

N:o 54.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag till verkställande af undersökning för anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen; gifven Stockholms slott den 26 mars 1897.

Under återopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen i rigtning mot Ofoten, på extra stat för år 1898 bevilja ett belopp af 40,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att redan under innevarande år af tillgängliga medel förskjuta beloppet.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 26 mars
1897.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve DOUGLAS,
Statsråden: friherre ÅKERHJELM,
 WIKBLAD,
 friherre RAPPE,
 CHRISTERSON,
 WERSÅLL,
 ANNERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA.

Koncession af
år 1882 å
jernväg Luleå
—norska
gränsen.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde:
Genom nådig resolution den 8 december 1882 beviljade Eders
Kongl. Maj:t enskilda personer rättighet att anlägga och till allmänt
begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters spårvidd från
lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till
Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmfält och derifrån genom Gelli-
vare malmfält och distrikt fram till Luleå stad; och erhöilo samma
personer genom resolution den 16 juni 1883 koncession å fortsättning
af banan inom Norge till Ofotens fjord. Vidare fastställdes af Eders
Kongl. Maj:t dels den 18 april 1884 plan för jernvägsanläggningen
mellan Luleå och Gellivare och dels den 23 april 1888 plan för sträck-
ningen emellan Gellivare och Luossavaara.

Sedan koncessionen blifvit öfverlåten å ett utländskt bolag, men detta icke kunnat fullgöra i koncessionen föreskrifna vilkor om banans fullbordande inom viss tid, blef under år 1891, i öfverensstämmelse med Riksdagens på Eders Kongl. Maj:ts framställning fattade beslut, hela den ifrågavarande jernvägsanläggningen, hvaraf bandelen Luleå—Boden var fullbordad samt delen Boden—Gellivare så långt hunnen, att transport af gods derå kunde utan fara ega rum, medan å linien Gellivare—Luossavaara endast mindre betydande arbeten å en kortare sträcka blifvit utförda, af svenska staten inköpt. Genom statens försorg har derefter sträckningen till Gellivare blifvit fulländad.

Statens inköp af Luleå—Gellivare jernväg.

Sedan derpå i maj 1892 enskilda personer anhållit om koncession å anläggning af jernväg mellan Luossavaara och Wassijaure, aflät Riksdagen den 19 april 1893 till Eders Kongl. Maj:t en skrivelse, deri Riksdagen, med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende, som, på sätt Riksdagen i dess skrivelse närmare utvecklade, hvarje jernväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län måste anses ega, anhöll att, innan koncession meddelades å jernväg inom sagda län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle yttra sig i frågan.

Riksdagens skrivelse den 19 april 1893.

Sist omförmälda koncessionsansökan blef sedermera af sökandena återkallad.

Nu hafva uti en den 17 augusti 1896 till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift landshöfdingen P. J. Bråkenhielm, grosshandlaren G. E. Broms, kammarherren C. Cedercrantz, vice häradshöfdingen Knut Tillberg och vice häradshöfdingen C. J. Ljunggren anhållit om tillstånd att i enlighet med en ansökningen bilagd plan få anlägga en för allmän trafik afsedd jernväg af 1,435 meters spårvidd från Gellivare öfver Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i närheten af sjön Wassijaure; och hafva sökandena anmält, att de samtidigt hos norska regeringen anhållit om koncession å byggande af jernväg från den punkt vid riksgränsen, der linien inom Sverige slutar, till Ofoten fjord.

Ansökan om koncession å jernväg Gellivare—norska gränsen.

Den uppgjorda planen öfverensstämmer beträffande sträckningen Gellivare—Luossavaara med den ofvannämnda af Eders Kongl. Maj:t den 23 april 1888 fastställda plan och beträffande sträckningen Luossavaara—Wassijaure med den vid ofvan omförmälda i maj 1892 ingifna koncessionsansökan fogade plan. Jernvägen utgår enligt denna plan från Gellivare station, framgår först i nordvestlig sedermera i hufvudsakligen nordlig riktning öfver bland andra Kaitum och Kalix elfvar, passerar Kiirunavaara och Luossavaara malmfält, öfvergår Rautusjoki

elf, drages vidare utmed Alajärvi sjö fram till Torne träsk, hvarest banan kröker emot vester, följer sedermera södra kusten af Torne träsk, öfvergår bland andra Abiskojoki elf samt framkommer slutligen straxt söder om sjön Wassijaure till riksgränsen. Längden är 247,6 kilometer, förutom sidospår å stationer och hållplatser.

Uti sin underdåniga ansökan hafva sökandena anfört:

Med stöd af den utredning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lemnat öfver ifrågavarande, Eders Kongl. Maj:ts pröfning förut underställda byggnadsförslag, hade sökandena beräknat kostnaden för sträckan Gellivare—Luossavaara till 4,019,990 kronor och kostnaden för sträckan Luossavaara—Wassijaure till 10,900,000 kronor eller kostnaden för hela den svenska linien till 14,919,990 kronor. Detta kapital jemte hvad för jernvägsföretagets utförande i öfrigt beräknats åtgå hade blifvit ställdt till sökandenas förfogande af bankinstitut, hvilka förmåtts härtill af öfvertygelsen att företagets ekonomi i hvarje fall vore tryggad genom den malmfrakt från Luossavaara och Kiirunavaara grufvor, som väntades komma att uppstå.

För att sålunda kunna utgöra basis för ett jernvägsföretag af nämnda omfattning, borde gifvetvis dessa grufvor vara af betydande mäktighet och godhet. Sådant vore ock förhållandet. På grund af de uppmätningar, som verkstälts dels år 1875 genom Sveriges geologiska undersökning och dels år 1896 af geologen Hjalmar Lundbohm och fil. doktor W. Petersson, hade beräknats, att Luossavaara och Kiirunavaara malmberg tillhopa innehölle ofvan jord 250 till 300 millioner ton malm och för hvarje fots afsänkning under jordytan omkring 700,000 ton malm, allt af rik jernhalt. Vid sådant förhållande syntes malmfrakten ensam tillräcklig att trygga företagets bestånd.

Medan malmen från Gellivare grufvor, hvilka vore belägna omkring 21 mil från Luleå och 28 mil från Ofoten, hade sin naturliga utfrakt öfver det närmare liggande Luleå, hade malmen från Luossavaara och Kiirunavaara grufvor, belägna omkring 31 mil från Luleå och 18 mil från Ofoten, sin naturliga utfraktshamn vid sistnämnda plats. Det vore alltså klart att för exploiterandet af Luossavaara—Kiirunavaara grufvorna en förbindelse endast med Ofoten skulle vara tillfyllest och att bandelen Gellivare—Luossavaara icke vore nödvändig för ifrågavarande ändamål. Men då otvifvelaktigt Norrbottens utveckling i hög grad befrämjades, derest en sammanbindningsbana mellan Bottniska viken och Vesterhafvet erhöles, och på samma gång grufvornas administration i väsentlig mån underlättades genom en förbindelse med det sven-

ska järnvägsnätet, hade sökandena ansett koncessionsansökningen böra omfatta äfven föreningslinien Gellivare—Luossavaara.

Såsom förut erinrats, hade Eders Kongl. Maj:t tillförene genom nådig resolution den 8 december 1882 medgifvit byggrandet af en bana från Luleå öfver Gellivare samt Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i vester. De förhållanden, under hvilka koncession nu söktes å den ännu ofullbordade delen af samma bana, vore emellertid af beskaffenhet att i flere afseenden ställa det ifrågasatta företaget i annan dager än det år 1882 sanktionerade. Medan 1882 års koncession innehades af utländingar, hvilka enligt koncessionen icke kunde rubbas i sin besittning af järnvägen under 40 år efter det järnvägen öppnats; medan utländingar vid den tiden besatte Gellivare malmberg och snart visste förskaffa sig en betydande andel i Luossavaara—Kiirunavaara malmfält, hade nu utländingar icke någon del i vare sig järnvägen eller grufvorna. Svenska staten egde nära hälften af den förut koncessionerade järnvägen. Och om Eders Kongl. Maj:t tilläte banans fortsättande, komme Eders Kongl. Maj:t tvifvelsutän att förbehålla staten rätt att tidigare iulösa den nya banan, hvarigenom staten blefve ensam egare af hela den viktiga banan från Luleå vesterut till riksgränsen, en bana, om hvilken man med afseende å det synnerligen goda ekonomiska resultatet af den redan byggda delen — Gellivarebanan — torde ega grundad anledning antaga, att den skulle lemna en tillfredsställande afkastning.

Till ytterligare belysning angående de skäl, som talade för banaus färdigbyggande till Ofoten, erinrades vidare att, såsom förut nämnts, Luossavaara och Kiirunavaara malmfält innehölle en myckenhet värdefull jernmalm. Men all denna naturens rikedom låge nu utan användning och nytta vare sig för det allmänna eller för grufvegarne, som å grufföretaget nedlagt och alltjemt nedlade betydliga kapital. För fosterlandsvännen måste det emellertid helt visst vara ett önskningsmål, att den dag snart måtte komma, då dessa landets naturliga hjälpkällor blefve till gagn för dess innebyggare, och skedde så, genom att en planmessig grufvdrift komme till stånd, blefve det ej ringa kapital, som komme att tillföras landet. Grufvornas årliga afkastning kunde antagas komma att utgöra omkring en million ton jernmalm. Försäljningssumman dertför skulle i landet införa en summa penningar, som efter nu gällande pris torde böra beräknas till omkring sju millioner kronor.

Den förbättring i vår *handelsbalans*, som sålunda vunnes, skulle naturligtvis blifva ännu större, derest inländska rederiers intressen mera än hittills kunde tillgodoses vid malmens forsling sjöledes till utlandet.

Sveriges fraktfart hade under de sista decennierna blifvit långt efter den utveckling, de öfriga näringarna uppnått, och detta icke blott i fråga om fraktfarten i främmande vatten utan till och med beträffande transporten af våra egna exportvaror. Så t. ex. kunde för malmexporten från Luleå, beräknad till omkring 500,000 ton om året, lämpliga fartyg icke inom landet erhållas, utan transporten måste verkställas af främmande fartyg. Att kunna öfvertaga denna transport, hvilken sysselsatte ett stort antal ångare under de fyra skeppningsmånaderna juni, juli, augusti och september, då Luleå hamn vore isfri, vore ju ett önskvärdt mål. Men då någon användning för den ångbåtsflotta, som för sådant ändamål måste anskaffas, icke kunde med säkerhet beräknas för årets öfriga månader, kunde för närvarande något inländskt kapital för ett dylikt företag icke anskaffas. Om deremot samma ångbåtsflotta, hvilken under förstnämnda fyra månader användes för exporterandet af 500,000 ton jernmalm från Luleå, under återstående delen af året koncentrerade sin verksamhet på exporterandet af malm från Ofoten, så vore uppenbart, att ett rederiföretag af nämnda omfattning skulle lemna sina delegare en afsevärd inkomst och följaktligen lätt kunna åstadkommas, synnerligast om samarbete kunde vinnas med norska rederier. Inkomsten på ifrågavarande malmutfrakt kunde beräknas i millioner kronor. Men ett fraktföretag, som egde en så fast grund som det nyss beskrifna, skulle helt visst icke stanna vid exporten af endast de nämnda kvantiteterna malm. Det skulle blifva mäktigt att dag för dag utveckla sin rörelse och öfvertaga andra frakter såväl till som från den skandinaviska halfön samt såmedelst gifva anledning till en uppblomstring af den nordiska sjöfarten.

