleå stads område. Vidare stadgas att sökandena endast behöfva deponera två hundra tusen kronor för ett företag fordrande minst 30 millioner kronor; att sökandena endast behöfva börja arbetet innan den 1 Juli 1884 och hafva det färdigt 8 år derefter, utan föreskrift om och huru mycket som skall byggas årligen; att inlösen af banan, när staten så fordrar, skall ske med 20 gånger vinsten, det vill säga, om vinsten upptages uti de icke under statens kontroll stående räkenskaperna till 10 procent, med dubbla anläggningskostnaden, således 60 millioner i stället för 30; och slutligen att koncessionsinnehafvarne under en tid af 15 år, om och när Kongl. Maj:t finner tidpunkten för sådan banas byggande vara lämplig, äro berättigade att, framför annan enskild person eller bolag, som icke erbjuder för statsverket förmånligare vilkor, erhålla koncession å banan från Lule—Ofoten-jernvägen till Töre och Haparanda.

Då denna koncession, som var af dåvarande Statsrådet och Chefen för Civildepartementet Fr. Hederstierna kontraserad och meddelades inom sju veckor efter det ansökningen den 25 Oktober 1882 till Civildepartementet ingafs eller samma dag min med fleres 30 veckor förut ingifna ansökan afslogs, undansköt, för egentligen utländska mäns intressen, nationella och icke i politiskt eller ekonomiskt hänseende farliga sträfvanden för anläggning af jernvägen Lule—Gellivara och hvilka, enligt min åsigt, hade med skäligt statsunderstöd, motsvarande endast de fördelar staten hade af företaget samt en utsträckt aktieteckning inom riket och något utländskt kapital kunnat vinna framgång och hvarigenom äfven Gellivara malmfält kunnat komma i svenske mäns ego enligt innehafvarens lemnade medgifvande. Framgången af de nationella sträfvandena skulle ingalunda hafva förhindrat, att banan framdeles fortsattes till Jukkasjärvi malmfält och vidare, när svenska och

norska regeringarne funne sådant kunna utan fara ske, till norsk kust, och att norra stambanan, sedan den kommit till Lule—Gellivara-banan, kunnat, när regeringen funne tiden därför inne, fortsättas till Haparanda, den rysk-finska banan till mötes. Men såväl politiska som ekonomiska förhållanden, sedda från svenskt intresse, synas bestämdt fordra att bana till norsk kust öfver fjellet och till ryska området framdrages endast i den mån norra stambanan hinner till Lule elf eller tvärbanan Luleå—Ofoten, enär endast derigenom en öfra Norrland skyddande försvarslinie Stockholm—Sollefteå—Lule—Ofoten uppkommer, men ingalunda genom banan Ofoten—Lule—Haparanda—Petersburg, hvilken senare tvärtom skulle vålla den största otrygghet. Ty östra grannen, som inom några år lärer få sin bana färdig till Uleåborg, 15 mil från gränsen, skulle då kunna med större styrka, på färre veckor öfversvämma öfra Sverige, än Sverige som hade jernväg, måhända endast till Sollefteå, 65 mil från gränsen, på lika många månader kunde sätta emot fienden. Men äfven om denna mörka utsigt icke tages i beräkning, kan det väl icke under några förhållanden vara nyttigt, att ett nytt ännu större och mäktigare utländskt bolag än Gellivare uppstår i denna nordliga provins, Norrbotten, — ett bolag, som under sitt storartade namn norra Europas i stället för norra Skandinavien söker fånga delegare från världens alla kanter — ett bolag, som utom några af delegarne beroende svenska styrelseledamöter kan vara svenskt eller engelskt till namnet, men måhända ryskt i grunden — ett bolag, som måhända förvärfvar sig Gellivare bolags, enligt hvad det säges, till salu varande egendomar, utgörande många hundra tusen tunnland jord eller nära lika stor vidd som hela Blekinge län, och innefattande många bruk och sågverk samt större delen af Gellivara malmfält — ett bolag, som genom användandet af främmande arbetare, med hvilka, enligt hvad förut vid Lule elfs tilltänkta kanalisering visat sig, befolkningen har svårt att förlikas, kan i förening med redan varande ömtåliga lappska- och finsk-ryska gränsförhållanden föränleda schleswig-holsteinska förvecklingar och dess följder — ja ett bolag, som, ifall någon behållning uppstår, drager densamma till utlandet, utan något egentligt intresse för den under detsamma i mer och mindre slafveri komna infödda befolkningen, hvilken jemte qvarlemnade arbetare således, och synnerligast om rörelsen ej bär sig, faller, såsom flera gånger förut händt med Gellivareverken, kommunernas fattigvård till last. Då genom Jukkasjärvmalmens utförsel till isfri hamn i Norge och andra länder, i den stora mängd förenämnda broschyr antyder, utsigten för Gellivarealmens tillgodogörande och utförsel samt jernindustriens utveckling inom orten, ja hela Sverige skulle förminskas eller tillintetgöras

utan att någon egentlig nytta bereddes landet eller dess arbetare, som knappast komme att i någon mängd begifva sig till det på fjellet närmare 30 mil från svensk kust belägna malmfältet — i synnerhet om endast provisionel jernväg, som det säges, får till en början byggas; då vidare, såsom högst betänkligt för våra politiska förhållanden måste af hvar och en fosterlandsvän betraktas det stora statsintresse och den stora bevågenhet vår östra granne har för allt som går i riktningen att bereda för honom en utfartsväg till isfri örlogshamn på norsk kust, en utfartsväg, som öfver Vasa blefve omkring $\frac{1}{3}$ och öfver Kuopio nära $\frac{1}{3}$ kortare än vägen från Petersburg till vesterhafvet vid Hamburg — ja en utfartsväg som hade varit af största nytta vid t. ex. 1855 års förvecklingar, och som för vår östra granne måhända är lika begärlig och eftersträfvansvärd som den till det af Gibraltar stängda Medelhafvet; och då slutligen nämnda intresse jemväl träd fram uti orsakerna till 1855 års novembertraktat, i åtskilliga finska tidningars yttranden om riksgränsens förflyttning till Kalix elf, intill hvilken finska språket uppgifves hafva varit fordom rådande — i finska mäns uttalanden vid mötet i Luleå 1877, i statsmannen Ignatjeffs uti tidningar framställda klagan öfver brist på hamnar för Ryssland vid Vesterhafvet, i Helsingfors Dagblads artikel om Ofoten-banans befordrande, i finska Landtdagens hastiga beslut att bygga den cirka 35 mil långa Vasa—Uleåborgsbanan, i kejsarens dertill lemnade bifall samt i annat, som må förtigas — så har jag, ehuru mer än någon annan lifvad för jernväg mellan Luleå och Gellivare malmfält, hvarmed inga politiska eller ekonomiska betänkligheter varit förenade, ej kunnat finna mig belåten med ifrågavarande koncession i motsats till åtskilliga om förhållandena okunnige, men af lokala intressen lifvade personer, utan har jag tvärtom, stödd på iakttagelser vid under årtionden gjorda resor, särdeles i nära riksgränsen belägna trakter, med bekymmer för min hembygd, öfra Norrlands, ja, Sveriges bästa och säkerhet, sett ifrågavarande tilldragelse, hvilken, med undanskjutande af inhemska sträfvanden, öppnar porten på den naturliga fästningen, fjellet, samt nordligaste fjerdedelen af riket för utländingar och borttager det naturliga skyddet, utan att lemna något annat i stället.

Dessa äro de skäl jag haft för mitt nämnda motstånd och hvilka föranledt, att jag enligt grundlagens bud hellre måst offra egna och andras lokala intressen än rikets.

Emellertid och sedan nu dels jemväl norska regeringen lemnat bifall till ifrågavarande koncession, hvad bandelen inom Norge beträffar, samt frågan således är slutligen afgjord och ej kan ändras, dels ock Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Norrbottens län enligt utlåtande (bi-

lagan I) synes antaga, att banan kommer till stånd, samt föreslagit väsentliga ändringar i koncessionsvilkoren, hvaribland att bolaget skulle få börja företaget hvar som helst, endast det vore färdigt inom 8 år, att bolaget eller nämnda firma ej behöfde styrka att det disponerade öfver erforderligt kapital, och att bolaget skulle, utan Riksdagens hörande, lemnas hundradetals tusen träd mot 10 öre stycket, hvilka frågor dock lära bero på regeringens och delvis äfven på Riksdagens pröfning, böjer jag mig naturligtvis för hvad som skett, lägger ansvaret på dem som tillstyrkt koncession, förbehåller mig full handlingsfrihet i hvad som komma skall, samt vill nu härigenom endast söka inskränka koncessionens, enligt min tanke, menliga följder till det minsta.

I sådan afsigt och på grund af hvad ofvan blifvit anfördt angående öfra Norrlands stora behof af norra stambanans snara framdragande, samt jemväl utan afseende derå, om Lule—Ofotens-banan kommer till stånd eller icke, får jag vördsamt föreslå, såsom rättvist, billigt, klokt och nödvändigt samt ej för staten särdeles betungande:

att Riksdagen måtte höja anslaget för 1885 för norra stambanans fortsättning till Sollefteå vid Angermanelfven, om ej till tre millioner kronor, såsom byggnadsstyrelsen 1881 föreslog, så till hvad det nu är eller 2,500,000 kronor, i stället för af Kongl. Maj:t äskade två millioner kronor;

att Riksdagen måtte besluta att fortsätta norra stambanans framdragande från Sollefteå till Umeå, Skellefteå, Pite—Lule elf eller Lule—Ofoten-banan, och derest hinder ej möta — hellre än att utländingar, enligt nämnda koncession, skola göra det — äfven till Haparanda;

att erforderliga medel för det sålunda afsedda fullbordandet af stambanenätet och för bidrag till erforderliga bibanor i Norrland, nemligen omkring trettio millioner för sträckan Sollefteå—Lule, nio millioner derifrån till Haparanda, samt t. ex. elfva millioner för bibanor, måtte, för så vidt inflytande inkomster från jernvägarne ej lemna tillgång, anskaffas genom ett helst inhemskt obligationslån, att användas, om ej med sex millioner kronor årligen, såsom vid byggandet af tvärbanan Östersund—Norge, dock med fyra millioner och med arbetets ställande på entreprenad, på det att banan må kunna blifva färdig till Lule elf inom senast

tolf år och ju förr dess hellre kunna draga rörelsen åt söder inom egna landamärena; och

att, derest sådana beslut nu ej utan föregångna undersökningar och utredningar kunna fattas, Riksdagen måtte dels anslå femtio tusen kronor för att Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att med dessa och de af Vesterbottens landsting anslagna 18,000 kronor, samt hvad andra norrländska landsting kunna anvisa, låta under instundande sommar verkställa erforderliga, fullständigt detaljerade, sammanhängande undersökningar för stambanans framdragande genom Norrland, dels ock i underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes till nästa Riksdag afgifva förslag om banans sträckning, om banbyggandets fortsättning, samt om och under hvilka vilkor och statsbidrag enskilda svenska män kunde få försätta stambanebyggandet, derest staten ej vill göra det.

Anhållande jag om remiss till vederbörligt Utskott, samt att nödig ansedd karta (bilagan K), som tryckts i tillräckligt antal exemplar, måtte få utdelas jemte motionen.

Stockholm den 24 Januari 1884.

J. E. Nyström.

*Bil. Litt. A.***Till 1881 års landsting i Norrbottens län.**

Liksom Sverige för, bland annat, sina storartade naturomvexlingar och sin hufvudstads skönhet intager bland Europas länder ett framstående rum, så torde ock af Sveriges landskap intet hafva så stor framtid för sig och så stora naturomvexlingar som Norrbottens län, ty dess vidsträckta och värdefulla odlingsmarker och skogar samt dess outtömliga och rika malmtillgångar skola, tillvaratagna som sig bör, lemna utkomst för kanske tio gånger så stor folkmängd, som nu finnes, och dess stora omvexlingar, bland annat, uti midnattssolens strålar, de ljusa sommarnätterna, forsande elfvar, stora vattenfall och många sjöar samt Qwickjocks och andra Schweiz liknande dalar och fjell, hvilket allt i de flesta andra länder saknas, skola i framtiden, när lättare kommunikationer genom jernvägar införts samt andra bekvämligheter bereds, locka den resande verlden till dessa nordliga bygder i vida högre grad än hittills och bereda dem, liksom Schweiz nu för tiden, stora fördelar.

