

N:o 74.

Ank. till Riksd. kansli den 6 maj 1897, kl. 9 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till verkställande af undersökning för anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(R. A.)

Medelst proposition den 26 sistlidne mars (n:o 54) har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen

att, till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning 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.

I sitt anförande till det vid nämnda proposition fogade utdrag af protokollet öfver civilärenden har departementschefen till en början erinrat huruledes, sedan svenska staten år 1891 inköpt jernvägen mellan Luleå och norska gränsen, af hvilken jernväg endast sträckan Luleå—Gellivare är fullbordad, samt enskilda personer derpå i maj 1892 anhållit om koncession å anläggning af jernväg mellan Luossavaara och Wassijaure, Riksdagen, i skrifvelse till Konungen den 19 april 1893,

med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende, som, på sätt Riksdagen i dess skrifvelse 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; hvaruppå omförmälda koncessionsansökan blef återkallad.

Af statsrådsprotokollet inhemtas vidare, att landshöfdingen *P. J. Bräkenhielm*, grosshandlaren *G. E. Broms*, kammарherren *C. Cedercrantz*, vice häradshöfdingen *Knut Tillberg* och vice häradshöfdingen *C. J. Ljunggren* i underdåning skrift den 17 augusti 1896 anhållit om tillstånd att i enlighet med en ansöknings 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 hade sökandena anmält, att de samtidigt hos norska regeringen anhållit om koncession å byggande af jernväg från den punkt vid riksgränsen, der linien inom Sverige slutade, till Ofotens fjord.

Kostnaden för den svenska linien med en längd af 247,6 kilometer beräknades af sökandena till 14,919,990 kronor, hvaraf fölle å sträckan Gellivare—Luossavaara 4,019,990 kronor och å sträckan Luossavaara—Wassijaure 10,900,000 kronor. Det för jernvägsföretagets utförande nödiga kapital har, enligt hvad sökandena förmält, blifvit stäldt till deras förfogande af bankinstitut, hvilka dertill förmåtts af öfvertygelsen att företagets ekonomi i hvarje fall vore tryggad genom den malmfrakt från Luossavaara och Kiirunavaara grufvor, som väntades komma att uppstå.

De koncessionssökande hafva härförutom andragit hufvudsakligen följande.

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 ifrågasvarande 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 svenska jernvägsnätet, hade sökandena ansett koncessionsansökningen böra omfatta äfven föreningslinien Gellivare—Luossavaara.

Till belysning af de skäl, som talade för Luleå—Gellivarebanans färdigbyggande till Ofoten, erinrades, att all den värdefulla jernmalm, Luossavaara och Kiirunavaara malmfält innehölle, nu låge utan användning och nytta vare sig för det allmänna eller för grufegarne, 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 inbyggare, och skedde så, genom att en planmessig grufdrift 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 därför 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 näringarne 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.

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.

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 roll tilltrorde 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 jernprisen och derigenom inverka menligt på den nuvarande jernhandteringen i Sverige. Denna invändning vore enligt sökandenas åsigt obefogad.

Visserligen vore det sant, att prisen 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 jernhandterings tekniken, i de alltmer förbättrade kommunikationerna samt i de väsentligt nedsatta frakterna. Dessa tre omständigheter tillsammans hade på kontinenten och i England med-

fört 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 à 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 därför med framgång skulle kunna konkurrera med de förnämsta malmer å marknaden. Väl vore det sant, 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 konsumtionscentra 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 utgjorde 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 tillhopa innehölle ofvan jord 250 à 300 millioner ton och att sålunda med en årlig export af 1,000,000 à 1,200,000 ton två à tre sekler skulle åtgå, innan brytning under jord behöfde ifrågakomma,

borde emellertid i detta afseende kunna lugna äfven den mest betänksamme.

Ehuruväl 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 förminska, 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 Kongl. Maj:t täcktes bevilja den sökta koncessionen, Kongl. Maj:t såsom vilkor för densammas 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 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 verldsmarknaden eller ogrundade bekymmer för ett bortslösande af den svenska jordens mineralrikedom.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hyste sökandena den förhoppning, att Kongl. Maj:t täcktes finna skäl bifalla deras ansökan; och hemställes tillika att, om koncessionen meddelades, sökandena måtte

berättigas öfverlåta densamma å ett aktiebolag med en styrelse bestående uteslutande af svenske och norske män.