För Norrbottens län, som genom en jernväg från Gellivare till Ofoten finge ständig förbindelse med isfri hamn vid Vesterhafvet, skulle ifrågavarande bana vara af vidtgående betydelse. Den förbindelse med mellersta och södra Sverige, som erhållits genom norra stambanans framdragande till Boden, hade visserligen tillskyndat länet stora fördelar, men kunde dock icke fylla behofvet af kommunikationsleder. Länets stora utsträckning — nära en fjerdedel af hela riket — och saknaden af några i egentlig mening segelbara floder gjorde att de tillgångar, länet egde, i det hela taget icke kunde tillgodogöras, utan att kommunikationerna inom länet ökades, så att de mera blefve länets olika delar till nytta. Och norra stambanan utgjorde icke en transportled, som med fördel kunde begagnas för den stora industrien eller den som å världsmarknaden hade sin hufvudsakliga afsättning; dertill måste frakten till söderut belägna utfartshamnar blifva alltför betungande. Då

tillika möjligheten att kunna sjöledes från länets egna hamnar utfrakta dess produkter vore afskuren under 7 till 8 månader af året, återstode endast att åt vester söka bereda länet transportförbindelser.

En dylik naturlig utfartsväg måste förr eller senare brytas. Norrbottens kultur och ekonomi skulle genom en sådan väg få ett uppsving, som den, hvilken haft tillfälle att närmare komma till insigt om denna landsändas resurser, lätt kunde fatta. Härvid afsåges icke så mycket Norrbottens skogar, hvilka visserligen genom förbättrade kommunikationer skulle få ett ökad värde, men hvilka redan nu tack vare länets många elfvar och der inrättade flottleder kunde göras fruktbarande. Förmäligast afsåges de stora sträckor af odlingsbar mark, som Norrbotten erbjöde, en mark, som i allmänhet endast erfordrade afdikning för att varda det lämpligaste fält för jordbruk och boskapsskötsel, enkannerligen det senare. Här skulle alltså kunna uppstå en mejerihandtering af storartade dimensioner, mäktig att föda en mångtalig befolkning. Härjemte vore det bekant, att Norrbotten af malmer och mineralier egde hopade skatter — Luossavaara och Kiirunavaara vore endast enstaka länkar i den kedja af malm- och mineralförande berg, som der rymdes — och geologerna, hvilka ännu icke hunnit tillfyllest utforska länets fyndigheter, hyste stora tankar om den framtid, som en gång på grund af bergens rikedom skulle uppstå för Norrbotten och derigenom för Sverige. Uti sina myrar egde Norrbotten ett billigt brännmaterial, hvilket man hoppades en gång skulle genom teknikens framsteg blifva användbart för industrien och i afsevärd mån ersätta de på grund af Norrbottens aflägsna läge alltför dyrbara stenkolen. En förädling af Norrbottens jernmalmer inom länet skulle då blifva en möjlighet.

Af det vidsträckta länet, i areal innehållande omkring 1,100 kvadratkilometer, utgjordes större delen eller mera än tre fjerdedelar af kronans tillhörig mark, och den föreslagna jernvägslinien löpte uteslutande å kronans jord. Den skure bland andra vattendrag Kalix, Rautusjoki och Abiskojoki elfvar, hvilka hvar för sig egde en betydande, men nu obegagnad drifkraft, deröfver kronan hufvudsakligast hade förfoganderätten. All denna statsegendom skulle i sammanhang med en af banan föränledd uppblomstring af olika industrier inom Norrbotten få ett väsentligt ökad värde.

Den kolonisation af Norrbotten, som otvifvelaktigt skulle uppkomma genom den ifrågasatta jernvägsförbindelsen och den deraf på skilda arbetsområden framkallade verksamheten, skulle säkerligen sträcka sina följder utöfver en stor del af riket. Särskildt vore att hoppas, att den

i ett visst fall skulle lända till gagn för hela fosterlandet; den skulle nemligen efter all sannolikhet komma att verka såsom en mäktig afledare för *emigrationen*. I detta afseende åberopades till jemförelse följande siffror angående den folktillströmning, som till en del af länet egt rum genom den grufdrift som idkades af aktiebolaget Gellivare malmfält. Detta bolag sysselsatte omkring 2,000 arbetare. Inräknades dessas familjer, skulle antalet af dem, som sålunda direkt berodde af bolaget, uppgå till omkring 5,000 personer, hvarförutom antalet af dem, som indirekt hade sin utkomst genom bolagets rörelse, uppgåfves till likaledes omkring 5,000 personer. I staden Luleå och Gellivare kommun hade invånareantalet under de sista fem åren stigit med respektive 43 och 56 procent, och endast under 1895 hade antalet mantals-skrifne personer i Gellivare kommun stigit med 10 procent. Dessa siffror utmärkte en kolonisation af afsevärda dimensioner; och exploiterandet af Luossavaara- och Kiirunavaaragrufvorna skulle i och för sig säkerligen erfordra användningen af ännu större arbetskrafter.

Under detta århundrade hade finska språket vunnit så stor terräng i Norrbotten, att man der kunde å vissa håll färdas stora sträckor utan att påträffa andra än finsktalande innebyggare. För rikets enhet borde ett sådant sakernas tillstånd icke lemnas opåaktadt. Den genom rörelsen vid Gellivaregrufvorna föranledda kolonisationen hade redan visat sig utöfva ett verksamt inflytande till förmån för riksspråket. Och en än mera ökad inflyttning af sydsvenskar, hvilka stode på en högre bildningsgrad än den i dessa afskilda nejder födda befolkningen och hade sina sympatier oskiljaktigt fästade vid Sverige, skulle utan tvifvel kraftigt bidraga till det svenska språkets och den svenska odlingens utvidgning och förkofran i våra nordliga gränsbygder.

Slutligen förtjenade det nämnas, att den ifrågasatta jernvägsförbindelsen äfven skulle blifva af betydelse i politiskt afseende. I hvad mån den dervidlag komme att spela en mera betydande rol tilltrodde sökandena sig emellertid icke att rätt bedöma; endast så mycket ville sökandena framhålla:

att en genom denna bana påskyndad kraftig utveckling af svensk industri och svensk kultur i Norrbotten skulle skänka riket en styrka i denna gränsprovins, som riket nu saknade,

samt att den samfärdsel och det utbyte, som genom ifrågavarande bana skulle uppstå mellan brödrafolken, komme att fastare tillknyta banden dem emellan.

Den hufvudsakligaste invändning, som anförts mot jernvägsbyggnaden, vore den, att den deraf föranledda exporten af jernmalm skulle

medföra en allmän sjunkning af jernmalms- och jernpriserna och derigenom inverka menligt på den nuvarande jernhandteringen i Sverige. Denna invändning vore enligt sökandenas åsigt obefogad.

Visserligen vore det sannt, att priserna å jernmalm och jern under de sista 20 åren undergått en högst betydande reduktion, och att under samma tid åtskilliga stora malmdeposita börjat exploiteras, hvilka förut icke varit tillgängliga för världsmarknaden. Men att göra prisfallet till en följd af den ökade malmbrytningen i och för sig ansåges icke vara rätt. Skälen till prisfallet låge i den väsentliga förbättring, som under senare tiden vunnits i jernhandteringsens teknik, i de alltmer förbättrade kommunikationerna samt i de väsentligt nedsatta frakterna. Dessa tre omständigheter tillsammans hade på kontinenten och i England medfört en betydlig minskning af produktionskostnaden för jern, hvaraf blifvit en oundviklig följd att jernpriset sjunkit.

I öfrigt förtjenade det betonas, hurusom jernets historia under de sista decennierna visade, att världsmarknadens behof af jernmalm stigit i en förvånande grad. Medan jernmalmskonsumtionen år 1873 utgjorde i Europa och Amerika sammanlagdt omkring 33 millioner ton, uppvisade år 1893 en konsumtion af omkring 56 millioner ton, det vill säga en ökning under 20 år af omkring 70 procent. Med den bestämda tendens till ökning, som jernmalmskonsumtionen sålunda egde, skulle marknadspriset på jern icke i någon nämnvärd grad kunna rubbas derigenom att på årsmarknaden utbjödes ytterligare 1,000,000 å 1,200,000 ton — den största qvantitet som skulle kunna om året utfraktas på en enkelspårig bana från Luossavaara till Ofoten.

Ett annat skäl, som anförts emot en export af malmerna från Luossavaara och Kiirunavaara, vore, att dessa vore så rika, att de derför med framgång skulle kunna konkurrera med de förnämsta malmer å marknaden. Väl vore det sannt, att dessa malmer vore rika; och på den grund hoppades sökandena att för dem erhålla plats å världsmarknaden. Men den öfverprocent af jern, malmerna beräknades innehålla, vore högst behöflig för att utjemna den högre kostnad, som måste nedläggas å malmerna vid deras brytning i ett arktiskt klimat och för deras transporterande till konsumtions-centra från de aflägsset belägna grufvorna. Och om tidpunkten nu icke vore lämplig för malmernas bringande i marknaden, när skulle väl sådant en gång ske? Skulle man kanske vänta till dess tekniken nått ännu större fulländning och å marknaden infört äfven andra mera välbelägna, men för sina oarter för närvarande ej användbara malmer? Liksom fosforhalten på sin tid ansetts utgöra en för malmens användning hinderlig oart, men nu så långt ifrån ut-

gjorde ett hinder, att en hög fosforhalt under vissa förhållanden till och med räknades såsom en fördel, skulle väl äfven den tid kunna väntas, då förekomsten i jernmalm af titan eller andra nu såsom oarter räknade ämnen icke förringade malmens värde. Den moderna teknikens sträfvan ginge just ut på att utjemna dylika olikheter.