Under de sista fyratio åren har väl kolonisations- och odlingsarbetet inom länet gått betydligt framåt, samt folkmängden mer än fördubblats, så att människobouingar och mer och mindre odlade fält nu ofta förekomma der förut endast ödemarker funnos, hvarjemte samfärdseln med södern sommartiden i hög grad förbättrats genom ångans tillhjälp och till någon ringa del vintertiden genom stambanans framdragande till Vesternorrlands län; men oändligt mycket återstår dock för att kolonisations- och odlingsarbetet skall blifva utveckladt som sig bör, och intill dess stambanan varder framdragen genom Sveriges nordligaste bygder, skola öfra Norrlands inbyggare vara, så att säga, snart sagdt skilda från öfriga Sverige vintertiden eller sex à sju månader af året, hafva minst fyra gånger dyrare samfärdsmedel än invånarne i de med jernvägar försedda delarne af riket, samt blifva tvungna, liksom efter 1867 års missväxt, då mera ogynsamma år inträffa, skaffa bristande födoämnen med dragare från cirka 40 à 50 mil aflägsna trakter i Ångermanland, Finland och Norge och göra varan vida dyrare än den kunnat blifva, om den tagits på jernväg till och med från rikets sydligaste landskap, Skåne, och omkring dubbelt så dyr, som den vid inköpet varit.

Det för omkring hundra år sedan af den ädle och insigtsfulle Friherren Samuel Gustaf Hermelin påbörjade stora företaget, att öppna Gellivara rika och outtömliga malmberg för verlden och att samtidigt kolonisera delar af Norrbottens län samt tillvarataga dess i annat fall till förruttnelse gående skogar, har ej hittills krönts med önskvärd framgång och kan ej heller komma till stånd, utan att en jernväg lägges från berget till hafvet, ty att framforsla malmen med hästar eller renar är omöjligt för dermed förenade stora kostnader och bör dessutom ej ifrågakomma för det dermed åtföljande djurplågeriet. Utan nämnde jernväg, hvarigenom malmen kunde forslas många gånger billigare än med hästar eller renar, är, såsom en framstående engelsman, efter bergets besigtning, yttrade, Gellivara 70 procent rika malmberg icke värdt ett öre, och utan densamma skola i närheten varande skogar, så väl statens som enskildes, i brist af flottbara vattendrag ännu i århundraden gå till förruttnelse. Utan samma jernväg skola de nordligaste länen vida längre än annars, kanske för alltid, få vänta på stambanans framdragande genom deras bygder, och utan densamma skall ej Norrbottens län blifva utveckladt som sig bör, hvarken i afseende å odlingar, kommunikationer, bergsbruk, handel och rörelse eller i öfrigt.

Allt hänger således derpå, för att länet må kunna ernå den höga ståndpunkt dess naturliga resurser medgifva, att jernvägen från Gellivara till hafvet snart kommer till stånd. Under senare åren har, såsom känt är, ett utländskt bolag, förtjenstfullt och med stora uppoffringar, sökt i viss mån fullfölja den af Friherre Hermelin uppgjorda planen för landets bebyggande och odling, öppnandet af nämnda malmberg för verlden, och den annars till förruttnelse gående skogens tillvaratagande. Det har med betydliga kostnader låtit verkställa erforderliga undersökningar så väl om malmbergets duglighet som för jernvägsanläggningen, bebyggt och, hvad medhinnas kunnat, odlat sina lägenheter samt inrättat skolor och äfven i flera andra afseenden gjort orten godt. Det har ock under de sista åren hos regeringen gjort framställning om att, emot åtskilliga förmåner, som staten utan nämnvärd saknad kunde lemna, få anlägga ifrågavarande jernväg med bibana till Lule elf vid Edefors, tillhoppa 20 mils längd, för en kostnad af omkring tio millioner kronor. Myndigheter, som blifvit hörda, samt riksdagsmän och andra personer inom Norrland hafva lifligt anhållit om bifall till ansökningen; men till svikna förhoppningar, ja sorg för orten har regeringen hittills icke ens velat bifalla eller framlägga ansökningen för Riksdagen. Bolaget har tvärtom för sitt stora anbud mött ett, såsom det synes, kallt tillmötesgående, som det säges därför att regeringen ej skulle hysa förtroende för den

person, bolaget anlitat för företagets åvägabringande, samt skulle fordra att svenske män vore med i detsamma. Fara värdt är det därför, att bolaget upphör att tänka på jernvägsanläggningen och slutar sin bruksrörelse, till skada för befolkningen och orten, äfvensom att jernvägsanläggningen, som syntes vara på god väg att förverkligas, undanskjutes till en aflägsen framtid, kanske för alltid.

Skall då länets landsting ingenting göra för saken? Skola de länets kommuner, genom hvilka jernvägen skulle dragas och som således finge direkt nytta af företaget, intet medverka för företagets framgång? Och skola länets framstående och andre män, hvilka i mer eller mindre mån äfven hafva nytta af företaget, vare sig genom tillökad rörelse eller på annat sätt, icke heller göra något för saken? Nej! Icke blott landstinget, utan äfven de af företaget direkt nytta hafvande kommunerna samt länets invånare, ståndspersoner, allmoge och andra böra inse företagets omätliga vigt för länet och icke blott med ord utan äfven med handling, genom aktieteckning eller på annat sätt, understödja företagets utförande och derigenom ådagalägga sitt varma intresse för sin på dagordningen stående lifsfråga. Så gjorde åtminstone Jemtlands landsting, när det beviljade 900,000 kronor för tvärbanans byggande genom länet till Norge, så äfven Hallands landsting, då det anslog en million kronor, om staten ville anlägga jernväg genom dess län, och så läser ock Kopparbergs län eller delar deraf komma att göra, genom aktieteckning eller på annat sätt, derest ett enskildt bolag med en kostnad af mer än 30 millioner kronor bildas för byggandet af en jernväg från Norge öfver Kopparbergs län till södra Norrland i och för att få skogsprodukterna lättare till vesterhafvet. Om Norrbottens landsting och för företaget intresserade kommuner och enskilda personer kraftigt understödja företaget på ofvan nämndt eller annat sätt, skola antagligen regering och Riksdag äfven visa det sin bevågenhet.

Jag får därför vördsamt föreslå, att landstinget beslutar:

dels taga aktier för minst etthundratusen kronor i det bolag, som kan komma att bildas af svenske eller in- och utländske män för anläggning inom senast 10 år af jernväg från Gellivara malmberg till Luleå hamn;

dels anskaffa nämnda medel, då de fordras, genom upptagande af ett amorteringslån på 25, högst 40 års återbetalningstid;

dels utse personer, som å landstingets vägnar handla i saken;

dels ock att, vare sig förslaget bifalles eller icke, ingå till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan om bifall till den ansökning, som blifvit gjord eller kan komma att göras i frågan.

Luleå den 27 Augusti 1881.

J. E. Nyström.

*Bil. Lätt. B.***Till herrar stadsfullmäktige i Luleå.**

Det är af eder alla väl känt, att Norrbottens lifsfråga, jernvägsanläggningen mellan Luleå hamn och Gellivara malmberg, fallit till följd deraf, att regeringen ej hyste förtroende för den person, det sökande utländska bolaget »The new Gellivare company limited» för företagets ävägbringande anlitas, och, som det hörts, jemväl därför, att icke svenske män voro med i företaget. Det kan förty ock antagas, att frågan varder undanskjuten för längre tid, må hända för alltid, om icke orten ådaga-lägger icke blott i ord utan äfven i handling sitt varma intresse för sakens framgång, samt om icke länsrepresentationen i landstinget och de kommuner, hvilka hafva direkt nytta af företaget, äfvensom länets invånare i öfrigt, hvilka genom ökad rörelse eller på annat sätt äfven hafva intresse utaf företagets framgång, taga frågan allvarligare och kraftigare än hittills om hand samt, till så vidt ske kan, utan allt för stort betungande, understödja densamma genom att taga del i företaget.

Derför, och då öppnandet för världen af Gellivara 70 procent rika malmberg, åtkomsten af millioner nu till förruttnelse gående timmerträd, jordbrukets, handelns och sjöfartens uppblomstring, norra stambanans hastigare framdragande genom öfre Norrland, uppkomsten af en bergslag derstädes, tillvaratagandet af millioner jemväl nu till förruttnelse gående kolskogsträd samt emigrationens aftagande m. m., hvilket allt skulle vinnas genom ifrågavarande jernvägsanläggning, synas vara värdiga och nyttiga mål för länsrepresentation, kommuner och enskilde att sträfva för, har jag, enligt hvad i afskrift bilagda motion innehåller, hos landstinget anhållit, att för länet, såsom hafvande stor nytta af företaget, måtte tagas aktier för minst etthundratusen kronor i det bolag, som kan komma att bildas af svenske eller in- och utländske män för anläggning inom senast tio år af ifrågavarande jernväg, samt antagit att de kommuner, som finge jernvägen inom eller i närheten till sina områden och således hade direkt nytta af företaget, kunde särskildt bidraga vare sig i jord, virke eller penningar, nemligen Luleå stad, som genom företaget skulle lyftas till en förut icke anad höjd, till ett belopp af

etthundratusen kronor, Neder- och Öfver-Luleå hvardera femtiotusen, samt Råneå och Gellivara tjugufemtusen kronor hvardera, och att genom allmän teckning inom länet kunde erhållas af affärsmän, öfrige ståndspersoner och allnoqe tillhopa omkring 150,000 kronor. Om således cirka en half million kronor vore att påräkna från länet, hvilket väl ej vore för mycket begärtdt, då Jemtlands landsting för tvärbanan genom länet till Norge, anslog 900,000 kronor, och Hallands landsting för erhållandet af jernväg inom sitt län erbjöd sig lemna en million kronor; och om sålunda detta läns lifliga intresse för företagets framgång vore i handling ådagalagdt, är det ock att hoppas, att regeringen och Riksdagen skola visa det sin bevågenhet samt lemna till understöd för detsamma antingen de af Kommerskollegium tillstyrkta 4 millioner kronor eller ock afverkningsrätten, mot en mindre betalningsskyldighet, till de fem millioner timmerträd samt andra förmåner, som öfriga hörda myndigheter tillstyrkt; att genom allmän teckning inom riket kunde påräknas betydliga summor; att återstoden uti de cirka tio millioner kronor, som fordras för företagets utförande, kunde erhållas genom nämnda utländska bolags visade varma och kraftiga samt förtjenstfulla medverkan för företagets framgång; och att således den i omkring hundra år önskade kommunikationen emellan Gellivara malmberg och hafvet blefve förverkligad genom en senast inom tio år härefter anlagd jernväg.

Jag får, på grund af hvad sålunda och uti motion till landstinget blifvit anfördt, samt då ifrågavarande företag bör kunna bära sig, i anseende till malmens samt timmer- och kolskogarnes rikhaltighet, åran föreslå:

att för Luleå stads räkning måtte tagas aktier för 100,000 kronor uti det bolag af svenske eller in- och utländske män, som kan komma att bildas för anläggning inom senast tio år härefter af jernväg mellan Luleå hamn och Gellivara malmberg;

att summan anskaffas, när den erfordras, genom upptagande af ett amorteringslån på 25, högst 40 års betalningstid;

att personer utses, som å stadens vägnar ega handla och verka för företaget; och

att stadsfullmäktige, med förmålan om beslutet, ingå till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes nådigst befrämja denna Norrlands och i synnerhet Norrbottens lifsfråga samt bifalla den ansökan, som blifvit eller kan blifva gjord i frågan.

Luleå den 3 September 1881.

