

N:o 150.

Af herr **N. Petersson** i Runtorp, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om Riksdagens hörande i fråga om meddelande af koncession å jernvägsanläggning i Norrbotten.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition af den 2 maj 1890 om anvisande af medel för inköp af jernvägen mellan Luleå och norska gränsen uttalar följande fosterländska tankar, som för hvarje år vinna ökad vikt:

»Betydelsen så väl för landet i dess helhet som särskildt för Norrbottens län af jernvägsförbindelsen mellan Luleå och Gällivara torde numera vara så allmänt insedd, att jag i afseende derå kan fatta mig kort. Jag vill dock erinra, att denna jernvägs fullbordande utgör ett oeftergifligt vilkor för att de rika tillgångarne af jernmalm och andra värdefulla mineral i trakten af Gällivara skola kunna tillgodogöras. Jernväl i öfrigt måste denna bana mäktigt bidraga till att utveckla Norrbottens rika hjälpkällor och dymedelst bereda bergning åt en väsentligen ökad befolkning. Särskildt för staten, såsom egare af betydliga skogsvidder i banans närhet, eger den ock en betydelse, som icke bör underskattas. Äfven af politiskt-nationella skäl måste banan blifva af icke ringa vikt, i synnerhet sedan densamma genom norra stambanans framdragande till banan varder satt i förbindelse med landets öfriga jernvägsnät.»

»Utom de nu antydda skälen för banans snara fullbordande till Gällivara, finnas andra skäl, som göra det särskildt önskvärdt, att banan kommer i statens ego. Endast härigenom kan nemligen full garanti vinnas att taxer och trafikförhållandena ordnas på det för landets utveckling fördelaktigaste sätt och så, att de skilda intressen, som af banan beröras, varda i lika mån tillgodosedda.»

»Äfven af militära skäl måste det vara önskvärdt, att staten varder egare af banan.»

»Att nu uppgöra tillförlitlig beräkning öfver den sannolika behållningen af trafiken å banan är naturligtvis icke möjligt. Först sedan jernvägen blifvit förenad med den söder ifrån kommande stambanan, samt den förkofran, som man med afseende å länets tillgångar har anledning att motse vid ett mera utveckladt kommunikationsväsen, börjat taga fart, kan man antaga att banans inkomster skola i nämnvärdare mån stiga. Ju närmare man kommer denna tidpunkt, desto viktigare blifver det ock att tillse i hvad mån banans inkomster kunna främjas genom tillgodogörandet af de tillgångar, Norrbottens län har att erbjuda; och det är därför, som jag anser af vigt att, innan stambanan hunnit fram till Gellivara-jernvägen, det varder genom en på sakkunskap grundad undersökning utredt i hvad mån och på hvad sätt länets naturliga tillgångar lämpligast kunna tillgodogöras, med hänsyn till så väl länets och landets bästa som den största möjliga afkastning af de i norrländska jernvägarne nedlagda kapital.»

Med sällspord endrägt och skyndsamhet behandlade Riksdagen detta viktiga ärende. Efter ringa diskussion, som dock tydligt ådagalade, att Riksdagen delade Kongl. Maj:ts i ämnet uttalade åsigter, bifölls nämnda kongl. proposition så tidigt, att redan den 16 maj beslöts en underdånig skrifvelse till Konungen om anvisande af 7 millioner kronor till inköp af »*jernvägen mellan Luleå och gränsen mot Norge.*»

Rubriken »*Statens jernväg Luleå—norska gränsen*» förekommer sedan hvarje år i riksgäldskontorets handlingar och visar, lika tydligt som 1890 års Riksdags förhandlingar i ämnet, att staten från början afsett att blifva och redan är egare, icke blott af den färdiga *bandelen Luleå—Gellivara*, men af *hela banan Luleå—norska gränsen*.

Det synes därför oförklarligt, att i en så enkel fråga skiljaktiga åsigter kunnat uppstå, så att till och med kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande till Kongl. Maj:t föreslagit vilkoren för eventuellt bifall till sökt koncession å en del af nämnda bansträckning, eller från Kirunavara till norska gränsen.

Då klart synes, att statens eganderätt till hela banan från Luleå till norska gränsen är oomtvistelig, att stor nationalekonomisk, politisk och strategisk våda kan uppstå genom att å nyo en större eller mindre del af denna jernväg kunde råka i utländsk hand, samt att ett bifall till sökt koncession derå blefve till största skada för svensk jernhandtering — särskildt för den del deraf, som med visshet motser sin snara uppblomstring inom det öfra Norrland — för Luleå stad och Gellivara redan kraftigt växande samhälle, för Gellivara malmfälts rent svenska bolag och de många svenskar

som der hafva sitt uppehälle samt skulle omintetgöra nästan all statens afkastning af den redan första trafikåret mycket inbringande statsbanan Luleå—Gällivara och försvåra förräntandet af Norra stambanans närmaste sträckning från Boden, vågar jag vördsamt föreslå,

det Riksdagen ville ingå till Kongl. Maj:t i en skrivelse med begäran, att Kongl. Maj:t icke utan Riksdagens föregående hörande meddelar koncession åt någon jernväg inom Norrbotten.

Stockholm den 28 januari 1893.

Nils Petersson.