Äfven hade farhågor uttalats därför, att fosterlandet skulle lida skada, derigenom att dess malmskatter förslösades genom export till främmande land. Den redan gjorda beräkningen att Luossavaara och Kiirunavaara tillhoppa innehölle ofvan jord 250 å 300 millioner ton och att sålunda med en årlig export af 1,000,000 å 1,200,000 ton två å tre sekler skulle åtgå, innan brytning under jord behöfde ifrågakomma, borde emellertid i detta afseende kunna lugna äfven den mest betänksamme.

Ehuruval Gellivare vore beläget på längre afstånd från Ofoten än från Luleå, kunde man dock tänka sig, att egarne af Gellivaregrufvorna vid vissa tillfällen, såsom under vintern, då Luleå hamn vore stängd af is, eller under tider af stark efterfrågan å deras malmer, skulle vilja exportera öfver Ofoten. Som emellertid svenska statsverkets vinst å Gellivarebanan skulle kunna härigenom förminsкас, hade sökandena i sina kalkyler icke heller tagit en dylik export i beräkning. Och såsom en garanti mot en sådan vinstminskning för svenska statsverket föresloges att, om Eders Kongl. Maj:t täcktes bevilja den sökta koncessionen, Eders Kongl. Maj:t såsom vilkor för densammans åtnjutande behagade föreskrifva, att någon malmexport från Gellivare till Ofoten icke finge ega rum, med mindre till svenska statsverket i förskott erlades den förlorade vinst, som efter Eders Kongl. Maj:ts bepröfvande genom exporten öfver Ofoten uppstode. På sådant sätt ansåges all fara i berörda hänseende undanröjd.

Då det tillika kunde ifrågasättas, att exploiterandet af Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmsgrufvor skulle leda till minskning i malm-brytningen vid Gellivare, meddelades, att sökandena hyste grundad förvissning derom, att ett samarbete mellan egarne af de olika grufvorna skulle komma till stånd på sådana vilkor, som uteslöte farhågan för en dylik minskning af malm-brytningen vid Gellivare.

Derest det nu ifrågasatta jernvägsföretaget komme till utförande, hade man sålunda grundad anledning att såsom följer deraf hoppas uppå ett höjande af kapitaltillgången i riket; ett mäktigt uppsving af den inhemska rederirörelsen; tillfälle till arbetsförtjenst för tusentals personer; en icke oväsentlig höjning af statsegendomens värde; ett

kraftigt framåtskridande i snart sagdt hvarje hänseende för rikets nordligaste och största provins och särskildt ett utbredande och be- tryggande af den svenska kulturen derstädes; och slutligen ett nytt föreningsband med broderriket. Mot dessa obestridliga fördelar hade man åter att väga endast obestämda farhågor om ett för den svenska jernindustrien ogynnsamt prisfall å jern på världsmarknaden eller ogrundade bekymmer för ett bortslösande af den svenska jordens mineral- rikedom.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hyste sökandena den för- hoppning, att Eders Kongl. Maj:t täcktes finna skäl bifalla deras ansö- kan; och hemställes tillika att, om koncessionen meddelades, sökandena måtte berättigas öfverlåta densamma å ett aktiebolag med en styrelse be- stående uteslutande af svenske och norske män.

Skulle emellertid Eders Kongl. Maj:t finna, att Gellivare icke för närvarande borde medelst jernväg förenas med Vesterhafvet, inskränkte sökandena sin ansökan till erhållande af koncession å bandelen Luossa- vaara—Wassijaure, hvilken jernväg skulle erhålla endast lokal betydelse; och vore sökandena villige att underkasta sig det koncessionsvilkor, att sammanbindningsbanan Gellivare—Luossavaara skulle af dem byggas, derest Eders Kongl. Maj:t inom tio år härefter så bestämde.

Öfver ifrågavarande ansökan hördes till en början väg- och vatten- byggnadsstyrelsen, som i underdånigt utlåtande den 2 oktober 1896 anförde hufvudsakligen:

Väg- och vattenbygg- nadsstyrel- sens ut- låtande.

I förslagen vore ej de tekniska bestämmelserna fullständigt upp- tagna, men af en bifogad ritning »å normalsektioner för bandelen Luossavaara—riksgränsen» inhemtades, att följande mått vore afsedda att tillämpas, nemligen:

för spårvidden.....	1,435	meter.
» syllarne, skrånna på två sidor, en längd af	2,4	»
» och en tjocklek af	0,16	»
» ballastens krönbredd	3,0	»
» » djup från syllens öfverkant till balansplan ...	0,52	»
(så kallad amerikansk sektion)		
» banvallens krönbredd.....	5,0	»
» jordskärnings bottenbredd i balansplan	7,4	»
» bergskärnings bottenbredd i balansplan	4,8 à 5,2	»
» tunnelns bottenbredd	5,2	»
» » höjd öfver balansplan	5,5	»

således med afseende på tunnel något större än å den för statens jernvägar norr om Ångermanelfven fastställda sektionen, hvarjemte af profilen framginge, att största lutningen och minsta krökningsradien skulle mellan Gellivare och Luossavaara blifva respektive 10 ‰ och 320 meter, men mellan Luossavaara och norska gränsen respektive 12,5 ‰ och 300 meter.

Styrelsen hade ej något att erinra mot dessa mått. Endast 3 stationer vore upptagna, nemligen vid Killinge, vid Luossavaara och vid riksgränsen. Emot den beräknade anläggningskostnaden gjordes ej någon anmärkning. Vid granskning af ritningar och förslag hade styrelsen funnit bland annat:

att skenvigten i förslaget upptagits till 25 kg. för meter, men borde höjas till 32 kg., hvilket den beräknade kostnaden jemväl medgäfv, likasom den äfven vore tillräcklig för en uteglömd, men nödvändig reparationsverkstad,

att å ritningarna angifvits 6 mötesplatser mellan Gellivare och Luossavaara, men i förslaget upptagits 7,

att mellan Luossavaara och riksgränsen angifvits enligt ritningarna 13 mötesplatser, som dock ej i förslaget funnes beräknade,

att hägnad, som ej inginge i förslaget, här torde kunna undvaras, samt

att antalet vaktstugor borde ökas.

Beträffande ifrågavarande jernvägs nytta och nödvändighet delade styrelsen till hufvudsaklig del de af sökandena framställda åsigterna rörande de fördelar, som vore att förvänta af en utsträckning af Luleå—Gellivarebanan till riksgränsen med fortsättning inom Norge till Ofotenfjorden. Otvifvelaktigt skulle den derigenom fullbordade tvärbanan kraftigt bidraga till höjande af värdet af ortens jordegendom, som nästan uteslutande tillhörde staten, till ökande af kapitaltillgången i riket, till möjliggörande af en bergsbruksrörelse inom Norrbotten med deraf följande ökad befolkning och odling, samt till främjande af en snabbare utveckling af öfriga förvärfsgrenar i denna aflägsna landsdel, hvars mineralrikedomar icke kunde tillgodogöras ens der de redan vore fullt kända, än mindre till fyllest utforskas inom det ofantliga fjellområdet utan stödet af jernvägsförbindelser med kusten.

Denna jernvägs stora vigt vore för öfrigt redan så allmänt insedd, att den icke kräde ytterligare bevis. Den allmänna opinionen i öfre Norrland hade länge med fog betecknat förbindelsen mellan Botten och Vesterhafvet såsom en lifsfråga för landets nordligaste del och

äfven af sådan vigt för hela riket att med dess fullbordande icke längre borde uppskjutas.

Med denna uppfattning hade styrelsen tillförene i underdåniga utlåtanden, bland andra den 13 november 1882 och den 19 november 1892, funnit giltiga skäl föreligga att förorda bifall till då framställda ansökningar om koncession å anläggning af hela eller viss del af Luleå—Ofotenbanan med samma plan som den nu framlagda för delen Gellivare—riksgränsen, och styrelsen hade i sistnämnda utlåtande derjemte förklarat sig anse att, då staten redan öfvertagit den östra delen af denna tvärbana, det vore fördelaktigt, om hela banan blefve af staten bygd och trafikerad.

Äfven styrelsens chef hade i detta ärende förut, i egenskap af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, i underdånigt utlåtande den 10 oktober 1889 angående sökt förlängning i arbetstiden för sagda jernväg såsom sin åsigt framhållit, att denna bana i flera hänseenden vore synnerligen egnad att utgöra en stambana, till följd icke blott af dess stora vigt för den landsdel, den genomlöpte, och de exempellöst rika malmtillgångar, den berörde, utan isynnerhet i följd af dess egenskap att i sitt fullbordade skick blifva en vigtig internationel förbindelseled mellan broderlanden och de båda hafven, en betydelse, som i framtiden komme att väsentligen ökas, när de svenska och finska jernvägsnäten en gång blefve sammanknutna.

Den erfarenhet, som efter tiden för ofvan anförda utlåtandens afgifvande vunnits rörande följderna af den först meddelade koncessionen och af Luleå—Gellivarebanans förvärfvande åt staten, hade endast kunnat stärka den af styrelsen ofvan uttalade åsigten, att lämpligaste sättet för den nu ansökta jernvägens åvägabringande vore, att den anlades för statens räkning.

Till följd af den ifrågavarande jernvägens ofvan antydda natur kunde dess politiskt-nationella och strategiska betydelse icke undgå att vid koncessionsfrågans bedömande framträda på ett sätt, som jemväl ådagalade önskvärdheten af att staten måtte blifva egare af banan och såsom sådan komma att genomföra de åtgärder och de trafikaftal med andra länders jernvägsförvaltningar m. m., som för en dylik jernvägsanläggning och för dess ostörda drift, jemväl i händelse af krig, vore behöfliga.

I den händelse det emellertid icke skulle finnas lämpligt att omedelbart låta vidtaga åtgärder för utförande af ifrågavarande jernväg såsom statsbana, ansåge sig styrelsen på ofvan anförda grunder ega giltig

anledning att ånyo förorda att den sökta koncessionen blefve beviljad, derest det visades, att en norsk bana från Ofoten till riksgränsen kunde komma till stånd.

Då bland koncessionsvilkoren i främsta rummet borde intagas rättighet för staten att, när den så önskade, till sig lösa jernvägen till det pris, som motsvarade hvad jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Eders Kongl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarne med tillägg af ränta efter 5 procent om året men med afdrag af den nettotinkomst, banan under tiden lemnat, så torde koncessionens beviljande endast komma att blifva en öfvergångsform, som påskyndade banans utförande och säkerligen äfven det ofvan uttalade önskemålet af dess öfvergång i statens ego, såsom fallet varit med den östra delen af tvärbanan från Luleå till Gellivare.