J. E. Nyström.

Bil. Litt. C.

Protokoll vid sammanträde, på inbjudning af de utaf Luleå herrar stadsfullmäktige utsedde komiterade, hållet i Luleå arbetareförenings aktiebolags stora sal den 27 December 1881 med dem af Luleå stads invånare, som genom att taga aktier ville bidraga till bildande af ett svenskt aktiebolag för anläggning af jernväg mellan Luleå hamn och Gellivara malmberg.

Bland de närvarande märktes, utom inbjudarne, Förste Landtmätaren och Riddaren J. E. Nyström, Landtränmästaren och Riddaren F. Waldenström, Konsul H. J. Sundström, Läroverksadjunkten O. M. Holm och Boktryckaren N. P. Isaksson, länets höfding Landshöfdingen och Kommandören H. A. Widmark, en stor del af i staden bosatte embets- och tjänstemän, handverkare och löntagare eller tillsammans öfver 100 personer.

Efter det Förste Landtmätaren J. E. Nyström i ett längre anförande redogjort för Gellivara-jernvägsfrågans ställning och hennes betydelse för fäderneslandet, orten och staden samt slutat med en uppmaning till allmän teckning; efter det Landshöfding H. A. Widmark erhållit ordet och under en längre stund tagit jernvägsfrågan i närmare skärskådande, berättigat ett och annat af den förre talarens uppgifter, lemnat värdefulla upplysningar samt med erkännande af dennes varma fosterländska nit uppmanat till enighet och samdrägt och förklarat sig vilja hvad på honom berodde understödja företaget, derest aktieteckningen finge ske under af honom angifna vilkor och bestämmelser, afseende att bereda aktietecknarne någon visshet och säkerhet; efter det Läroverksadjunkten O. M. Holm yrkat att dessa vilkor och bestämmelser skulle antagas och efter en stunds diskussion om bästa sättet att delgifva landskommunerna något af den kalkyl, som förefunnes öfver utsigterna till banans och företagens

bärighet, under hvilken diskussion yrkades, dels att aktieteckningen skulle uppskjutas till en annan dag i veckan, så att man skulle kunna i näst utkommande nummer af tidningen Norrbottens-Kuriren genom en kalkyl bättre bereda sinnen för teckningen här i staden och sålunda genom ett större föredöme påverka landsortskommunerna, dels yrkat att teckningen genast skulle företagas, men att ändock förenämnda kalkyl borde intagas i först utkommande Norrbottens-Kurir, beslöto de närvarande, sedan de utsett Redaktör K. Hallnan att uppsätta protokollet:

§ 1.

Att aktieteckningen genast skulle företagas.

§ 2.

Att aktieteckningen skulle ske med det tillägg å inbjudningslistorna, att teckningen skulle gälla för anläggning af en jernväg med 4,83 fots spårvidd, för hvilken jernväg kostnaden är af Ingeniör S. Danielson beräknad till 11,425,000 kronor; att hvarje aktie skulle lyda å 100 kronor; att teckningen skulle ske under förutsättning *antingen* att statsanslag erhålles till det belopp Kongl. Kommerskollegium i sitt underdåniga utlåtande rörande af The New Gellivare Company Lim. gjord underdånig ansökan om bidrag till anläggning af jernväg mellan Gellivare och Luleå föreslagit, *eller* att statsbidrag kommer att utgå i den form och till det omfång Kongl. Skogsstyrelsen i dylikt underdånigt utlåtande föreslagit, *eller ock* att statsmakterna bidra till företagets utförande *dels* med anslag utan återbetalningsskyldighet af 2,000,000 kronor, *dels* med lån, detta senare till det belopp och på de vilkor, som i allmänhet för företag, sådana som det ifrågavarande, pläga beviljas; att teckningen skulle anses bindande, när $\frac{2}{3}$ af aktiekapitalet blifvit tecknad, hvilket bestämmes till 10,000,000 kronor.

§ 3.

Att komiterade tillika med Disponenten J. A. Wikström skulle med ledning af de utredningar, som förefunnos, uppsätta en kort och tydlig kalkyl öfver banans rentabilitet och gå i författning om att densamma blefve införd i först utkommande nummer af tidningen Norrbottens-Kuriren.

§ 4.

Att justera detta protokoll utsågos Ingeniören A. Orstadius och Disponenten J. A. Wikström.

Luleå som ofvan.

Enligt uppdrag:

Knut Hallman.

Justeradt:

J. A. Wikström. *Axel Orstadius.*

*Bil. Litt. D.***Till Kongl. Maj:t.**

Sedan Eders Maj:ts Befallningshafvande i Norrbottens län uti underdånig skrifvelse af den 10 Januari 1874 fäst at Eders Maj:ts uppmärksamhet på nyttan och nödvändigheten af en tidsenlig kommunikation så väl för tillgodogörandet af de i Jukkasjärvi och Gellivare befintliga ymniga tillgångar af rik och godartad jernmalm som ock för utvecklingen af länets öfriga hjälpkällor och hela näringslif samt i sammanhang dermed i underdånighet anhållit om anslag till nödiga undersökningars verkställande, så har Eders Maj:t, efter Kammar- och Kömmerkollegiernas samt chefens för statens jernvägsbyggnader hörande den 29 Januari 1875 i nåder anbefalt chefen för Sveriges geologiska undersökning att »i ändamål att rörande ifrågavarande inom Gellivare och Jukkasjärvi socknar befintliga jernmalmtillgångars omfattning och beskaffenhet erhålla tillförlitlig kännedom» låta verkställa därför nödig undersökning.

Då den underdåniga berättelse, som den 16 Maj 1876 af sistnämnde chef afgafs öfver resultatet af den under år 1875 verkställda undersökningen, ådagalägger ej blott, att jernmalmtillgångarne i den undersökta trakten äro ofantliga och till stor del af mycket god beskaffenhet, utan äfven att en jernväg utan synnerlig svårighet derstädes kan åstadkommas, så är det naturligt, att den af ortens befolkning förut närda förhoppning om, att en i alla näringsgrenar djupt ingripande jernväg inom en icke alltför aflägsen framtid skulle komma till stånd, erhöill ny näring; men då någon utsigt att för ett sådant företag kunna erhålla svenskt kapital icke förefans, måste bemödandena riktas på att för saken intressera utländska kapitalister.

Under sträfvandet att uppnå detta mål hafva undertecknade, delägare uti Luossavara och Kirunavara jernmalmfält, lyckats anknyta förbindelser med en aktad ingenjörsfirma i London, Herrar Wilkinson & Jarvis, som under vissa vilkor förbundit sig att i förening med några af sina vänner bilda ett bolag för anläggning och trafikerande af en jernbana från lämplig hamn vid Ofoten fjord i Norge, tvärt öfver den skandinaviska halfön till Haparanda, dit äfven den finska stambanan antagligen kommer att framdragas.

Då vi nu med anledning deraf gå att i djupaste underdånighet anhålla om koncession för den del af ifrågavarande jernväg, som kommer inom svenskt område, äro vi ej i tillfälle att framlägga planer och kostnadsberäkning, af det skäl, att någon undersökning, som för dessa kunna ligga till grund, icke blifvit verkställd. Genom okulärundersökningar är visserligen uttrönt, att några tekniska svårigheter för banbyggnaden icke möta, men för att kunna bestämma den bästa och fördelaktigaste riktningen erfordras omfattande undersökningar, som den förut omnämnda ingenjörsfirman är villig att på sin bekostnad låta under nästinstundande sommar verkställa.

Men enär en sådan undersökning af en ungefär femtio mil lång jernvägssträcka uti ett till större delen obebodt land kräfver betydliga kostnader, önskar ofvannämnda firma att genom en förut meddelad och på densamma eller ett blifvande bolag öfverflyttad koncession varda förvissad om, att rättigheten till banans framtida byggande varder densamma på antagliga vilkor tillförsäkrad.

Det är af denna anledning, som vi redan nu våga i djupaste underdånighet anhålla om koncession för en jernväg, afsedd för godstrafik från någon lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Vassijaure till Haparanda, med beröring af Luossavara, Kirunavara och Gellivara jernmalnfält samt *någon punkt af Bottniska viken, som med hänsyn till terräng och trafikförhållanden kan efter behörig undersökning befinnas lämplig.*

Rörande vilkoren för koncessionen hemställa vi i djupaste underdånighet, att Eders Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida följande förmåner och bestämmelser kunna oss meddelas, nemligen:

1:o) att koncessionen lemnas oss, undertecknade, med rätt att densamma sedermera på ett in- eller utländskt konsortium eller bolag öfverflytta;

2:o) att all kronan tillhörig mark, som för jernvägens behof kan vara nödig, kostnadsfritt upplåtes;

3:o) att koncessionsinnehafvaren erhåller rätt att, enligt gällande lag, expropriera all privat egendom, som för byggandet af jernbanan med dertill hörande hus, verkstäder, kajer och magasin samt för erhållande af ballast och fyllningsmateriel kan varda erforderlig;

4:o) att koncessionsinnehafvaren medgifves rätt att från statens skogar inom lämpligt afstånd afhemta allt nödigt virke för de i föregående punkt omnämnda byggnader äfvensom för rörlig materiel mot en afgift af 10 öre per träd;

5:o) om trafikinkomsterna någon gång skulle tillåta en utdelning af 10 procent på jernvägsbolagets ordinarie aktier, eger Kongl. Maj:t att

genom nedsättning af trafiktaxan, om så nödigt pröfvas, förekomma att utdelningen öfverstiger detta belopp;

6:o) innan arbetet å banbyggnaden må börjas, skall koncessions-innehafvaren, till säkerhet för den förlust och skada, som möjligen genom arbetets plötsliga afbrytande kan tillskyndas svenska undersåtar, deponera ett belopp af 100,000 kronor i svenska hypoteksbankens obligationer; dock må denna deposition sedan kunna utbytas mot inteckning i färdigbyggd bandel.

I händelse arbetet med jernbanebyggnaden börjas inom Norge, skall tiden för depositionens verkställande kunna utsträckas till den 1 Maj 1884.

7:o) Tiden för jernvägsbyggnadens fullbordan må ej öfverskrida sju år, räknadt från koncessionens datum.

8:o) Kunglig post skall å banan föras mot lämplig godtgörelse, äfvenså trupper och krigsmateriel, och skall banan i krigstid vara underkastad de för sådana fall gällande lagar och bestämmelser.

9:o) Jernvägsbolaget skall hafva ett i Sverige bosatt ombud, som i förekommande rättstvister förer bolagets talan.

10:o) Alla materialier, maskinerier så väl för banans byggande och trafikerande som för framtida underhåll må tullfritt införas.

11:o) Då banan är afsedd endast för godstransport, skall den i likhet med Österströms och Marina—Sandarnes jernväg icke vara underkastad den kontroll, som till resandes skydd och säkerhet å passagerarbanor utöfvas.

12:o) Jernbanan må indelas i sektioner af lämplig längd, och skall, innan arbetet å sådan sektion får börja, planen för densamma vara af Kongl. Maj:t godkänd.

Vi tillåta oss slutligen i original och öfversättning bifoga en skrivelse af den 14 innevarande månad från Herrar Wilkinson & Jarvis, innehållande vilkoren för deras medverkan till bolagets bildande och banans byggande, och anhålla vi i djupaste underdånighet, att Eders Maj:t täcktes dervid fästa allt det afseende, som med landets lagar och sakens vigt kan vara förenligt.

A. Ljunggren.

R. Schouh.

Bil. Litt. E.

Stormäktigste, Allernådigste Konung!