I den händelse Eders Kongl. Maj:t täcktes bevilja den sökta koncessionen, skulle derigenom, såvidt af den bifogade planen framginge, åt sökandena bland annat öfverlåtas de redan utförda jernvägsarbetena vester om Gellivare, hvilka utgjordes af en ofullständigt terrasserad jernvägslinie till Ladnivara hemman af omkring 20 kilometers längd, hvilka arbeten i och för statens inköp af Luleå—Ofotenbanans svenska del uppskattades till och, såvidt styrelsen hade sig bekant, betaltes med en summa af 350,000 kronor, hvartill komme stenarbetena till bron öfver Kaitum elf vid Killinge, hvilkens värde vore styrelsen obekant. Ehuru nämnda värden under den förflutna tiden till högst väsentlig del torde hafva förminskats genom bristande underhåll och öfverbyggnadens bortförande, kunde det likväl ifrågasättas, huruvida icke dessa byggnader borde af sökandena lösas till deras uppskattade nuvarande värden. Men då i betraktande toges, att nämnda byggnader icke för närvarande egde och ej heller för framtiden kunde få något värde för statsverket, derest de icke för den afsedda jernvägen komme till användning, och då jernvägen, äfven om densamma nu koncessionerades, sannolikt förr eller senare komme att af staten inlösas mot den del af anläggningskostnaden, som vid inlösandet icke amorterats, förordades, att meranämnda arbeten finge af sökandena öfvertagas utan lösen.

För koncessionens beviljande föresloges, förutom öfriga vid beviljande af jernvägskoncessioner vanliga vilkor, följande bestämmelser, nemligen:

att skenvigten skulle ökas till minst 32 kg. för meter,

att största syllafståndet blefve 0,75 meter, men vid skarfvarna 0,61 meter,

att alla trummor och broar grundlades till ett djup af minst 1,8 meter under markens yta,

att minsta dimension å afloppstrummor bestämdes till 0,6 × 0,6 meter,

att till de broar, som föreslagits att hvälfvas, hvalfven borde slås af foghuggen granit i cementbruk, äfvensom att för de broar, hvilkas öfverbyggnad ej vore närmare angifven, sådan af jern eller stål borde anbringas, der de icke komme att utföras som hvälfda broar,

att broarnas öfverbyggnader konstruerades med sådan styrka, att de kunde uppbära de belastningar, som vid statens jernvägar numera vore föreskrifna,

att rullande materiel borde anskaffas till ett värde af minst 5,000 kronor för kilometern,

att nödig reparationsverkstad vid banan anlades inom svenskt område,

att vaktstugor anlades till ett antal af minst tre på 11 kilometer,

att, utom de föreslagna stationerna, en mindre anhaltstation borde uppföras vid Kalasluspa, afsedd för den nu visserligen fåtaliga, men tillväxande befolkningen i Kalix elfs öfre dalgång,

att vid stationerna skulle anläggas mötesspår af minst 330 meters längd inom fripålarna, äfvensom att mötesplatser af samma längd anordnades på lämpliga punkter, så att de, med inberäkning af de föreslagna stationerna, komme att ligga på högst 15 kilometers afstånd från hvarandra,

att svenska statsverket skulle vara berättigadt att inlösa ifrågavarande jernväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp, som motsvarade hvad jernvägen enligt räkenskaper, som Eders Kongl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarne med tillägg af fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat, samt

att arbetet med jernvägen skulle börjas före den 1 januari 1898 samt derefter så bedrifvas, att jernvägen i sin helhet, äfven hvad anginge trafikmaterielen, derest öfverenskommelse om banans trafikerande med annan jernvägs materiel icke träffats, vore färdig att för trafik upplåtas senast den 1 oktober 1902.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af 28 oktober 1896 har vidare Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län yttrat:

Att förevarande jernvägsförbindelse, afsedd att blifva en fortsättning af Luleå—Gellivare jernväg samt att utsträckas till hamn vid norska kusten, egde en sällsynt stor betydelse, läge i öppen dag, och

Kongl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes
utlåtande.

sökandena hade i den underdåniga framställningen angifvit de skilda hänseenden, i hvilka denna betydelse framträdde. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande delade i det väsentliga de åsikter, som af sökandena härutinnan uttalats. Det kunde enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes uppfattning icke betraktas annorlunda än såsom en högst afsevärd fördel att de rika tillgångar af jernmalm och andra värdefulla mineral, hvilka förefunnes inom länets öfre fjellbygd och hvilka nu låge utan användning och utan gagn för någon, blefve tillgodogjorda, helst detta torde kunna ega rum utan att den industri, som redan uppstått i Gellivare, genom den uppkommande ytterligare bergverksrörelsen behöfde lida inskränkning. Denna ökade bergshandtering med deraf följande ökad tillgång på kapital inom riket samt på tillfällen till arbete och utkomst för en mängd af landets invånare vore emellertid icke den enda fördel, som den ifrågasatta jernvägen kunde väntas medföra. Påtagligt vore att genom denna ett verksamt medel skulle blifva gifvet till utveckling af de många andra förvärfsgrenar, för hvilka Norrbotten hade rika förutsättningar men hvilka, så länge detta vidsträckta land vore i saknad af nödtorftiga kommunikationer, icke kunnat komma till uppblomstring. En förbindelseled sådan som den nu ifrågavarande, sträckande sig midt igenom länet och förmedlande kommunikationen till alltid öppen hamn vid Vesterhafvet, skulle, helst när den genom norra stambanans förlängning komme i förbindelse med finska jernvägsnätet, mäktigt befordra denna landsdels tilltagande i odling och befolkning och dermed bereda åt denna del af riket en styrka, som den nu saknade.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som alltså vore lifligt öfvertygad om önskvärdheten deraf att förevarande jernväg, måtte snarast möjligt blifva bygd, funne ej heller någon betänklighet vid att jernvägen komme till stånd på det sätt, som nu vore satt i fråga, nemligen såsom enskild jernväg. Från ett och annat håll hade uttalanden framkommit, att denna jernbana, der den skulle byggas, ovilkorligen borde blifva statsbana. En sådan uppfattning kunde Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke dela. Det ville ock synas uppenbart att, der koncession medgäfves, vilkoren vid densamma borde kunna erhålla sådan affattning, att de, jemte det staten förbehölles rätt att när som helst öfvertaga banan, jemväl i öfrigt betryggade de intressen, som från olika synpunkter kunde i afseende å denna jernbana för staten förefinnas.

Klart vore att, *om* staten ville sjelf bygga denna bana, Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke kunde hafva något att häremot

i och för sig erinra, förutsatt dock *dels* att banan, om den skulle byggas af staten, komme till stånd lika fort, som om koncession nu gäfves å densamma, *dels* att den icke, ifrågasatt såsom statsbana, komme att i någon mån verka till undanskjutande af den ytterst viktiga frågan om norra stambanans fortsättande ofvan Boden. Hvad sistnämnda jernvägsföretag beträffade, funnes ingen anledning, att detsamma skulle kunna åvägabringas annorledes än genom statens omedelbara åtgärd, och Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande hoppades lifligt, att frågan om norra stambanans fortsättande skulle af Eders Kongl. Maj:t kunna i den allra närmaste tiden föreläggas Riksdagen. Vore Riksdagen då i tillfälle att på en gång åtaga sig de dryga uppoffringar, som skulle föranledas af ett samtidigt byggande inom länet af båda de omförmälda dyrbara jernvägarne, vore sådant visserligen högst glädjande. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande tilltrorde sig emellertid icke att ifrågasätta något dylikt utan funne sig böra förorda den lösning, som enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes uppfattning snarast kunde förverkliga båda de betydelsefulla företagen, den lösning alltså enligt hvilken norra stambanans fortsättande gjordes till en statens omedelbara angelägenhet, medan deremot jernvägen från Gellivare finge koncession såsom enskild. Troligt vore för öfrigt, att ett sådant tillvägagående skulle visa sig vara bästa sättet att realisera deras önsningar, hvilka på en gång eftersträfvade sistnämnda jernvägs snara tillkomst, samt att den måtte blifva statsbana.

Slutligen har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande gjort vissa erinringar i fråga om de vilkor, som för koncessionen borde föreskrivas.

Vidare har, enligt nådig remiss, jernvägsstyrelsen den 21 december 1896 afgifvit yttrande i ärendet och deruti anført:

Den föreslagna jernvägen jemte dess fortsättning i Norge afsåge att förbinda det svenska statsbanenätet med Ofotenfjord i Norge och komme sålunda att bilda en synnerligen viktig länk i en ny mellanriksbana, hvilken icke blott satte öfre Norrland i förbindelse med en hela året om isfri hamn å Norges vestkust utan äfven förenade Vesterhafvet och Bottniska viken med hvarandra. Skulle vidare, såsom jernvägsstyrelsen vågade antaga, stambanan genom öfre Norrland under de närmaste åren komma att framdragas från Boden till Kalix elf samt vidare till riksgränsen mot Finlaud, komme den nya mellanriksbanan att på samma gång bilda en sammanhängande jernvägsförbindelse från Norges vestkust genom Norrbottens län till Finland, hvars jernvägsnät i en snar framtid torde utsträckas till riksgränsen.

Jernvägsstyrelsens utlåtande.

Såsom en länk i denna internationella förbindelseled och med den stora betydelse, banan dessutom egde för Norrbotten och medelbart äfven för hela landet, måste den nu ifrågasatta jernvägen tillmätas en sådan vigt, att man med all säkerhet kunde förutse, det en dylik jernväg förr eller senare komme till stånd.

Men samma skäl, som talade för banans anläggning, samma skäl ådagalade ock angelägenheten af att banan blefve svenska statens tillhörighet. Jemväl för det fall att sjelfva byggandet af banan skulle anses kunna anförtros åt enskilda svenske män, måste för den skull redan vid dess anläggning från statens sida noga tillses, att de fordringar, staten numera uppstälde för att en jernväg skulle vara fullt statsbanemässig, icke i något afseende blefve eftersatta; hvarförutom till fullo måste tillgodoses de särskilda anspråk, som borde ställas på denna bana, med hänsyn dertill att en af banans uppgifter — till en början dess hufvudsakligaste — blefve att förmedla exporten af malmer från de lappländska gruffälten.

Utgående från denna synpunkt hade styrelsen ansett sig böra i detta fall ingå i en granskning af den ingifna planen, jemväl i dess tekniska delar.

Denna granskning hade gifvit anledning till flere anmärkningar, och dessa vore — särskildt med hänsyn till de tunga malmtransporter, som å banan skulle verkställas — af en så betydelsefull art, att planen syntes styrelsen icke kunna godkännas.

I detta hänseende anmärktes först att, efter hvad banans profil utvisade, å flere ställen förekomme en stigning af 1 på 80, deraf en i riktning mot riksgränsen, till en längd af icke mindre än 3,400 meter. Dylika stigningar, som på ett ytterst menligt sätt inverkade på den högst vigtiga frågan om banans trafikförmåga, borde icke finnas å en jernväg sådan som den ifrågasatta, i det att starkare stigning än 1 på 100 der svårigen kunde medgifvas.

Vidare upptoge planen ett ganska stort antal kurvor med 300 meters radie, synnerligast å bansträckan Luossavaara—riksgränsen. Så skarpa kurvor, hvilka äfven de i hög grad minskade trafikförmågan, kunde ej godkännas, utan borde minsta krökningsradien i regel vara 500 meter.

Då på denna bana komme att framföras tyngre rullande materiel än den hittills å statsbanorna använda, blefve det äfven nödvändigt att åt jernvägens broöfverbyggnader gifva en derefter lämpad bärighet.

Vidare måste full öfverensstämmelse förefinnas mellan den rullande materielens tyngd och spåröfverbyggnadens bärförmåga. För sådant

ändamål vore det emellertid nödvändigt, att banan belades med skenor af 40 kg. vigt per meter, att syllarne erhöles en längd af 2,7 meter, hvilket i sin ordning medförde en större krönbredd för banvallen än den beräknade, samt att syllafståndet vid skarfvarne bestämdes till 45 cm. och i öfrigt till högst 80 cm.

Slutligen hade planen icke upptagit mötesplatser till sådant antal, som för trafikens obehindrade gång vore behöfligt. Med hänsyn till den synnerligen stora malmtrafik, som å ifrågavarande bana vore att förvänta, torde nemligen böra iakttagas, att största afståndet emellan två mötesplatser eller från en sådan till närmaste jernvägsstation icke öfverstege 10 kilometer.

Af hvad sålunda blifvit anmärkt rörande den ingifna planen framginge, att banan, om den anlades enligt samma plan, icke skulle komma att i fullbordadt skick framstå såsom statsbanemässig, och att för den skull planen måste i väsentliga delar omarbetas, dervid möjligheten att på vissa ställen erhålla en fördelaktigare sträckning särskildt syntes böra tagas i noggrant öfvervägande.

Ny undersökning i de trakter, banan vore afsedd att genomgå, syntes för den skull böra företagas; och då tungt vägande skäl kunde anföras för att banan redan från första början blefve statens tillhörighet och således, i stället för att af staten efter färdigbyggandet inlösas, anlades genom statens omedelbara försorg, ansåge sig styrelsen böra, med anledning af den nådiga remissen, och med hänsyn jemväl dertill att det syntes styrelsen vara af vigt, att frågan om jernvägens byggande icke undanskötes, ifrågasätta, att styrelsen af Eders Kongl. Maj:t erhöles i uppdrag att låta verkställa den nya undersökningen.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt anhöll styrelsen, som således icke kunde till den underdåniga ansökningen, i det skick den föreläge, tillstyrka nådigt bifall, att Eders Kongl. Maj:t täcktes bemyndiga styrelsen att för statens räkning låta verkställa undersökning för anläggning af jernväg från Gellivare till norska gränsen vid Wassijaure, äfvensom för dessa undersökningars utförande samt upprättande af erforderliga ritningar och kostnadsberäkningar, till styrelsens förfogande mot redovisningsskyldighet ställa ett belopp af intill 40,000 kronor, hvilket belopp styrelsen på grund af uppgjorda förslagsberäkningar ansåge för ändamålet tillräckligt.

Med anledning af dessa utlåtanden inkommo sökandena den 21 sistlidne januari med en ny skrift i ärendet, deruti sökandena förklarade sig icke hafva något att invända mot de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna ändringarne i de tekniska bestämmelserna för

banan, men deremot, i anledning af hvad jernvägsstyrelsen i sådant hänseende anmärkt, gjorde följande erinringar:

Jernvägsstyrelsen hade anmärkt, att flere lutningar af 1 på 80 förekomme, hvilka menligt inverkade på banans trafikförmåga, samt förklarar sig icke vilja godkänna en brantare lutning än 1 på 100. Enligt de åberopade profilkartorna förekomme icke på bandelen Gellivare—Luossavaara någon lutning brantare än 1 på 100, och på bandelen Luossavaara—Wassijaure förekomme endast tre lutningar brantare än 1 på 100, nemligen en mellan 317,6 km. och 320,3 km. å 2,680 m., en mellan 322,7 km. och 323,8 km. å 1,080 m. och en mellan 435,3 km. och 438,7 km. å 3,400 meter. Af dessa lutningar, hvilka samtliga hölle 1 på 80, ginge de två förstnämnda i riktning *med* den tunga trafiken och inverkade därför icke i nämnvärd grad menligt på banans trafikförmåga. Att ändra dessa två lutningar till 1 på 100 hade beräknats komma att kosta 86,000 kronor för den förra och 11,000 kronor för den senare. Då de fördelar, som skulle vinnas genom dessa lutningars ändring till 1 på 100, icke motsvarade ökningen i kostnaderna, åtminstone icke för den förra lutningen, hemställdes, att Eders Kongl. Maj:t behagade här tillåta användandet af 1 på 80. Skulle emellertid Eders Kongl. Maj:t finna, att lutningarna borde ändras till 1 på 100, hvilket kunde ske utan att ändra liniens hufvudriktning, vore sökandena villiga att göra detta. Den tredje lutningen med 1 på 80 ginge i riktning *mot* den tunga trafiken. Att ändra denna lutning till 1 på 100, hvilket kunde ske utan att ändra liniens hufvudriktning, ökade i väsentlig grad banans trafikförmåga, och sökandena ansåge de 50,000 kronor, som ändringen beräknades kosta, vara väl använda, hvadan de vore villiga att verkställa denna ändring.

Deremot kunde sökandena icke biträda jernvägsstyrelsens åsigt, att den stora och tunga malmtrafiken skulle fordra så stor *krökningsradie* som minst 500 meter. Enligt sökandenas mening vore det i främsta rummet en stor *hastighet*, som nödvändiggjorde stora krökningsradier. Och någon stor hastighet skulle vid malmtransporterna icke komma i fråga. De hade därför ansett 300 meter vara en tillräckligt stor krökningsradie för denna bana; och terrängen vore, särskildt mellan Abiskojoki och riksgränsen (km. 414 — km. 448,6) så kuperad, att en genomgående ökning af krökningsradierna till 500 meter skulle medföra ganska betydande kostnader, utan att medföra motsvarande fördelar. En krökningsradie på 300 meter förekomme på de flesta af våra svenska banor, äfven å stambanorna, der snälltåg användes. Och då anspråk på större hastighet än snälltågens icke på lång tid, om ens

någonsin, komme att ställas på de tåg, hvilka skulle trafikera ifrågasvarande, hufvudsakligast för godstrafik afsedda bana, syntes jernvägsstyrelsens anmärkningar mot krökningsradierna icke böra tillmätas vidare betydelse. Sökandena hemstälde derföre, att Eders Kongl. Maj:t ville medgifva, att kurvor med 300 meters radie finge användas. Men det vore sökandenas afsigt att, om koncessionen meddelades, vid liniens renstakning söka utvidga kurvorna till 500 meters radier, der detta lämpligen kunde ske; och de hoppades derigenom i ganska stor utsträckning kunna tillmötesgå jernvägsstyrelsens önskan, att minsta krökningsradien i *regel* borde blifva 500 meter.

Jernvägsstyrelsens öfriga förslag ansåge sökandena sig kunna godkänna, då de alla tjenade till att öka banans soliditet, utan att kostnaderna för förbättringarna blefve alltför betungande. Enligt en bilagd, af kapten Ole W. Lund uppgjord promemoria, hade samtliga af jernvägsstyrelsen föreslagna ändringar, med undantag af dem, som afsåge krökningsradierna, beräknats kunna utföras för en kostnad af 1,074,900 kronor.

I den underdåniga ansökningen hade sökandena framhållit, att Luleå vore den naturliga utfartshamnen för malmen från Gellivare och Ofoten för Kiirunavaaras och Luossavaaras malmer, och hade derför icke tänkt sig, att någon malmfrakt vare sig från Gellivare till Ofoten eller från Kiirunavaara och Luossavaara till Luleå skulle ifrågakomma. Vid sådant förhållande kunde ifrågasättas, huruvida den utomordentligt starka byggnad, som jernvägsstyrelsen påfordrade, vore af behofvet påkallad beträffande sträckningen Gellivare—Luossavaara eller om det icke i fråga om denna del af jernvägslinien kunde vara tillräckligt att uppfylla de tekniska anspråk, som af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppstälts. Härigenom skulle en besparing af icke mindre än 381,200 kronor vinnas. Denna fråga underställdes emellertid helt och hållet Eders Kongl. Maj:ts nådiga afgörande, så att, derest Eders Kongl. Maj:t skulle finna samma byggnadssätt böra tillämpas i fråga om jernvägen i dess helhet, sökandena vore villige att ställa sig en sådan bestämmelse till efterrättelse.

Oaktadt denna jernväg vore belägen helt och hållet ofvan polcirkeln och framdroges nästan uteslutande genom ett fjelland, skulle densamma, derest väg- och vattenbyggnadsstyrelsens samt jernvägsstyrelsens förslag, på sätt sökandena medgifvit, blefve tillämpade, med afseende å soliditet i byggnadssätt och trafikförmåga komma att öfverträffa icke blott samtliga enskilda jernvägar i riket, utan äfven våra statsbanor. Den kunde väl sålunda med fullt skäl sägas blifva i ett

statsbanemessigt skick. Banan ginge dessutom i en linie, som, så mycket terrängförhållandena medgafve, närmade sig den räta linien mellan de bestämmande punkterna. Vid sådant förhållande och då ur ortintressets synpunkt någon anmärkning mot den föreslagna riktningen af banan icke framstälts, hade jernvägsstyrelsens hemställen att få undersöka, huruvida icke en bättre sträckning för banan skulle kunna erhållas, antagligen berott antingen deraf, att styrelsen icke vågat hoppas, att de af styrelsen föreslagna förändringarna i banans byggnad skulle med den nuvarande sträckningen kunna genomföras utan alltför stor kostnad, eller ock derpå, att styrelsen på grund af obekantskap med terrängförhållandena tänkt sig att, äfven om något afgörande hinder mot jernvägens byggande i den föreslagna linien icke mötte, ändock ett ännu gynsammare läge för jernvägen måhända skulle kunna utfinnas.

Det förra af dessa alternativ ansåges redan med hvad förut anförts vara vederlagdt. I fråga om banans läge vore den af sökandena föreslagna sträckningen efter deras förmenande den bästa, som kunde uppsökas. Linien Gellivare—Luossavaara företedde högst oväsentliga böjningar och lutningar, och jernvägsstyrelsens förhoppning på erhållande, i stort sedt, af en bättre linie, ansåges därför icke afse denna del af banan, utan bandelen Luossavaara—Wassijaure.