Den 2 Maj 1879 ingaf »*The New Gellivara Company limited*» till Eders Kongl. Maj:t en underdånig ansökan om beviljande af åtskilliga förmåner för anläggning af en jernväg emellan Gellivara i Luleå lappmark belägna jernmalmfält och Luleå vid Bottniska viken belägna hamn. Efter att så väl centrala som lokala embetsmyndigheter öfver denna ansökan och ytterligare i ärendet inkomna underdåniga framställningar blifvit hörda och utlåtanden afgifna, blef densamma af Eders Kongl. Maj:t afslagen genom nådigt beslut af den 8 Mars sistlidet år. Då detta beslut icke torde hafva hvilat hvarken på den uppfattningen, att en jernväg mellan malmfältet i Gellivara och Luleå hamn skulle vara obehöffig, ej heller på den, att en sådan kommunikationsled ej skulle vara af nytta för orten, utan fast hellre på omständigheter, som stode i samband med sjelfva planen för företaget, så hafva invånare och menigheter i Norrbottens län, hvilkas sträfvanden gå derpå ut, att det i denna för länet vigtiga fråga må komma från ord till handling, icke genom detta nådiga beslut öfvergifvit hoppet derom, att jernvägsförbindelsen mellan Gellivara och Luleå i en snar framtid måtte varda en verklighet. Enligt hvad nedan förnäles, stå ock menigheter och enskilda redo icke allenast att gifva företaget moraliskt understöd, utan äfven att kraftigt ingripa i och för dess utförande. Deraf framgår ock bland annat, att nödvändigheten af jernvägen ingått i folkmedvetandet, att behofvet af densamma för hvarje dag, som går fram, gör sig mer och mer känbart samt att förverkligandet därför ej allt för länge lär böra undanskjutas. I denna senare uppfattning hafva undertecknade så mycket mer styrkts, som genom en till Eders Kongl. Maj:t ingifven underdånig ansökan om koncession för en jernvägsanläggning Ofoten—Haparanda frågan om en förbindelse medelst jernväg mellan Gellivara och hamn vid Bottniska viken blifvit Eders Kongl. Maj:t förelagd i en form och i en föreslagen riktning för jernvägen, som enligt vårt underdåniga förmenande icke skulle komma att så tillgodose ortens näringslif och så verka för länets och närgränsande läns utveckling, som önskligt vore, utan, godkänd och utförd, främst och förnämligast skulle komma att tjena internationella syften. Det är ock denna koncessionsansökan, som manar oss att redan nu, ehuru ej mer än ett år gått hän sedan förstnämnda ansökan blef pröfvad och afgjord, i djupaste underdånighet och under den fasta öfver-

tygelsen, att frågans lösning på af oss önskad sätt i sjelfva verket rör hela fäderneslandet och är nationel, åter draga den samma under Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning.

Vi våga hålla före, att de utlåtanden, hvilka ofvan omnämnts, hvart för sig tydligt ådagalägga, att malmlagens i Gellivara tillgodogörande bäst sker derigenom, att förbindelsen mellan malmfältet och kusten lägges i den riktning, att dermed kan förenas möjligheten att inom Norrbotten och de öfriga norrländska länen förädla så mycket af råvaran som möjligt. Af dessa handlingar framgår äfven ovedersägligt, att denna samfärdselled bör läggas så, att den kan tjena såsom ett medel i och för tillgodogörande af någon del af de storartade tillgångar i skogar, som staten och enskilde ega och som för närvarande, i brist af flottbara vattendrag och genom sitt läge i öfrigt, kunna sägas hafva föga värde. Af handlingarna kan man äfven få klar föreställning derom, att tillfällen till odling, till skapandet af nya bygder, i mycket stor grad förefinnas i de trakter, genom hvilka denna kommunikationsled skulle komma att gå fram. Läggas härtill, att fullständiga undersökningar och kostnadsförslag föreligga, att undersökningen gifvit vid handen, att terrängen är den lämpligaste och fördelaktigaste för en jernvägsanläggning, att jernvägen skulle gå fram genom jemförelsevis odlade trakter, att den skulle klyfva länets vidd, folkmängd, skogstillgångar och industri, hvad jern- och sågverksrörelse beträffar, i tvenne nära lika stora hälfter, att jernvägens slutpunkt vid hafvet skulle anträffa länets residensstad, och att här således är fråga om att bygga på något redan befintligt och pröfvadt, så torde här icke, när undertecknade hänvisa till alla de utredningar, som vid ärendets förra behandling blifvit åvägabragta, behöfva anföras ytterligare skäl för denna undersökta sträcknings stora företräde framför den i ofvannämnda koncessionsansökan antydda »mellan Gellivara malmfält och någon punkt af Bottniska viken, som med hänsyn till terräng och trafikförhållanden kan, efter behörig undersökning, befinnas lämplig», sträckningen må nu blifva direkt från Jukkasjärvi grufvor genom Gellivara distrikt till Haparanda, såsom den ansökningen vidfogade engelska byggnadsfirmans skrifvelse uttryckligen afser, eller från Gellivara direkt till någon punkt af Bottniska viken i närheten af Haparanda, eller ock från Gellivara malmfält till Haparanda med beröring af den flere mil vester om Haparanda belägna Töre by.

Af hvad närslutna handlingar antyda och nedan vidare omförmäles torde eders Kongl. Maj:t nådigst finna, att det är befolkningen inom en stor del af Norrbottens län, som nu ställer sig i första ledet för att bringa frågan om jernvägsanläggningen Luleå—Gellivara åter på dag-

ordningen. Derigenom har densamma, enligt vårt underdåniga förmenande, trädt in i ett nytt skede, blifvit så att säga ännu mer beaktansvärd och oafvislig. Men det ligger äfven en annan faktor i denna fråga, som må hända hittills icke blifvit framhållen och behjertad såsom den förtjenat, den nemligen, att i och med densamma är intimt förknippadt ett väsentligt och stort statens intresse. Det kan nemligen för hvar och en, som trängt djupare in i och tänkt närmare öfver denna fråga, icke förnekas, att staten är den, som bör vara och som i verkligheten är mest intresserad af densammas lösning; detta icke allenast därför, att jernvägen, anlagd och upplåten för trafik, skulle komma att förskaffa statsverket högst betydliga inkomster från det stora skogsdistrikt, som staten invid jernvägen disponerar, utan äfven genom det industriella lif, som jernvägen skulle komma att frammana derigenom, att många af de mäktiga vattenkrafter, som nu äro obegagnade, kunde vardas för industriella anläggningar anlåtade och derigenom att den industri, som numera går ut på att endast tillgodogöra det värdefullaste af våra skogar, blefve parad med en industri, som för Norrland är fullt lämplig, jernförädlingen. — När svenska staten sålunda, så vida vår uppfattning är riktig, är den part uti detta företag, hvilken af dess utförande kommer att skörda de betydligaste fördelarne, kunde ju ifrågasättas, huruvida ej skäl tala därför, att staten bör vara den, som här vid lag tar initiativet, huruvida ej staten bör ingå i detsamma såsom delegare, eller huruvida ej hela jernvägen Gellivara—Luleå bör byggas af statsmedel. Men om än skulle kunna bevisas, att jernvägen i statens hand skulle blifva en värdefull egendom, så lærer väl ej nu kunna ifrågasättas ett sådant statens åtgörande, som att den sjelf skulle bygga densamma, då kändedomen om de trakter, genom hvilka jernvägen är föreslagen att gå, och allt, som inverkar på jernvägens rentabilitet m. m. icke kan vara så klart och påtagligt, att den, som till sist skulle hafva att häröfver besluta, svenska Riksdagen, kan tänkas vara villig att på ett sådant företag ingå; men det förefaller oss dock, som skulle statens fördel af jernvägen vara så stor och så i ögonen fallande, att någon tvekan derom, att dess anläggning bör på ett kraftfullt och verksamt sätt från statens sida befordras, icke borde hos statsmakterna uppstå. En blick på närslutna kartor torde till fyllest ådagalägga, att jernvägen är föreslagen att läggas nästan midt igenom den del af länet, som är odlad och för odling tjenlig. Den torde därför kunna anses blifva en verklig stambana för detsamma. Genom den blefve de skatter tillgängliga, som ligga förvarade i Gellivara och hvilka icke kunna vara lagda der för att förblifva obegagnade i alla tider, utan fast hellre för att menskelig kraft skall

finna medel att införlifva dem bland varorna för omsättningen och industrien, tillgängliga enligt vår åsigt på ett sådant sätt, att det i främsta rummet kommer att lända till fördel för och utveckling af Sveriges industriella lif. Ses denna jernvägsanläggning således ur allmän synpunkt, och vi söka äfven så se den, kunna vi ej annat än komma till den slutsatsen, hvilken vi våga tro äfven af statsmakterna bör erkännas såsom riktig, att vill man tillgodose en stor landsdels behof af samfärdsmedel, vill man bidraga till densammas lyftning, vill man befrämja en naturlig näringsutveckling, vill man skapa medel för tillitandet af befintliga, i landets innandöme liggande skatter, vill man i någon mån göra den stora del af Sverige, som kallas Norrbotten, likställd med öfriga delar af fäderneslandet och ej hålla den i en undantagsställning, som icke kan hos dess befolkning framkalla sjelfhjelp och sjelftillit, då tro vi, att staten icke kan, icke får och icke bör undandraga sig att bidraga till förverkligandet af anläggningen af jernväg emellan Luleå hamn och Gellivara malmfält.

Under förutsättning att ett sådant statens kraftfulla ingripande, eller med andra ord under förutsättning, att staten gör en insats i företaget, som kan antagas till någon del motsvara de fördelar, som för staten äro att påräkna, har, såsom ofvan blifvit antydt, aktieteckning börjat uti Norrbottens län för bildande af ett bolag för en sådan jernvägsanläggning. Kommuner och enskilde hafva beslutit taga del i bolaget, men för att denna aktieteckning skall vinna än mera anslutning, för att den skall kunna göras och ske med bindande kraft och för att densamma skall med något hopp om framgång kunna utsträckas och vinna anklag i öfriga delar af Norrland och i öfriga delar af Sverige, är det nödvändigt, att staten bestämmer det sätt och de vilkor, under hvilka den må finnas villig till jernvägsanläggningen bidraga. Det är därför som undertecknade dels å egna vägnar och dels såsom ombud för dem, som i öfrigt redan under vissa förutsättningar tecknat sig för delaktighet i det tilltänkta bolaget, våga vända sig till Eders Kongl. Maj:t med underdånig anhållan att få dessa vilkor bestämda och de bidrag fixerade, som staten kan vara villig lemna. Alla åtgärder förlamas af den ovisshet, i hvilken man sväfvat, innan statsmakterna härom utsagt sitt ord, och företagets förverkligande eller tillintetgörande hvilat således ytterst på att detta ord blifvit fäldt.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt samt af det lifliga intresse, som här ofvan antydts och som visat sig icke blott i de vid frågans förra behandling aflemnade underdåniga petitioner från länets trenne städer och åtta af länets landskommuner med tillhoppa mer än två tredje-

delar af länets folkmängd, från många hundrade enskilda personer i länet, från skogs-, såg- och jernverksegare i Norrland, samt från Norr- och Vesterbottens riksdagsmän, utan äfven och i ännu högre grad derigenom att under sista tiden fem af Norrbottens läns kommuner, hvilka skulle komma att af jernvägsanläggningen mest direkt beröras, och hvilkas folkmängd är omkring en tredjedel af länets, med sällspord enighet beslutit taga del i företaget för tillsammans 221,000 kronor, att 903 enskilda personer tecknat sig för sammanlagdt 151,600 kronor, att länets lands- ting, der frågan om bidrag förklarats hvilande till näst sammanträdande ting, icke torde komma att undandraga sig att under en eller annan form till förslaget bidraga, att teckningen inom länet fortgår, att denna för närvarande uppgår till nära 400,000 kronor, men att den, så vidt att staten kommer att kraftfullt bidraga, skall med all säkerhet komma att visa ett helt annat resultat och vinna anslutning af ett större antal enskilde och bolag så väl inom länet som ock inom Vesterbottens län, samt af industriidkare så väl i dessa län som i det öfriga Norrland, få undertecknade, hvilka i förening med andra i saken intresserade hafva för afsigt att bilda ett *svenskt aktiebolag* i och för anläggning af jernväg från Luleå hamn till Gellivara malmfält, och hvilken jernväg med 4,83 fots spårvidd, enligt af Ingenjören J. Danielsson uppgjord plan och bilagda kostnadsförslag, skulle komma att blifva 19 mil 4,800 fot lång och med rörlig materiel kosta 11,425,000 kronor, i djupaste underdånighet anhålla, att Eders Kongl. Maj:t, under vilkor, att bolaget bildas inom tvenne år från det statsbidraget och vilkoren blifvit af Eders Kongl. Maj:t bestämda, att företaget fullbordas inom sex år derefter, att Eders Kongl. Maj:t finner bolaget vara tillräckligt kapitalstarkt och meddelar det på särskild underdånig framställning koncession och bolagsordning, och att bolaget ställer den säkerhet Eders Kongl. Maj:t kan fordra för af staten beviljade förmåner i mark och virke, täcktes bevilja åt det blifvande bolaget följande förmåner, nemligen:

1:o. Fri disposition af den inom kronans område för jernvägen med tillhörande byggnader nödiga mark, sten och grus m. m. dylikt, samt rättighet att kostnadsfritt å kronans utmed jernvägslinien befintliga område efter utsyning uttaga det till jernvägens och dertill hörande byggnaders första anläggande och uppförande nödiga virke, hvilka förmåner i mark och virke af vederbörande skogsstyrelse antagits till ett värde af 267,887 kronor; och

2:o *Antingen*

hvad Kommerskollegium uti dess bilagda underdåniga utlåtande af den 30 December 1879 i anledning af nämnda utländska bolags ansökan till-

styrkt, eller ett penningeanslag, inberäknadt berörda summa för mark och virke, af fyra millioner kronor, att utgå mot första inteckning i jernvägen med 195,000 kronor för hvarje fullbordad, afsynad och godkänd samt för allmän trafik öppnad banmil, eller derest sådant ej billigtvis medgifves, såsom kollegium föreslagit, sedan banan i sin helhet fullbordats och för allmän trafik öppnats;

eller

hvad Skogsstyrelsen uti dess bilagda underdåniga utlåtanden af den 25 September 1879 samt den 16 Februari 1880 i anledning af nämnda ansökan, efter det vederbörande länsstyrelse under den 10 September 1879 och 28 Januari 1880 afgifvit utlåtanden, tillstyrkt, nemligen dels tre millioner nu i allmänhet oåtkömliga sågtimmerträd ifrån kronans marker inom en mil på ömse sidor om banan och om de vattendrag, som dertill leda, mot 25 öre stycket, samt två millioner enahanda slags träd från kronans mera åtkömliga marker emot ett medelpris af dels 40, dels 80 öre stycket, att efter utsyning uttagas inom 25 år efter det banan fullbordats med etthundratusen till trehundratusen träd årligen, dels ock afverkningsrätten under 50 års tid efter jernvägens fullbordan till all den inom en mil å ömse sidor om banan på kronans marker belägna, till kolning användbara skog, som ej är tjenlig till bjelkar eller sågtimmer, eller dertill kan utväxa;

eller ock

i likhet med hvad för den tilltänkta halländska kustbanan vid innevarande riksdag begärts en million niohundratusen kronor i anslag utan återbetalningsskyldighet och tre millioner åttahundratusen kronor i lån emot fyra procents ränta samt den amortering och de öfriga vilkor, som gälla för lån till enskilda jernvägar, att utgå med etthundratusen kronor i anslag och tvåhundratusen kronor i lån för hvarje färdigbyggd och för allmän trafik öppnad banmil, dock emot första inteckning i jernvägen.

Med djupaste vördnad, trohet och nit framhärda,

stormäktigste allernådigste konung,

Eders Kongl. Maj:ts

underdånigste och tropligtigste undersåtar:

J. E. Nyström.

Förste landtmätare.

Ant. Markstedt.

Sägverksegare och skeppsredare.

C. O. Bergman.

Öfverstlöjtnant.

A. H. Sandström.

Kyrkoherde.

H. F. Bergström.

Hemmansegare.

(Alla riksdagsmän.)

H. J. Sundström.

v. Konsul.

J. E. Wikstén.

Hemmansegare.

*Bil. Litt. F.***Vördsam promemoria.**

Den af Bankofullmäktigen Herr Doktor J. W. Arnberg m. fl. till Kongl. Maj:t ingifna underdåniga ansökan om nådig koncession för anläggning af den delen af en jernväg mellan Ofotenfjord och Luleå, hvilken skulle komma inom svenskt område, föranleder från min sida följande yttrande:

Den åsigten delas af mig, hvilken landshöfdingeembetet i Norrbottens län sökte göra gällande i sitt underdåniga utlåtande öfver en af Major R. Schough och Doktor A. Ljunggren ingifven underdånig ansökan om koncession för en jernvägsanläggning Ofotenfjord—Töre, den åsigten nemligen, att fördelaktigaste sträckningen för en jernväg i norra Skandinavien mellan Bottenviken och Vesterhafvet vore den, som från Luleå förde genom de stora skogsdistrikten i Öfver-Luleå och Luleå lappmark samt jernmalmfälten i Gellivare, Loussavare och Kirunavare till en ständigt isfri hamn vid Norges kust. Mot den nu föreslagna sträckningen af *hufvudlinien Ofoten—Luleå* har jag därför icke någon anmärkning att framställa, synnerligast som jag antager, att sträckningen af jernvägsdelen Luleå—Gellivare icke i någon väsentlig mån skall komma att avvika från den för några år sedan undersökta och utstakade jernvägslinien emellan nämnda punkter.

Önskvärdt hade det emellertid varit, att denna på de nordliga delarnes af fäderneslandet utveckling i industrielt hänseende, i odling och befolkning djupt inverkan fråga, innan den förelagts Kongl. Maj:t, erhållit en utredning, af hvilken någorlunda tillförlitligt kunnat bedömas de svårigheter, som varda oskiljaktiga såväl från en jernvägsanläggning genom obygder och skoglösa fjelltrakter, som från trafikerandet af en jernväg i sådana med så nordligt läge, som här varder förhållandet. Jag vågar nemligen antaga att, när det gäller ett så stort företag, som det nu ifrågakända, der förhållandena dertill icke kunna mätas med de mått, som i allmänhet vid jernvägsfrågors bedömande tillitas, för nådigt beslut i ärendet, hvilket här, för händelse ansökningen i hufvudsakliga delar bifalles, enligt mitt förmenande varder liktydigt med ett inledande

af det stora företaget, det skulle hafva varit fördelaktigt, om detta beslut kunnat utgöra ett resultat af ett sorgfälligt öfvervägande af de viktigaste faktorer, som på företagets utförande komma att inverka. Det är mig visserligen kunnigt, att en sådan utredning i allmänhet icke erfordras för meddelande af koncession å jernvägsanläggningar, och att nutidens jernvägsbyggnadskonst knappt känner några tekniska svårigheter, som icke kunna öfvervinnas, men de förutsättningar och förespeglingar, genom hvilka det möjligen må kunna lyckas att bilda ett konsortium eller bolag i och för utförandet af detta så vidt omfattande företag, skola antagligen, förnämligast genom saknaden af en tillförlitlig utredning, vid verkställigheten icke hålla streck. Företaget kan komma att kräfva långt större kapital, än man antager; det kan till följd deraf och i brist af kapital varda ofullbordadt; det kan utfördt icke komma att motsvara de förväntningar, som de, hvilka i detsamma nedlagt penningar, till följd af dessa förespeglingar och förutsättningar ansett sig berättigade hysa. Enär Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti sitt underdåniga utlåtande ej anmärkt, att en sådan utredning för ärendets rätta bedömande hade varit erforderlig, torde något afseende å det jag derom här ofvan anført icke kunna fästas. Det sagda må dock bevisa, att jag anser frågan om en mellanriksbanas byggande i den rigtning, som nu är föreslagen, vara af en så framstående vigt och betydelse icke allenast för norra Norrland utan äfven för hela det öfriga Sverige, att jag för lösningen af densamma icke fruktar något så mycket som det, att denna skulle komma att försökas på ett sätt och med medel, som icke skola leda till målet. Derigenom skulle utan tvifvel förverkligandet för en längre tidsperiod undanskjutas, och den vigtiga frågan nära nog komma att hänföras till sådana sangviniska projekt, som det skulle anses för höjden af oklokhet att förorda eller söka befordra.

När jag, såsom här ofvan blifvit anfördt, anser att en jernväg Ofoten—Luleå skall varda af stor nytta för det allmänna, och de upplysningar, som blifvit mig meddelade, synas berättiga till det antagandet, att såväl sökandena som den i ansökningen omnämnda engelska ingenjörsfirman hafva allvar med att söka bilda ett bolag för jernvägens byggande, så, och ehuru jag knappast vågar hoppas att detta skall lyckas för dem, anser jag mig böra, då de uppoffringar, som begäras af staten, icke äro nämnvärda i jämförelse med de fördelar jernvägen skulle komma att bereda, värdsamt förorda tillstyrkan af nådigt bifall till framställ-

ningen på sätt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det föreslagit, men med följande tillägg:

att den tidpunkt må bestämmas, inom hvilken arbetet skall vara påbörjadt, med risk, om så ej sker, att koncessionen anses förverkad, och att denna tidpunkt icke må utsättas senare än 1 September 1884;

att arbetet å bandelarne Ofoten—Luossavare och Luleå—Gellivare må samtidigt påbörjas och så bedrifvas, att de äfven vid ungefärligen samma tid varda fullbordade och för trafik upplåtna;

att den i punkt 4 begärda rätt till afhemtning af virke från kronans skogar må på det sätt bifallas, att deraf tydligt må framgå, att den afser behovet af virke till de i punkt 3 uppräknade byggnader, som ligga inom *svenskt* område, samt att sådant virke, till den del det icke kan uttagas å det område, som för jernvägens behof kan komma att afsättas på ömse sidor af jernvägslinien, skall före afhemtningen på anmälan af bolaget och på dess bekostnad af vederbörande jägmästare utsynas; samt

att bolaget må åläggas bestrida aflöningen för den förstärkning i polispersonalen, som under jernvägsbyggnaden af vederbörande myndighet kan prövas nödig.

Sökandenas underdåniga anhållan att erhålla rätt att *dels* bygga en bibana till Töre, *dels*, när Kongl. Maj:t finner tidpunkten lämplig, en fortsättning af denna till Haparanda, torde, af orsaker, som blifvit af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen antydda och som här icke kunna behöfva närmare utvecklas, endast på så sätt böra bifallas, att sökandena eller det bolag, som kan komma att bildas i och för jernvägsanläggning emellan Ofoten och Luleå, berättigas *framför andra enskilda personer eller bolag*, när Kongl. Maj:t anser tidpunkten derför lämplig, anlägga en jernväg med samma spårvidd, som svenska statens jernvägars, från lämplig punkt på östligaste delen af jernvägssektionen Gellivare—Luleå förbi Töre till lämplig punkt vid riksgränsen mot Finland.

Öfver den i sista punkten af ansökningen gjorda framställningen läser något Kongl. Maj:ts beslut för närvarande icke behöfva meddelas.

Stockholm den 27 November 1882.