Denna senare linie ginge först i mycket gynsamma lutningar samt med tillfredsställande rak linie ned till sjön Alajärvi på denna väg upptagande en sträcka af 26 km. Derefter följde banan södra stränderna af sjöarne Alajärvi och Torne träsk till Abiskojoki elf. Under denna väg af 82 kilometer eller mera än halfva linien Luossavaara—Wassijaure vore de svårigheter, som för byggandet skulle öfvervinnas, jemförelsevis små, emedan jernvägen ströke utmed vattendrag af lika nivå och dessas stränder erbjöde särdeles gynsamma terrängförhållanden. Men vid Abiskojoki började svårigheterna, i det jernvägen derifrån och till riksgränsen, under en sträcka af 34,6 kilometer, hade att höja sig 150 meter. På riksgränsen vid Wassijaure öppnade Kölen ett pass, beläget endast 520 meter öfver hafvet, medan bergsryggen norr och söder derom snabbt höjde sig upp till 750 å 800 meter. Då man vid lösandet af problemet om rätta sträckningen af denna bana hade gifvet, att denna af naturens nyck bildade port på alpväggen oundgängligen måste uppsökas, och detta vore lika insedt i Norge — der linien Viktoriahamn—Wassijaure icke blott en gång vore af regeringen fastställd, utan man äfven nedlagt icke obetydligt arbete på liniens ena hälft — måste man komma till klar insigt derom,

att den af sökandena föreslagna linien vore den enda rätta, ett resultat, hvartill ock utan undantag alla de undersökningar ledt, som snart under 15 år verkstälts. I ett starkt kuperadt land bildade sjöarnes stränder och floddalarne den naturliga, ibland den enda möjliga terrängen för anläggandet af jernvägar. Om tillika de vattendrag, af hvilka man i sådant afseende ville begagna sig, ginge i ungefär samma rigtning som den, i hvilken man önskade draga en jernväg, borde icke ens någon tanke på att frångå denna regel ifrågakomma. Så vore det ock i detta fall. Man kunde icke afvika vester om Alajärvi eller söder om Torne träsk, man stötte då genast på fjellen. Icke heller kunde man ifrågasätta att gå på andra sidan af Torne träsk. Utom det att terrängen der vore mycket oländigare, skulle denna väg påtagligen blifva väsentligt längre. Återstode då att vesterut följa Rautusjokis eller Kalix floddalar. Dervid skulle man emellertid nödgas draga jernvägen upp till en höjd af omkring 800 meter för att derefter åter sänka den ned till samma trakt i Abiskojkis floddal, der den af sökandena föreslagna linien funnes dragen; det vill säga linien skulle blifva mycket längre och lutningarna oerhördt mycket brantare.

Sökandena ansåge derföre, att den af dem föreslagna linien vore den gynsammaste, ja, öfver hufvud taget den enda praktiskt utförbara.

Då sökandena alltså vore villiga att i hufvudsak ställa sig till efterrättelse jernvägsstyrelsens förslag till tekniska ändringar i den ingifna planen för jernvägsbyggnaden samt ett uppskof med ärendets afgörande för verkställandet af ny undersökning angående jernvägens sträckning af angifna grunder syntes ändamålslost, anhölle sökandena, att hvad jernvägsstyrelsen i dessa afseenden anfört måtte finnas icke utgöra hinder för nådigt bifall till koncessionsansökningen.

Slutligen har t. f. chefen för generalstaben uti infordradt utlåtande af den 1 sistlidne februari till en början erinrat derom:

att ju mindre ett område vore bebodt och kultiveradt samt försedt med kommunikationer, desto mindre lämpade det sig för utförande af större militära operationer,

att i samma grad ett lands gränstrakt vore så beskaffad, som nyss vore sagdt, i samma grad vore detta land tryggare för större anfallsföretag öfver denna gräns,

att ju större trygghet ett land egde uti sitt gränsområdes olämplighet för fiendtliga anfallsföretag, desto svagare krafter behöfde beräknas för detta områdes försvar, samt

att ju svagare ett lands befolkningsnumerär och följaktligen äfven dess stridskrafter vore i förhållande till landets ytvidd, af desto större

T. f. chefens
för general-
staben ut-
låtande.

vigt och betydelse vore att icke nödgas till försvaret af en aflägsset belägen gränstrakt afdela en betydligare del af dessa stridskrafter, hvarigenom den öfriga delen af det vidsträckta landet i otillbörlig grad blottades.

Häraf följde åter, fortsätter t. f. chefen,

att ju mer en förut otillgänglig gränstrakt bebyggdes, kultiverades och försåges med kommunikationer i olika riktningar, och ju mer dess slumrande rikedomar framlockades i ljuset och tillgodogjordes genom dess utvecklade kommunikationsväsen, desto mer förlorade denna gränstrakt sin förutvarande karakter af en slags tryggande barrière mot grannlandet, ty desto flera till anfallsföretag lockande operationsmål erbjöde sig, och med desto större krafter kunde dessa företag utföras,

att i samma mån gränsområdet gjordes inbjudande till och, så att säga, förbereddes för betydligare fiendtliga anfallsföretag, i samma mån blefve de till försvaret af denna trakt förut beräknade stridskrafterna otillräckliga för sitt ändamål, samt

att i samma mån en aflägsen gränstrakt för sitt försvar kräfde en större del af ett vidsträckt lands stridskrafter, i samma mån framträdde skarpare nödvändigheten dels att möjliggöra dessa ökade krafters koncentring och verksamhet, så att de icke förgäfves droges från öfriga delar af landet, dels att så omskapa härordningen, att reservformationer kunde upprättas till ersättning för de till gränstrakten förskjutna stridskrafterna, så att icke hjertat af landet, der dock dess öde afgjordes, otillbörligt blottades på försvar.

Tillämpadt på frågan om försvaret af vårt nordliga gränsområde — öfre Norrland — innebure det ofvan sagda, att — i den mån vår härordning vunne hjälplig stadga samt vårt flytande och fasta försvar erhöle den utveckling, som *med hänsyn till våra gränsers hittills varande beskaffenhet* beräknats erforderlig — vi borde kunna hysa grundad förhoppning att en gång förmå med framgång möta en vare sig öfver hafvet eller öfver vår nordöstra gräns anfallande fiende med för de särskilda eventuella krigsskådeplatserna tillbörligen afpassade delar af våra samverkande stridskrafter till lands och sjös, men att i samma mån öfre Norrlands kommunikationsväsen utvecklades, dess befolknings antal och välstånd ökades och dess rikedomar tillgodogjordes, i samma mån måste större delar än förut af våra stridskrafter så till lands som sjös afses för denna aflägsna landsdels försvar.

Redan Luleå—Gellivarebanans tillkomst, hvarigenom först de norrbottniska malmfältens rikedomskällor började få afsevärd betydelse,

hade ökat krafven på åtgärder för öfre Norrbottens försvar, i det bland annat större krafter än som förut beräknats måste härför afses. Det vore ock en af hufvuduppgifterna för 1892 års förbättrade härordning att i nämnda afseende tillgodose behovet åtminstone i första hand. Men genom att blott skapa en något så när tillräcklig numerisk styrka, afsedd att mottaga första stöten af en på denna krigsskådeplats inträngande fiendtlig härafdelning, kunde icke försvarsåtgärderna varda tillbörligen tillgodosedda. Vår nordligaste arméfördelnings vidsträckta förläggning måste helt naturligt kräfva synnerligen lång tid för dess mobilisering och koncentrerung norrut. För att vinna den erforderliga tiden och bereda skydd för försvarskrafternas koncentrerung måste otvifvelaktigt de närmast gränstrakten befintliga trupperna snarast möjligt kunna uti en starkt befäst ställning bjuda tillräckligt kraftigt motstånd, derest icke fiendtliga afdelningar skulle hinna inkastas i vårt land i akt och mening att störa denna koncentrerung, och borde denna ställning tydligen vara belägen tillräckligt långt från sjelfva gränsen för att icke falla i fiendens hand, innan mobiliserad besättning hunne uti densamma inläggas, men dock tillräckligt långt norrut för att utgöra åtminstone ett indirekt skydd för den till de norrbottniska rikedomskällorna ledande jernvägen. Frågan om beredandet af en sådan befästning i Norrland hade helt naturligt fått ökad betydelse genom norra stambanans med åtföljande landsvägs eventuella fortsättning öster om Lule elf.

Det torde emellertid vara klart att, om våra till öfre Norrbottens försvar afdelade stridskrafter skulle kunna fylla sitt värf och verkligen skydda de rikedomskällor, på hvilka man så gerna ville bygga hoppet om Norrlands framtida utveckling, måste de, om möjligt, framskjutas närmare gränsen, alltså icke obetydligt *framför* den fasta ställning, hvarom nyss vore nämnt och som i första hand måste finnas till för att trygga koncentrerungen. Denna befästnings roll blefve då i andra hand att utgöra den fortifikatoriskt befästa hjälpbasen för vår norra härafdelnings operationer. Och härför vore den förvisso fullt ut lika nödvändig som för sin förstnämnda uppgift. Skulle det nemligen lyckas vår norra härafdelning att hinna oantastad uppmarschera i öfre Norrland i skydd af Lule elf, utan att vid denna funnes en redan i fredstid anlagd befästning, kunde det svårligen låta sig göra att med hopp om framgång framskjuta försvaret närmare nordöstra gränsen, då till tryggande af den obefästa hjälpbasen och af etapplinien mot fiendtliga företag från sjösidan — så framt icke vår flotta genom flytande materiel och minförsvar i förening rent af beherskade Bottenhaf-

vet — så stor styrka af den opererande härafdelningen måste afdelas att allt för svaga krafter återstode till att närmare gränsen möta den inbrytande fienden. Befästningars uppgift deremot vore ju att frigöra de opererande trupperna genom att bereda möjlighet för svagare och mindre utbildade afdelningar att med befästningarnas hjälp fylla sekundära, hufvudoperationerna understödjande uppgifter. Men skapandet af dylika s. k. andra liniens eller reservformationer mäktade icke vår härordning utan åtskilliga förändringar i vår nu gällande värnpligtslag och utan ökade kostnader åstadkomma.

Det ville därför synas, att utvecklingen och tillgodogörandet af Norrbottens rika resurser med nödvändighet kräfde en *jemsides gående* utveckling af försvarsväsendet, derest vi icke skulle löpa fara att göra vårt för fiendtliga krigsföretag förut föga lämpade nordligaste län till ett lika lockande mål för en fiendtlig anfallsoperation som till en för utförandet af en sådan väl förberedd krigsskådeplats, på samma gång som ett *långsammar* tillgodoseende af krafven på försvarsåtgärderna skulle göra dessa i samma mån otillräckligare för sitt ändamål som landsdelens utveckling ginge snabbt.

Utgående från denna uppfattning, hade t. f. chefen därför anställt en undersökning om hvilka olägenheter och hvilka fördelar för Norrlands försvar som Luleå—Gellivarebanans fortsättning till norska gränsen, för att der sammanbindas med en norsk bana till Ofotens isfria hamn, kunde komma att medföra.

Olägenheterna vore af såväl politisk som strategisk art. Såsom i det föregående angifvits hade redan Luleå—Gellivarebanans tillkomst medfört rubbningar i och uppställt kraf på våra försvarsanordningar, hvilka kunde verka till ett försvagande af landets försvar i dess helhet, utan att vår militära utveckling hittills varit af beskaffenhet att förmå utjemna detta beklagliga förhållande. Utsträcktes nu banan till en isfri hamn vid norska kusten, hade ett nytt politiskt och på samma gång strategiskt mål för en anfallsoperation öfver vår nordöstra gräns tillkommit. Vore nu gränsområdet allt fortfarande så beskaffadt som tillföre, d. v. s. lämpade det sig icke för anfallsföretag med större styrka, än vi sjelfva mäktade att samtidigt med fiendens gränsöfverskridande koncentrera inom detta område, så vore tydligen faran af det nya politiska och strategiska målet för en fiendtlig operation mindre, och vi kunde jemförelsevis lugnt hängifva oss åt tillfredsställelsen öfver den storartade utveckling i ekonomiskt hänseende, som den nya kommunikationsleden borde för Norrland medföra. Men — såsom redan vore påpekadt — i samma mån en landsdels rikedom växte och befolkningen

ökades, i samma mån gjorde sig behovet af kommunikationer i olika riktningar gällande, och då vi omöjligen mäktade förhindra att väganläggningar, hvilka framkallats af befolkningens behof, tillika underlättade en öfverlägsen fiendtlig härafdelnings framträngande, på samma gång de försvårade en underlägsen försvarsstyrkas uppgift, så vore tydligt, att det ofvannämnda politiska och strategiska målet för en anfallshärs operationer blefve så mycket farligare som det sjelft i sin ordning framkallade en sådan omdaning af gränsområdet, att dettas beskaffenhet underlättade i stället för försvårade de strategiska operationer, genom hvilka ifrågavarande mål af en fiende eftersträfvades. Redan nu vore nemligen färdiga eller under anläggning flera från nordöstra gränsen till Gellivare och i samband därmed till Öfver-Luleå (Boden) ledande vägar, och helt naturligt vore att en parallelt med nämnda gräns löpande fortsättning af Luleå—Gellivarebanan skulle framtvinga ännu flera vägar, ledande äfven till de nordligare belägna rika malmfälten, vid hvilka, till följd af jernvägen, i en snar framtid stora befolkningscentra sannolikt komme att uppstå.

En fara af strategisk art hade man äfven funnit deruti, att genom Luleå—Gellivarebanans fortsättning till en isfri hamn på norska kusten möjlighet bereddes en fiende att låta en derstädes landsatt styrka intränga i öfre Norrbotten till samverkan med en öfver vår nordöstra gräns inbrytande härafdelning. Om än t. f. chefen ansåge sig icke böra underlåta att äfven omnämna ett dylikt företag såsom tänkbart, syntes honom dock faran häraf icke vara af alltför afsevärd betydelse dels på grund af de svårigheter och den risk, som med en sådan landstigningsoperation vore förenade, dels emedan en jernväg sådan som den ifrågavarande med lätthet kunde i händelse af behof göras oanvändbar för längre tid, om härför erforderliga åtgärder vidtoges redan vid dess byggande. Att Viktoriamans befästade ytterligare skulle trygga mot här antydda fara, låge emellertid i öppen dag.

De fördelar för Norrbottens försvar, en jernbana Luleå—Ofoten å andra sidan kunde medföra, hade framhållits hufvudsakligen vara, dels att den skulle utgöra en förträfflig tillförselväg för vår i Norrbotten opererande härafdelning, i synnerhet om Östersjökusten blefve blockerad, dels att genom nämnda bana möjlighet vore beredd för norska trupper att öfverföras till Norrbotten antingen för att der uppmarschera tillsammans med de svenska försvarskrafterna eller för att under ett något senare stadium af kriget operera mot en från nordöstra gränsen framträngande anfallshärs högra flank eller förbindelser. Utan att vilja bestrida att sådana krigslägen vore tänkbara, då dessa fördelar verk-

ligen kunde dragas af den ifrågavarande jernbanan, ansåge dock t. f. chefen, att man icke borde på sådana lösa grunder antaga, att den ifrågavarande jernbanan vore likbetydande med ett afsevärdt tillskott i kraft vid försvaret af öfre Norrland.

Å ena sidan kunde det ju visserligen vara en sanning att, om vår för närvarande enda jernvägsförbindelse genom nedre Norrland, hvilken på flera ställen ginge i farligt nära granskap till hafvet, skulle af fienden afbrytas, jernbanan Luleå—Ofoten, i förbindelse med sjökomunikation från Trondhjem, möjligen under särdeles gynsamma omständigheter kunde tänkas använd såsom en nödfallsetapplinie för de i öfre Norrland opererande trupperna, likasom ock att norska linietrupper, derest de af en eller annan anledning icke genast vid krigets början på de naturligaste jernbanorna öfverförts till norra Sverige, skulle, likaledes under gynsamma omständigheter, kunna från Trondhjem transporteras sjöledes till Viktoriahavn och derifrån på den ifrågasatta jernvägen antingen till Boden för att der tillsammans med svenska trupper uppmarschera, eller till Gellivare för att från nämnda ort operera i fiendens flank eller mot hans förbindelser. Toge man å andra sidan i betraktande att, äfven om utgångspunkten inom Sverige för denna förbindelselinie såsom etappväg icke förlades sydligare än till Östersund, den likväl från nämnda ort öfver Trondhjem och Ofoten till öfre Norrbotten skulle erhålla en utsträckning af omkring 1,500 kilometer, hvaraf mer än hälften på hafvet, samt att denna kombinerade jernvägs- och vattenlinie omvexlande genomginge de båda förenade rikena, hvarför tjensten å densamma måste bestridas af såväl svenska som norska tjänstemän, så insåges lätt hvilka snart sagdt öfverstigliga svårigheter, som reste sig mot att på denna väg anordna en något så när tillfredsställande trupptransport- och etapplinie. Dessutom torde samma svaghet vidlåda nämnda förbindelselinie som norra stambanan, nemligen att lätt kunna afbrytas. Sjöförbindelsen Trondhjem—Ofoten kunde nemligen ingalunda kallas trygg. Jernvägen Luleå—Gellivare—Ofoten ginge derjemte under större delen af sin sträckning i nordvestlig riktning jemnlöpande med finska gränsen och på ett afstånd från denna af 90 till 130 kilometer, hvadan den lätt kunde blifva utsatt för afbrytningsförsök från detta håll. Visserligen utgjordes ännu de mellanliggande landsdelarne af ödemarker, men det torde dock å ena sidan vara af de faktiska förhållandena ådagalagdt, att vägförbindelserna mellan de i ekonomiskt afseende betydelsefullaste orterna vid gränsen och i den trakt, den ifrågavarande jernbanan vore afsedd att genomgå, kunde väntas stadigt tillväxa och å andra sidan vara tydligt, att banans tryg-

gande genom trupper måste föranleda till en alltför betänklig splittring af den mot fiendens hufvudkrafter opererande härafdelningen, derest icke denna kunde frigöras från omsorgen om operationsbasens och förbindelseliniernas tryggande.

Beträffande den ifrågasatta banans användning såsom operationslinie i ändamål att hota fiendens flank eller förbindelser, så talade häremot samma skäl, som blifvit anförda mot dess begagnande såsom etapplinie, hvartill komme frånvaron af en långs jernvägen löpande landsväg — en brist som dock antagligen under tidernas lopp blefve afhjelpt.

Hvad slutligen anginge fördelen af tvärbanans förmåga att försvåra en effektiv blockad af Sveriges kuster, så insåges lätt, att denna förmåga i väsentlig mån minskades, om en fiendtlig eskader hade tillfälle att operera i farvattnen utanför Norges vestkust.

Luleå—Ofotenbanan skulle alltså, enligt t. f. chefens mening, möjligen under vissa omständigheter kunna komma att anlitas såsom hjälptransport — eller hjälptillförsellinie vid öfre Norrlands försvar, men vid sådana tillfällen endast i särdeles lyckliga fall mäga fylla rollen af vare sig trupptransport- eller etapplinie.

Förutom de båda nu nämnda fördelarne, hvilka Luleå—Gellivarebanans utsträckning till norska kusten i undantagsfall kunde medföra, borde utan tvifvel tilläggas ytterligare en fördel, hvilken dock endast småningom kunde göra sig märkbar, nemligen den tillökning i folkmängd och sålunda äfven i tillgång på stridbara värnpligtige, som malmfältsrikedomarnas tillgodogörande genom den ifrågavarande tvärbanan kunde antagas skola framkalla.

Då t. f. chefen mot hvarandra väjde ofvan angifna militära olägenheter och fördelar af den ifrågavarande tvärbanan Luleå—Ofoten, måste de förra anses öfvervägande. Af denna uppfattning följde dock ej, att de militära betänkligheterna vore af så afgörande betydelse, att de i och för sig borde förhindra anläggandet af en jernväg, hvilken beräknades tillföra vårt land så stora fördelar i ekonomiskt hänseende som remisshandlingarna angåfve. Det tillkomme icke t. f. chefen att afväga de ekonomiska fördelarna mot de militära olägenheterna, utan fastmer att utgå från de förras afsevärda betydelse såsom bevisad och dervid tillse genom hvilka åtgärder de militära betänkligheterna i möjligaste grad kunde öfvervinnas. Om än dessa åtgärder kunde förefalla mer eller mindre afskräckande, måste dock t. f. chefen framhålla dem och tillika betona, att möjligheten för oss att försvara vårt nordliga gräns-

område vore beroende af att — i den mån detta område förvandlades till en för större fiendtliga anfallsföretag allt mer lockande krigsskådeplats, hvartill en mellanriksbana Luleå—Ofoten i väsentlig grad komme att bidraga — sådana åtgärder till vårt försvarsväsendes utveckling blefve i sinom tid vidtagna.