H. A. Widmark.

*Bil. Litt. G.***Kongl. Maj:ts**

nådiga resolution uppå en af Fullmäktigen i Riksbanken, Riddaren af Kongl. Nordstjerneorden m. m. Filosofie Doktorn J. W. Arnberg, Fullmäktigen i Riksgäldskontoret, Kaptenen, Kommendören af Kongl. Vasaorden 1:a klassen C. G. Hierta och Medicine Doktorn, Riddaren af Kongl. Vasaorden Alrik Ljunggren gjord underdånig ansökning att, som, efter underhandlingar mellan ingenjörfirman Wilkinson et Jarvis i London och sökandena, nämnda firma förklarar sig villig att bilda ett hufvudsakligen engelskt bolag för byggande af jernväg från Ofotens fjord i Norge tvärt öfver den Skandinaviska halfön till Luleå med bibana till Töre och derifrån framdeles än vidare till Haparanda, Kongl. Maj:t täcktes meddela sökandena tillstånd att under vissa uppgifna vilkor anlägga en för godstrafik afsedd jernväg från lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmfält och derifrån genom Gellivara malmfält och distrikt fram till Luleå stad med sidobana till Töre i Kalix socken, äfvensom att, när Kongl. Maj:t ansåge tidpunkten dertill lämplig, fortsätta liniens byggande mellan Töre och Haparanda för anslutning till det finska jernvägsnätet, med rättighet för sökandena dels att kostnadsfritt undfå upplåtelse af all kronan tillhörig mark, som för jernvägens behof kunde finnas nödig, dels att enligt gällande lag exproprieras all enskild egendom, som för byggandet af jernvägen med dertill hörande hus, verkstäder, kajer och magasin samt för erhållande af ballast och fyllnadsmateriel erfordrades, dels att från statens skogar inom lämpligt afstånd från banan på egen bekostnad fälla och afhemta allt för banbyggnaden med dertill hörande hus med mera och rörlig materiel nödigt virke mot en afgift af 10 öre för hvarje träd; dels ock att tullfritt införa alla materialier och maskinerier så väl för banans byggande som för dess framtida underhåll, i anledning hvaraf ej mindre Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, än äfven Skogsstyrelsen på

nådig befallning sig utlåtit; hvarjemte sökandena företett ett af svenske och norske generalkonsuln i London den 7 nästlidne November utfärdadt intyg beträffande ofvanbemälda entreprenörsfirmas vederhäftighet; Gifven Stockholms slott den 8 December 1882.

Kongl. Maj:t har låtit handlingarne i detta ärende sig föredragas och dervid inhemtat hufvudsakligen:

att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Norrbottens län uti ett den 3 April 1882 afgifvet utlåtande öfver en af sökanden Ljunggren jemte annan person i början af innevarande år ingifven, men af Kongl. Maj:t sedermera genom resolution den 28 sistlidne April afslagen ansökning om tillstånd att anlägga jernväg från passande punkt vid norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure öfver Töre till Haparanda, förklarar, att ifrågavarande jernbana borde, för att medföra största nytta, dragas så, att den på lämplig punkt öfverginge Råneå floddal och komme in i Luleå floddal samt anträffade Bottniska viken någonstädes söder om Töre, helst i närheten af Luleå stad;

att Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader uti sitt utlåtande öfver Arnbergs, Hiertas och Ljunggrens nu förevarande ansökning förklarar att, enär den föreslagna jernvägen från riksgränsen öfver Gellivara till Luleå komme att för rikets nordligt belägna trakter bereda stora fördelar genom att sätta dessa landsdelar i förbindelse med en alltid isfri hamn vid Ofoten och gifva ett betydande värde åt dervarande rika, men nu oåtkomliga malmtillgångar, hvilka den skulle komma att beröra, styrelsen ansåge sig böra tillstyrka bifall till framställningen, hvad anginge hufvudlinien, under vilkor dock: att spårvidden redan vid koncessionens meddelande bestämdes till 1,435 meter (4,83 fot); att banan vid underställande af planen för byggnaden indelades i vissa uppgifna sektioner; och att kontroll öfver banans byggande samt öfver den rörliga materielens skötsel och underhåll utöfvades i likhet med hvad å andra lika beskaffade enskilda jernvägar egde rum; hvarjemte styrelsen funnit sig, beträffande framställningen om rätt till byggande af bibanan till Töre och derifrån än vidare till Haparanda, böra erinra att, om den nu under byggnad varande norra stambanan emellan Bräcke och Sollefteå framdeles komme att fortsättas till Luleå, och det då skulle finnas med statens fördel förenligt att staten sjelf fortsatte stambanan derifrån ända till riksgränsen mot Finland, staten, derest koncessionen å banan öfver Töre till Haparanda beviljades enskildt bolag, skulle nödgas antingen uppträda konkurrerande med det enskilda bolaget eller ock inlösa bibanan; samt

att Skogsstyrelsen, med afseende å fördelen för staten att efter ba-

nans byggande kunna bättre tillgodogöra sina rika skogstillgångar i dessa trakter, funnit sig böra tillstyrka bifall till koncessionen, så vida den anginge hufvudlinien från norska gränsen till Luleå.

Hvad sålunda och i öfrigt förekommit har Kongl. Maj:t tagit i nådigt öfvervägande och finner Kongl. Maj:t godt härigenom bevilja sökandena rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters (4,83 fots) spårvidd från lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmsfält och derifrån genom Gellivara malmfält och distrikt fram till Luleå stad, med rätt för sökandena att å ingenjörsfirman Wilkinson et Jarvis i London och de öfrige in- och utländska män, med hvilka firman kan komma att förena sig, öfverlåta koncession å ifrågavarande jernvägsanläggning. Kongl. Maj:t finner derjemte skäligt icke allenast berättiga koncessionshafvarne att, i enlighet med gällande författning om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, inlösa den enskilda personer, menigheter eller inrättningar tillhöriga mark, som för byggande af banan med dertill hörande hus, verkstäder, kajer och magasin samt för erhållande af ballast och fyllningsämnen kan erfordras, samt medgifva, att koncessionshafvarne erhålla upplåtelse af den för samma anläggning behöfliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför lemnas, i enlighet med hvad Kongl. förordningen den 14 April 1866 derom stadgar, äfvensom tillåta koncessionshafvarne att för anläggningen kostnadsfritt begagna sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott samt grustäppter, som kunna vara disponibla, utan ock i nåder förordna, att jernvägsanläggningen i sin helhet med dertill hörande telegraf- eller telefonledning skall åtnjuta samma skydd, som enligt 19 Kap. 11, 12, 13 och 21 §§ Strafflagen tillkommer dylika af staten utförda anläggningar, hvaremot, hvad angår sökandenas anhållan om upplåtelse mot visst lågt pris af virke från kronans skogar, Kongl. Maj:t icke vill utan Riksdagens hörande häröfver besluta, likasom Kongl. Maj:t icke finner skäligt nu bifalla sökandenas begäran om tullfri införsel af materialier och maskinerier, för så vidt dermed kan afses vidsträcktare rätt än som redan enligt gällande tullagstiftning sökandena tillkommer.

För tillgodonjutandet af de koncessionshafvarne sålunda förunnade rättigheter och förmåner stadgar Kongl. Maj:t följande vilkor och förbehåll, nemligen:

1:o) att fullständig, af kostnadsförslag åtföljd, plan för jernvägsanläggningen, jemväl angifvande läget af trafikstationer, skall under-

ställas Kongl. Maj:ts pröfning och godkännande; börande banan dervid icke indelas i mindre sektioner än från riksgränsen till Luossavaara omkring 11 mil, från Luossavaara till Gellivara omkring 9½ mil och från Gellivara till Luleå omkring 18 mil;

2:o) att, i den mån jernvägen kommer att beröra kronan tillhörande jordområde eller lägenhet, särskild anmälan derom bör göras vid ingifvandet till Kongl. Maj:t af plan för vinnande af fastställelse derå;

3:o) att Kongl. Maj:t förbehåller sig att vid fastställande af plan meddela de stadganden angående broar, vägöfvergångar, stängsel med mera, som kunna pröfvas nödiga;

4:o) att koncessionshafvarne icke må begagna sig af den dem tillerkända rätt att inlösa den för anläggningen erforderliga jord eller att börja jernvägsarbetet förr än dels plan för den jernvägssektion, som skall bearbetas, blifvit faststald, dels hos Kongl. Maj:t blifvit, på sätt Kongl. Maj:t godkänner, styrkt, att koncessionshafvarne förfoga öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt för fullbordande af samma sektion, dels ock den här nedan i punkten 10 omförnälda deposition blifvit fullgjord;

5:o) att arbetet å jernvägen skall börja senast den 1 Juli 1884 och samtidigt bedrifvas från Ofoten och från Luleå sålunda, att ungefär lika stor sträcka årligen bygges från Luleå i riktning åt Gellivara, som från Ofoten österut; skolande jernvägen i sin helhet vara färdig att för trafik upplåtas senast vid utgången af år 1891;

6:o) att Kongl. kungörelsen den 21 Oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnandet och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna jernvägar skall, med deri sedermera vidtagna ändringar, gälla i tillämpliga delar äfven för nu ifrågavarande jernvägsanläggning, hvars egare äro underkastade kontroll från statens sida, så väl i afseende å banans byggande, som i fråga om dess underhållande för all framtid, samt pligtige att verkställa de förbättringar å densamma, som för vinnande af nödig trafiksäkerhet kunna föreskrifvas, allt vid äfventyr att trafiken å banan inställes, intill dess sådan föreskrift fullgjorts;

7:o) att afgifterna för transporter å banan skola utgå enligt taxa, som Kongl. Maj:t, efter pröfning af dertill utaf jernvägens egare afgifvet förslag, vill i nåder fastställa, och hvilken taxa i allmänhet bör hvarje femte år lämpas efter sig då företeende omständigheter, dock att, så länge årliga nettointkomsten af jernvägen icke uppgår till tio procent å anläggningskapitalet, afgifterna icke må, mot jernvägsegarnes bestridande, sänkas under de belopp, hvartill å någon annan enskild svensk jernväg, med behörigen faststald taxa, afgifterna uppgå, ökade med 25 procent;

8:o) att jernvägens egare skola vara skyldige ej mindre att å jernvägen fortskaffa trupper, fångar och alluänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och varustransporter mot den ersättning, som enligt gällande eller blifvande bestämmelser utgår för dylika transporter å de enskilda jernvägarne i riket, än äfven att i krigstid, då Kongl. Maj:t sådant äskar, ställa jernvägen med rörlig materiel och tjenstepersonal till Kongl. Maj:ts förfogande mot den godtgörelse, som af Kongl. Maj:t bestämmes;

9:o) att jernvägens egare uti alla mål emellan svenska staten eller enskilda svenska medborgare, å ena, och jernvägsegarne å andra sidan, skola lyda under svensk domstol och vara underkastade svensk lag;

10:o) att för jernvägsbyggnadens och den blifvande trafikens å jernvägen förvaltning alltid skall i Sverige finnas en infödd svensk styresman, som är bosatt i Sverige, eller en till mer än halfva antalet af infödda svenska undersåtar sammansatt styrelse, som har sitt säte i Sverige; att denne styresman eller denna styrelse skall vara försedd med koncessionshafvarnes fullmakt att i alla förekommande fall föra deras talan samt att underrättelse om styresmannens bostad eller styrelsens säte skall, innan anläggningen börjas och sedermera en gång årligen införas i allmänna tidningar och någon tidning inom Norrbottens län vid äfventyr att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i sistnämnda län uppå anmälan förordnar ombud, som med laga verkan svarar å koncessionshafvarnes vägnar; skolande det särskildt åligga Kongl. Maj:ts bemålde Befallningshafvande att vaka öfver efterlefnaden af de i denna punkt gifna föreskrifter;

11:o) att koncessionshafvarne skola före 1883 års utgång till Kongl. Maj:t inlemna bevis att de, till säkerhet för fullgörandet af sålunda stadgade vilkor för denna koncession, nedsatt i Statskontoret ett belopp af två hundra tusen kronor, antingen i kontanta penningar eller i sådana värdepapper, som af Kongl. Maj:t godkännas; egande koncessionshafvarne, derest denna deposition icke blifvit, på sätt i punkten 12 sägs, delvis eller i sin helhet förverkad, att återlyfta densamma, sedan af koncessionshafvarne blifvit styrkt, att jernvägen är i allo fullbordad, afsynad, godkänd och för trafik fullständigt upplåten;