Dessa åtgärder syntes t. f. chefen vara:

1) I möjligaste mån påskyndad anläggning och fullbordan af en fästning, så belägen att den dels skyddade de å norra stambanan, undantagsvis ock å den ifrågavarande mellanriksbanan, transporterade försvarstruppernas urlastning, dels tjenade till tryggad förrådsort å hjälpbasen för den uti gränstrakten opererande försvarsstyrkan, dels i händelse af denna härafdelnings tvungna återtag kunde tjena densamma till repli- och operationsfästning, dels tryggade föreningspunkten mellan de båda nämnda jernvägarne och så många landsvägar som möjligt, och dels slutligen i högsta möjliga grad uppfylde de taktiska fordringar, som på en fästning måste ställas — med ett ord den fästning, till hvars påbörjande Eders Kongl. Maj:t af innevarande års Riksdag äskat medel.

2) Sådan utveckling af vårt sjöförsvar, att den i Norrbotten opererande försvarshärens flank och rygg genom flytande materiel och minlinier så vidt möjligt tryggades mot hafvet.

3) Erforderlig ökning af fästningsartilleritrupperna samt uppsättning i krigstid af *reservformationer af öfriga vapen* för att tjena till besättningstrupper i landets fästningar och öfriga förberedda fasta positioner samt till skydd för de å de särskilda krigsskådeplatserna opererande härafdelningarnas förbindelselinier, sålunda ersättande de till förstärkning af härafdelningen å den nordliga krigsskådeplatsen erforderliga linietrupper, hvilket mål icke kunde vinnas utan att på fullt effektivt sätt såsom reservbefäl tillgodogöra oss och i fred för sitt värf nöjaktigt bereda de bildade elementen bland de värnpligtige samt äfvenledes redan i fred anskaffa hela den utrustning, som för reservformationerna erfordrades.

4) Byggandet af en inre jernvägsförbindelse mellan öfre Norrbotten och mellersta Sverige, hvarigenom icke allenast skulle möjliggöras en hastigare och säkrare transport af de för den norra krigsskådeplatsen erforderliga trupperna, utan ock en fullt tryggad jernvägs-etapplinie beredas åt dessa trupper.

Visserligen kräfdes stora offer för att bringa dessa förslag till verkställighet, men ehuru de i tid borde uppmärksammas och så vidt möjligt förberedas, behöfde de ej alla genomföras på en gång utan i

mån af Norrbottens utveckling. Dock torde den viktigaste och därför ock af t. f. chefen i första rummet nämnda åtgärden — nemligen fullbordandet af den genom Eders Kongl. Maj:ts nådiga proposition till innevarande års riksdag föreslagna fästningen i Norrland — vara af beskaffenhet att böra och kunna redan nu i erforderlig grad påskyndas. Det syntes t. f. chefen nemligen att, om den jernvägsanläggning, för hvilken nu koncession söktes och som gjorde fästningens *snara* fullbordan om möjligt ännu oeftergifligare än förut, i hufvudsak hölle hvad den lofvade, så borde åstadkommandet af de härför behöfliga medlen icke möta allt för stora svårigheter.

På grund häraf hemställde t. f. chefen att Eders Kongl. Maj:t täcktes vid beslutet om beviljande af den sökta koncessionen taga hänsyn till nödvändigheten af att den genom Eders Kongl. Maj:ts nådiga proposition till innevarande års riksdag föreslagna fästningsbyggnaden i Norrland komme till stånd *jemsides* med den ifrågavarande jernvägsanläggningen; och har derjemte t. f. chefen gjort framställning om meddelande af vissa bestämmelser i tekniskt hänseende i afseende å ifrågavarande banas utförande.

Sedermera hafva sökandena inkommit med en underdånig skrift af den 24 februari 1897 af följande innehåll:

Skrift af
koncessions-
sökandena.

»Uti sitt den 1 februari 1897 afgifna underdåniga yttrande öfver den af undertecknade hos Eders Kongl. Maj:t gjorda ansökning om koncession å byggandet af jernväg från Gellivare öfver Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till Wassijaure vid riksgränsen mot Norge har t. f. chefen för Eders Kongl. Maj:ts generalstab framhållit, att den utveckling af Norrbotten, som skulle föranledas af nämnda jernväg, med nödvändighet kräfde en jemsides gående utveckling af Norrbottens försvarsväsende och att förty vid beslutet om beviljande af den sökta koncessionen hänsyn borde tagas härtill.

Med anledning häraf och då det är af största vikt för Luossavaara —Kiirunavaara aktiebolag, egare af Luossavaara och Kiirunavaara malmfält, att bolaget snart erhåller den ifrågavarande utfartsvägen från malmfälten till Ofoten, så att bolaget blir i stånd att utöfva sin rörelse, har bolaget, efter hvad vi erhållit i uppdrag att hos Eders Kongl. Maj:t anmäla, beslutat att i den mån bolaget det förmår bidra till utvecklingen af Norrbottens försvarsväsende. Och har bolaget för det ändamålet anslagit två millioner kronor, att utgå under åren 1898—1902 med en femtedel eller 400,000 kronor den 1 september hvarje år, under förutsättning att behörigt tillstånd att omedelbart bygga nämnda utfartsväg meddelas de koncessionssökande före den 1 juni 1897.

Vi hemställa för den skull i underdånighet att, om Eders Kongl. Maj:t behagade bevilja den sökta koncessionen, Eders Kongl. Maj:t täcktes föreskrifva att, innan arbetet å jernvägsanläggningen finge påbörjas, innehafvarne af koncessionen skola till Eders Kongl. Maj:t aflemna en af Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag utfärdad förbindelse att i omförmälda ordning till statsverket erlägga ett sammanlagdt belopp af 2,000,000 kronor att användas för sådana ändamål, som af Eders Kongl. Maj:t och Riksdagen kunna pröfvas för det fasta försvaret i Norrbotten lämpliga.»

Departements-
chefens
yttrande.

Af den nu lemnade redogörelsen för hvad i ärendet förekommit framgår, att hufvudsakliga ändamålet med anläggandet af ifrågavarande jernväg är att bereda en möjlighet för tillgodogörandet af de malmtillgångar vid Luossavaara och Kiirunavaara, hvilka nu till följd af brist å kommunikationer ligga oanvända. Den i ärendet förebragta utredningen gifver vid handen, att å ena sidan dessa malmtillgångar äro högst betydande, och hvad sökandena anfört angående världsmarknadens behof af jernmalm torde å andra sidan ådagalägga, att samma malms utsläppande i marknaden, äfven till den största utsträckning sökandena ifrågasatt, icke bör kunna utöfva någon menligare inverkan på vår öfriga inhemska bergsmannanäring, i allt fall icke sådan att derur kan hemtas någon anledning att staten skulle ega befogenhet att förhindra tillgodogörandet af dessa malmrikedomar.

Hänsynen till att dessa, svenskar tillhöriga, malmtillgångar må kunna tillgodogöras och till den vinst, Norrbotten och medelbart hela landet derigenom skulle tillskyndas, gör det alltså önskligt, att den ifrågasatta jernvägsförbindelsen kommer till stånd, alltid förutsatt att nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt vidtagas, samt att derjemte trygghet ernås för att de nuvarande trafikinkomsterna å statsbanan Luleå—Gellivare icke genom tillkomsten af nu ifrågavarande jernväg varda förminskade.

Då den blifvande trafiken å banan till öfvervägande del komme att utgöras af malmtransport från Luossavaara och Kiirunavaara och banans ekonomiska resultat således helt och hållet blefve beroende deraf att denna malmtransport blir en verklighet, kunde det ifrågasättas, om ej försigtigheten bjöde, att de enskilda sjelfve finge bygga banan, under förutsättning dock att staten tillförsäkrade sig rätt att, när staten så önskade, blifva egare till banan samt att i sådant hänseende bestäm-

meler meddelas i syfte att i fråga härom svårigheter ej må kunna från något håll uppställas. Antagligen skulle ock till fördel för egarne af de nyssnämnda malmfälten jernvägsanläggningen i sådant fall förr komma till stånd.

På sätt redan Riksdagen uti sin förut omförmälda skrifvelse af den 19 april 1893 ansett, tala dock politiska och militära skäl för, att en sådan bana som den ifrågavarande, hvilken genomgår en gränsprovins, redan från början eges af staten och att således dess anläggning sker genom statens försorg, och detta så mycket hellre, som svårigheter väl torde möta att meddela bestämmelser fullt effektiva att förhindra en eventuel inblandning från utlandet, derest, när fråga om inlösen af banan uppkomme, utländskt kapital vore i densamma intresserad.

Naturligt synes ock att, då svenska staten funnit sig manad att inlösa banan Luleå—Gellivare, samma skäl, som talade för detta inköp, i om möjligt än högre grad, förefinnas, att nämnda banas fortsättning mot Vesterhafvet äfven befinner sig i statens ego. Om än, såsom förut är antydt, banans rentabilitet blifver beroende af transporten af malm från fyndigheter, som tillhöra enskilde, lärer dock ej möta svårighet att med dem träffa sådan öfverenskommelse, att en malmtransport i tillräcklig omfattning kommer till stånd; och tydligen måste en dylik öfverenskommelse alltid hafva blifvit tillvägabragt, innan den föreslagna banbyggnaden kan taga sin början.

Såsom jag förut omförmält, har emellertid jernvägsstyrelsen ansett, att den för jernvägens anläggning uppgjorda planen icke kan i dess nuvarande skick fullt godkännas, utan hemställt om bemyndigande att låta verkställa förnyad undersökning för anläggningen. Visserligen hafva sökandena sedermera förklarat, att de i flera hänseenden äro beredde att ställa sig till efterrättelse de af jernvägsstyrelsen ifrågasatta ändringar i samma plan. Men det återstår i allt fall, att undersökning å marken genom någon statsmyndighets försorg icke någonsin egt rum. Icke heller hafva uppgörelser med norska myndigheter angående den blifvande trafikens ordnande m. m. hunnit komma till stånd. Vid sådant förhållande och då det i denna grannliga angelägenhet är önskvärdt, att Riksdagen redan i frågans närvarande skede beredes tillfälle att angifva sin ståndpunkt, anser jag för närvarande någon annan åtgärd i förevarande ärende icke böra vidtagas, än att Eders Kongl. Maj:t må hos Riksdagen begära anslag till verkställande af en förnyad undersökning med det af jernvägsstyrelsen i sådant afseende beräknade belopp af 40,000 kronor.

Jag hemställer alltså, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen i rigtning mot Ofoten, på extra stat för år 1898 bevilja ett belopp af 40,000 kronor, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att redan under innevarande år af tillgängliga medel förskjuta beloppet.

Denna af Statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo:

Carl G. Edman.