12:o) att förevarande koncession, hvilken icke må utan Kongl. Maj:ts samtycke öfverlätas å annan än firman Wilkinson & Jarvis i London och de in- och utländske män, med hvilka firman för utförande af jernvägsföretaget kan komma att förena sig, skall anses förverkad, i händelse *antingen* den i näst föregående punkt stadgade deposition icke inom föreskrifven tid fullgöres; *eller* arbetet å jernvägsanläggningen icke enligt

vederbörande kronofogdes bevis, som till Kongl. Maj:t ingifves, blifvit inom den 1 Juli 1884 påbörjadt, eller sedermera icke bedrifves uti den i punkten 5 här ofvan stadgade ordning; i hvilka båda fall äfven en fjerdedel af det deponerade beloppet skall vara till svenska statskassan förverkadt, men vederbörande ega att återlyfta öfriga tre fjerdedelar deraf; *eller ock* arbetet, ehuru i rätt tid påbörjadt, likväl finnes icke vara å ofvan utsatta tid fullbordadt; eller sådana afvikelser från den fastställda planen vidtagits i afseende å anläggningen, att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet derigenom förminskats, hvilka förhållanden derjemte medföra förlust af depositionen i dess helhet; ankommande det på Kongl. Maj:t att, om koncessionsinnehafvarne icke före 1892 års utgång fullbordat den eller de delar af jernvägen, som vid besigtning eller afsyning derå tilläfventyrs funnits ofulländade, eller icke inom samma tid rättat vid besigtningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, låta tills vidare inställa trafiken å jernvägen;

13:o) att i händelse annan jernväg skulle komma att med nådigt tillstånd anläggas så, att den nu ifrågavarande deraf beröres, denna senares egare skola vara underkastade de bestämmelser angående sammanlutningen, som Kongl. Maj:t kan finna nödigt af sådan anledning meddela;

14:o) att svenska staten skall, der så nödigt finnes, ega att, utan ersättning till koncessionshafvarne, anlägga utefter jernvägen och begagna telegrafledning med dertill hörande inrättningar;

15:o) att det åligger koncessionshafvarne att före December månads utgång hvarje år tillhandahålla generalstaben statistiska uppgifter angående banan, uppställda enligt derifrån meddeladt formulär, samt att inom en månad, efter det jernvägen blifvit afsynad, kostnadsfritt inlemna till generalstaben afskrifter af syneinstrumentet samt kopior af plan- och profiliritningarne öfver banan jemte planritningar öfver dervarande stationer och hållplatser samt spårutläggningarne på en hvar af dessa, utvisande i allo det skick, hvori banan vid afsyningen befunnits, äfvensom lemna de officerare, hvilka kunna erhålla ordres att studera banans trafikförhållanden, alla af dem äskade upplysningar samt fritt tillträde till jernvägslokalerna;

16:o) att koncessionshafvarne likaledes äro pligtige föranstalta dels att, i god tid före banans öppnande för trafik, ett efter banans förhållanden lämpadt förslag till tjänstgöringsreglemente varder inlemnadt till Styrelsen för statens jernvägstrafik, som efter pröfning af förslaget har att utfärda dylikt reglemente, dels ock att, i den mån jernvägen varder för trafik öppnad, sådana uppgifter angående banan och trafiken

derå, som äro behöfliga för upprättandet af allmän svensk jernvägsstatistik, blifva till samma styrelse å behöriga tider ingifna i enlighet med formulär, som bemälda styrelse tillhandahåller;

17:o) att koncessionshafvarne skola inom tre månader, efter det plan-, profil- och detalj-ritningar för en jernvägssektion blifvit fastställda, insända kopior af samma ritningar till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att i dess arkiv förvaras;

18:o) att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Norrbottens län skall, derest sådant befinnes nödigt, ega att för vidmakthållande af ordning och skick bland de vid jernvägsanläggningen anställda arbetare tillförordna en eller flere extra länsmän, hvilkas aflönande helt och hållet åligger koncessionshafvarne, som jemväl hafva att vidkännas de kostnader, som kunna föränledas af behovet att anordna nödig religions- och sedlighetsvård åt bemälda arbetare;

19:o) att svenska statsverket är berättigadt att, sedan 40 år tilländagått efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, inlösa berörda jernväg mot ett belopp, motsvarande enligt behöriga räkenskaper tjugu gånger hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket väckts, i medeltal uppkomna årliga nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delegarne i jernvägen jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverföring af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond; kommande lösesumman att af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd varande förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt; och skall egendomen afträdas till statsverket skuldfri, eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdadet göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld;

hvaremedertid koncessionshafvarne åligger att årligen, efter det behörig revision af jernvägens förvaltning och räkenskaper egt run, insända till Civildepartementet, för att der förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till delegarne i företaget, af de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt af de öfverföringar af medel till reserv- och förnyelsefonden, som, för det år revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å jernvägens trafikinkomster bestridda; samt

20:o) att i fråga om tolkningen af denna koncessions rätta mening, koncessionshafvarne äro underkastade Kongl. Maj:ts afgörande.

Vidkommande slutligen sökandenas anhållan om koncession jemväl å en från hufvudbanan mellan riksgränsen och Luleå utgående bibana till Töre och å denna bibanas fortsättning till Haparanda, finner Kongl. Maj:t samma anhållan nu icke böra i vidsträcktare mån bifallas, än att Kongl. Maj:t härmed vill förklara den nu koncessionerade hufvudbanans egare vara under en tid af femton år härefter, om och när Kongl. Maj:t finner tidpunkten för sådan banas byggande vara lämplig, berättigade att framför annan eskild person eller bolag, som icke erbjuder för statsverket förmånligare vilkor, erhålla koncession å i fråga varande bibana med fortsättning till Haparanda.

Hvilket vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

OSCAR.

Sigill.

Fredrik Hederstierna.

Bil. Litt. H.

Afskrift.

OSCAR etc. Vår etc. Hos Oss hafva Förste Landtmätaren m. m. J. E. Nyström, Öfverstelöjtnanten m. m. C. O. Bergman, vice Konsuln H. J. Sandström, Sägverksegaren Ant. Markstedt, Kyrkoherden A. H. Sandström samt Hemmansegarne J. E. Wikstèn och H. F. Bergström, — med förmälan att de i förening med andra personer hade för afsigt att bilda ett svenskt aktiebolag för anläggning från Luleå hamn till Gellivara jernmalmsfält af en 19 mil 4,800 fot lång jernväg med 4,83 fots spårvidd, beräknad enligt bifogadt kostnadsförslag af Ingeniören J. Danielsson, att kosta 11,425,000 kronor, — i underdånighet anhållit, att Vi, under vilkor bland andra att Vi pröfvade det blifvande bolaget tillräckligt kapitalstarkt samt förunnade detsamma koncession och bolagsordning, måtte bevilja bolaget följande förmåner, nemligen:

1:o) fri dispositionsrätt af den för jernvägen med tillhörande byggnader nödiga mark, sten, grus m. m. å kronans område samt rättighet att kostnadsfritt å kronans utmed jernvägslinien befintliga område uttaga efter utsyning det till jernvägens och dertill hörande byggnaders första anläggning och uppförande nödiga virke; och

2:o) antingen ett penningeanslag af högst fyra millioner kronor, inberäknadt värdet af mark och materialier;

eller rätt till afverkning under viss tid efter jernvägens fullbordande af angifvet antal timmerträd mot lösen samt af den på en mil å ömse sidor om banan befintliga, till kolning tjenliga skog;

eller ock ett statsanslag utan återbetalningsskyldighet af 1,900,000 kronor samt ett lån å 3,800,000 kronor mot fyra procent ränta och den amortering samt de öfriga vilkor, som gälde för lån till enskilda jernvägsanläggningar.

Efter det I den 31 sistlidne Maj häröfver afgifvit infordradt utlåtande, och Skogsstyrelsen jemväl med yttrande i ämnet inkommit, hafve Vi nu låtit förevarande ärende Oss föredragas, dervid Vi, som denna dag beviljat Fullmäktigen i Riksbanken m. m. J. W. Arnberg, Fullmäktigen i Riksgäldskontoret m. m. C. G. Hierta och Doktor A.

Ljunggren koncession å anläggning af jernväg från riksgränsen öfver Gellivara till Luleå, funnit Förste Landtmätaren Nyströms och hans medsökandes förevarande ansökning icke till vidare åtgärd föranleda.

Hvilket eder till kännedom och vederbörandes förständigande härigenom i nåder meddelas. Stockholms slott den 8 December 1882.

OSCAR.

Fredrik Hederstierna.

Angående sökta förmåner för en tillämnad jernvägsanläggning från Luleå hamn till Gellivara malmfält.

Vidimeras

ex officio

Oskar Rutbäck.

Bil. Litt. I.

Afskrift.

Till Konungen!

Herrar Wilkinson & Jarvis, hvilka numera fått på sig transporterad den koncession att bygga jernväg mellan Luleå och Ofoten, hvilken Eders Kongl. Maj:t för den del af denna föreslagna jernväg, som ligger inom Sverige, den 8 sistlidne December meddelat åt Herrar J. W. Arnberg, C. G. Hierta och A. Ljunggren, hafva å det bolags vägnar, hvilket under namn af »The Northern of Europe Railway Company limited» bildats för nämnda jernvägs byggande, hos Eders Kongl. Maj:t anhållit om nådigt beviljande af ytterligare förmåner såsom tillägg till eller ändring uti bestämmelser, hvilka genom den nådiga koncessionen redan äro gifna; och har Eders Kongl. Maj:ts Domänstyrelse, hvilken genom nådig remiss den 1 i denna månad anbefalts öfver denna ansökan afgifva underdånigt utlåtande, anmodat Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande att med dylikt utlåtande till styrelsen inkomma.

Uti första punkten af ifrågavarande ansökan begäres, att nämnda bolag må berättigas mot en afgift af 10 öre per träd från statens i närheten af banan liggande skogar fälla och afhemta allt i och för jernvägen erforderligt virke, hvilket i ansökningen fixerats till högst 600,000 träd, i hvilket antal dock de träd icke få inräknas, som måste fällas i och för sjelfva jernvägens framdragande öfver mark, som tillhör staten.

Skulle icke denna framställning nu kunna i hela dess vidd af Eders Kongl. Maj:t bifallas, så anhålles om tillstånd att under instundande vinter få från samma skogar och mot samma afgift afhemta 200,000 träd, emedan detta vore nödvändigt för jernvägsarbetets bedrifvande nästa sommar i den omfattning, som afsetts.

Då Eders Kongl. Maj:t vid meddelande af ofvannämnda koncession förklarade, att Eders Kongl. Maj:t icke utan Riksdagens hörande ville besluta med afseende på en äfven då föreliggande framställning om upplåtelse mot visst lågt pris af virke från statens skogar i och för jernvägsanläggningen, torde det vara i sin ordning söka visa, om frågan rörande denna anläggning sedan dess kommit i en sådan ställning, att Eders Kongl. Maj:t deraf möjligen kunde finna skäl i någon mån åtmin-

stone frågå ofvannämnda nådiga förklarande. I sådant afseende tillåter sig Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i underdånighet anföra följande:

Genom fullgörande af den i mom. 11 af koncessionen föreskrifna nedsättning i Eders Kongl. Maj:ts Statskontor af 200,000 kronor har visats att det är allvar med företaget; genom det arbete, som redan nedlagts på utstakningar, på definitiva undersökningar och på kajbyggnad i Luleå, är ådagalagdt, att bolaget är beslutadt utföra företaget. Den uppgift är Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande lemnad, att afsigten är, att redan nästkommande sommar bedrifva jernvägsbyggandet på större delen af sträckan Luleå—Gellivare, samt att, för att detta må kunna varda möjligt, utlägga en provisionel bana längs jernvägslinien för att på denna förflytta arbetsmanskap och materiel in i obygdén. Oemotsägligt torde därför vara, att utsigterna för förverkligandet af länge af Norrbottens invånare närda önskningsmålet, en förbindelses åstadkommande medelst jernväg emellan Luleå och Ofoten, för närvarande äro ljusare än de någonsin tillförene varit, samt att grund är för det antagandet, att arbetet med byggandet af denna jernväg skall komma att med både kraft och fart bedrifvas. Men för att så redan nästa sommar skall varda förhållandet, kräfvés oeftergifligt att hafva färdig sleepers vid banan äfven i obygdén eller på de 13 mil af jernvägssektionen Luleå—Gellivare, som ligger emellan Buddbyn i Öfver Luleå och Gellivare malmberg-jernvägen, skall största delen af dessa 13 mil gå genom mark, som antingen tillhör staten eller ock enskilde, hvilka endast hafva inskränkt dispositionsrätt öfver sin skog. När så är, skulle för händelse virke för jernvägens byggande, för erforderliga hus m. m. icke finge hemtas från kronans skogar och från sådana skogar, der allt det, som afyttras af skog, förut måste vara vederbörligen utsynadt och utstämpladt, det snart sagdt varda omöjligt anlägga jernväg i Norrbottens läns inre delar, ty att inköpa virke från skatteområden inom kustlandet och transporterä detta in i dessa skogsland och obygdér, det komme att sätta hela jernvägsanläggningen på spel. Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande vågar därför antaga, att Eders Kongl. Maj:t skall medgifva, att allt för jernvägens framdragande öfver statens och öfver enskildes under inskränkt disposition varande mark erforderligt virke får afhämtas från statens i närheten af jernvägslinien belägna skogar. Utan ett sådant medgifvande erhåller den meddelade koncessionen ett i väsentligaste mån minskadt värde.

Hvad åter den frågan vidkommer, hvilken afgift som bör till statsverket utgå för hvarje träd, som i och för jernvägsanläggningen användes, så tillåter sig Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande att till

ledning vid bedömandet häraf framhålla några omständigheter, som enligt Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes förmenande torde dervid böra beaktas.

Större delen af det virke, som för jernvägsanläggningen erfordras — såsom till sleepers, till husbyggnad, till bäddningar — behöfver icke vara af stor dimension, hvadan detta virke icke heller i och för sig kan hafva något stort värde. Från flere af de statens områden, genom hvilka jernvägen skall framgå, kunna skogsalster för närvarande icke med någon nämnvärd fördel afsättas. Jernvägen skall, när den varder färdig och för trafik upplåten, för dessa trakter varda att likna vid en flottled, på hvilken skogsprodukter kunna forslas så väl till verkliga flottleder som ock till kusten. Jernvägen kommer att gå fram genom sådana delar af statens områden, hvilka väl egna sig för skogsbruk och å hvilka nu fullmogen skog förefinnes till ej ringa myckenhet, hvilken skog dock först genom jernvägen kan erhålla ett rätt värde och gifva en mot dess godhet svarande statsinkomst. Det torde icke, för så vidt hvad Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande här ofvan anført är med verkligheten enligt, vara obefogadt påstå, att här föreligger ett fall, jemförligt med de många, der Eders Kongl. Maj:t för att flottbargöra vattendrag upplåter afverkningsrätt till skog samt binder vid denna rätt skyldigheten att verkställa fullständig strömningsrensning för flottled i de vattendrag, i hvilka virket skall flottas, och rättigheten att erhålla allt det för strömbyggnaderna erforderliga virket *fritt* från kronans skogar. Staten bekostar sålunda strömbyggnaderna dels indirekt genom den lägre afgift, som erlägges för afverkningsrätten i förhållande till den afgift, som kunnat erläggas om flottled förut funnits ordnad, dels direkt genom virket till strömbyggnaderna. Den direkta inkomst, som kommer staten till godo för sådant virke, vid hvars afverkning viss strömningsreningskyldighet är fästad, varder stundom ganska ringa och den varder det uti ännu högre grad, om från denna inkomst drages värdet af allt det virke, som åtgår till strömbyggnader och som lemnas utan afgift. Dylik afverkningsrätt upplåtes — sådant har någon gång uppgått till öfver en million träd — och en myckenhet af för strömningsrensningarna erforderligt virke utlemnas, och allt detta med fullaste skäl utan Riksdagens hörande. Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande vågar uttala den åsigten, att äfven i nu föreliggande fall, der det gäller att anordna en kommunikationsled af yppersta slag och hvilken skall varda af ett ofantligt, för närvarande nästan ofattligt inflytande på en stor men ännu jemförelsevis folkfattig landsdels utveckling i alla riktningar, staten med fullaste skäl borde utlemna det erforderliga virket fritt. De fördelar, som af jernvägen skola

tillföras staten, komma att varda så betydande, att de knappt kunna anses kommensurabla med den tillfälliga utgift, som det virke kan anses representera, hvilket åtgår till jernvägens byggande, och det påståendet torde därför icke heller kunna jäfvas, att staten skaffat sig dessa fördelar för billigaste pris.

Det hade emellertid enligt Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes åsigt varit önskvärdt, att Herrar Wilkinson & Jarvis uti den underdåniga ansökningen hade lemnat en uppgift på de dimensioner, som de träd de begära få afverka skola hafva, och att en utredning förelegat om orsaken dertill att de önskat från statens skogar erhålla allt virke, som till så väl jernvägen som till byggnader och till materiel erfordras. Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande vågar nemligen tro, att äfven om den afgift, som staten skulle bestämma för hvarje träd, sättes så låg som i ansökningen äskats, ja äfven om virket lemnas utan någon som helst afgift, så skall det dock för jernvägsbolaget för behofvet af virke till jernvägsanläggningen ställa sig billigare att inom det bebyggda kustlandet inköpa sådant från invid jernvägen boende hemmansegare, än att transportera det virke, som i den nedre trakten erfordras, inifrån statsskogarne och ned till bygden.

Med anledning af denna bristande utredning är det derföre som Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande för närvarande anser den underdåniga ansökningen, i hvad nu föreliggande första punkten vidkommer, blott böra vinna afseende till sitt senare alternativ. Och vågar Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande derföre, under tillförsigt att Eders Kongl. Maj:t skall anse, att det Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande här ofvan anfört eger full giltighet, och då en nådig proposition till näst sammanträdande Riksdag rörande frågan i hela dess vidd skulle leda dertill, att arbetet med jernvägens byggande icke nästkommande är kunde bedrivas på det sätt och i den omfattning, som är afsedd, i underdånighet hemställa, *dels* att Eders Kongl. Maj:t täcktes meddela Herrar Wilkinson & Jarvis för The Northern of Europe Railway Company limited rättighet att under instundande vinter från kronans inom Öfver-Luleå, Jockmock och Gellivare socknar i närheten af jernvägslinien belägna marker fälla och afhemta till sleepers, husbyggnad m. m. tjenliga träd till ett antal af högst 200,000 mot erläggande af en afgift till Eders Kongl. Maj:t och kronan af 10 öre för hvarje träd och mot skyldighet att bekosta virkets vederbörliga utsyning och den kontroll öfver afverkningen, som Eders Kongl. Maj:t kan pröfva nödig; *dels* att Eders Kongl. Maj:t derjemte täcktes i nåder förklara, att framställning om ytterligare afverkningsrätt från statens skogar för jernvägsanläggningen

Luleå—Ofoten, för händelse sådan skall vinna nådigt afseende, bör innehålla uppgift på beskaffenheten och dimensionerna samt antalet af de träd, som erfordras äfvensom ungefärlig uppgift på de trakter, från hvilka bolaget önskar desamma afhemta.

Uti punkt 2 hemställas, att jernvägsbolaget skall ega efter behof förändra linierna och lutningarne inom en viss gräns, samt att anmälan om behöflig kronomark måtte förlängas till ett tidsrum af sex månader efter planernas inlemnande.

Öfver första delen af denna hemställan är Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande icke kompetent att sig yttra. Den andra delen anser sig Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, då ingen olägenhet torde uppkomma eller föränledas om den begärda förändringen vidtages, böra i underdånighet tillstyrka.

Uti punkt 3 åskas upphäfvande af koncessionens mom. 4 med hänseende dertill att Herrar Wilkinson & Jarvis personligen förbinda sig, att bolaget skall fullborda jernvägen.

Hittills i Sverige meddelade koncessioner på jernvägsanläggningar innehålla stadgandet, att plan skall vara vederbörligen fastställd innan arbetet på byggandet af jernvägen får börja. Att utesluta eller upphäfva ett sådant stadgande kan ej vara välbetänkt. Om Herrar Wilkinson & Jarvis begärt att jernvägssektionen Luleå—Gellivare måtte delas i tvenne, samt att plan finge fastställas för hvarje del särskildt, så skulle Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande deremot dertill hafva tillstyrkt bifall, enär Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande tror det skola möta ganska stor svårighet att få plan färdig för jernvägssektionen Luleå—Gellivare så tidigt, att planen kan varda fastställd vid tid, som kräfvades för att arbetet å denna jernvägssektion skall kunna begynna den sist därför bestämda tidpunkten 1 Juli 1884, hvaremot det icke kan möta något hinder att få sådan plan färdig och fastställd för den del af denna sektion, som sträcker sig från Luleå sex mil in i landet, emedan definitiva utstakningar för jernvägslinien der redan äro fullbordade.

Om Herrar Wilkinson & Jarvis personligen förbinda sig att bolaget skall fullborda jernvägen, så ligger väl deruti icke samma säkerhet därför, som uti bestämmelsen i mom. 4 om skyldigheten för koncessionsinnehafvare att styrka, att de förfoga öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt för fullbordande af den sektion af jernvägen, som skall be-

läggas med arbete. Denna bestämmelse synes emellertid Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande vara väl sträng och därför kunna i någon mån modifieras, men ej böra helt och hållet ur koncessionen utgå.

Som depositionen numera blifvit fullgjord, så lærer den bestämmelse i mom. 4, som handlar derom, utan någon som helst olägenhet kunna bibehållas.

Dernäst anhålles att, med afseende på koncessionens mom. 5, jernvägsbolaget icke skall vara skyldigt hvarje år fullborda lika stora delar af jernvägen från begge sidorna.

Äfven häri torde någon modifikation böra medgifvas. Antagligen kräfver jernvägsbyggandet på norsk sida långt större kapital för t. ex. en mils jernväg än för lika sträcka på svensk.

Dertill kommer, att å jernvägsdelen inom Norge icke kan uppstå någon nämnvärd trafik förr än jernvägen hinner fram till de 11 mil från riksgränsen belägna malbergen i Torneå lappmark. Vid sådant förhållande vill det förefalla Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande som, för händelse man i öfrigt är fullt öfvertygad derom, att jernvägen skall af bolaget fullbordas till hela sin sträckning, bolaget borde ega rättighet att ordna arbetena så, att de för bolaget varda fördelaktigast och billigast, hvilket ej kan varda förhållandet, för händelse bestämmelsen i mom. 5 strängt tillämpas. Då Eders Kongl. Maj:t förbehållit sig att öfva kontroll öfver det sätt, på hvilket arbetena bedrifvas, lærer det derföre vara till fyllest, om nu i fråga varande bestämmelse så förändras, att arbetena å jernvägsanläggningen böra samtidigt bedrifvas från begge sidor i sådan ordning, att jernvägen inom Sverige och Norge samtidigt varder färdig och till trafik upplåten.

Ändtligen hemställes i punkt 5 derom, att de deponerade medlen må få återlyftas i mån efter som jernvägen blifver färdig, så att för hvarje 20 kilometer jernväg, som varder skenlagd, ett i förhållande till jernvägens hela längd inom Sverige motsvarande belopp af de deponerade medlen må återbekommas.

Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, som icke kan inse orsaken till denna hemställan, då bolaget icke lærer kunna påräkna, att de medel, som sålunda skulle periodvis få återlyftas, skola varda till någon beaktansvärd hjälp i afseende på utförandet af jernvägsanläggningen, då det deponerade beloppet i sin helhet är en ringa bråkdel af de medel, som

hela arbetet skall medtaga, och då svenska staten full väl behöfver den trygghet för förluster, som den kan tillskyndas, hvilken ligger i denna deposition, så anser sig Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande hafva fullt skäl att till denna hemställan afstyrka nådigt bifall.

Underdånigst

H. A. Widmark.

Y. A. Genberg.

Landskansliet i Luleå den 25 Oktober 1883.

Vidimeras

ex officio

Y. A. Genberg.



Förklaring.

- Färdiga Jernvägar.
- - - Beslutade d°
- · · Föreslagna d°