Skulle emellertid 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 Luossavaara—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 Kongl. Maj:t inom tio år härefter så bestämde.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i underdånigt utlåtande den 2 oktober 1896 anført, bland annat, att till följd af ifrågavarande jernvägs natur dess politiskt-nationella och strategiska betydelse icke kunde 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 trafikafstal 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 ega giltig anledning att å nyo 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 börde 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 Kongl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarne med tillägg af ränta efter 5 procent om året men med afdrag af den nettoinkomst, 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.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 28 oktober 1896 har *Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län* yttrat, bland annat, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som vore lifligt öfvertygad om önskvärdheten deraf att förevarande jernväg, måtte snarast möjligt blifva byggd, ej funne 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 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, 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.

Kongl. Maj:ts befallningshafvande förordade, att 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 önskingar, hvilka på en gång eftersträfvade sistnämnda jernvägs snara tillkomst, samt att den måtte blifva statsbana.

Jernvägsstyrelsen, hvilkens yttrande inforrades, anförde hufvudsakligen.

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 Finland, 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.

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 rigtning 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 svårligen 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 å 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. vikt 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 vikt, att frågan om jernvägens byggande icke undanskötes, ifrågasätta, att styrelsen af Kongl. Maj:t erhöles i uppdrag att låta verkställa den nya undersökningen.

Med anledning af dessa utlåtanden inlemnade *sökandena* en ny skrift i ärendet, hvori de förklarade sig villiga att i hufvudsak ställa sig till efterrättelse jernvägsstyrelsens förslag till tekniska ändringar, hvilka, med undantag af dem, som afsåge krökningsradierna, beräknats kunna utföras för en kostnad af 1,074,900 kronor, samt försökte visa, att anställande af ny undersökning vore ändamålslost, enär den af dem föreslagna linien vore den gynsammaste, ja, öfverhufvud taget den enda praktiskt utförbara.

L. f. chefen för generalstaben har i underdånigt utlåtande af den 1 sistlidne februari, bland annat, framhållit, 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 *långsammare* 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.

Då t. f. chefen mot hvarandra vägde 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 remisshandlingarne angåfve. Det tillkomme icke t. f. chefen att afväga de ekonomiska fördelarne 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 gränsområde vore beroende af att — i den mån detta område förvandlades till en för större fiendtliga anfallsföretag allt mer lockande krigsskådeplats, hvar till en mellanriksbana Luleå—Ofoten i väsentlig grad komme att bidra — sådana åtgärder till vårt försvarsväsendes utveckling blefve i sinom tid viktiga.

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 tjänade till tryggad förrådsort å hjälpbasen för den uti gränstrakten opererande försvarsstyrkan, dels i händelse af denna härafdelnings tvungna återtåg 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 Kongl. Maj:t af innevarande 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 värnpliktige 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 Kongl. Maj:ts 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 oeftergiffigare 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 hemstälde t. f. chefen, att Kongl. Maj:t täcktes vid beslutet om beviljande af den sökta koncessionen taga hänsyn till nödvändigheten af att den genom Kongl. Maj:ts 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.

Slutligen hafva *sökandena* ingifvit en skrift af följande innehåll:

»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 Loussavaara 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, bidraga 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 erlægga ett sammanlagdt belopp af 2,000,000 kronor att användas för sådana ändamål, som af Eders Kongl. Maj:t och Riksdagen kunna prövas för det fasta försvaret i Norrbotten lämpliga.»

För egen del har *departementschefen* i frågan yttrat:

»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 malm-tillgångar 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 malm tillgångar 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, malm tillgångar 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 bestämmelser 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 förklaradt, 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.»

Lika med jernvägsstyrelsen och departementschefen anser utskottet tillstånd icke böra meddelas enskilde att anlägga och ega ifrågavarande jernväg, som i så hög grad berör viktiga statsintressen. Banans politiska och strategiska betydelse samt dess egenskap af förbindelseled med Norge göra det synnerligen angeläget, att den icke befinner sig i annans hand än svenska statens. Det har visserligen under ärendets förberedande handläggning af några myndigheter antydts, att banans byggande af enskilde blott skulle blifva en öfvergångsform för dess infogande i statsbanenätet, men olämpligheten af en sådan lösning af frågan om banans anläggande genom enskilde eller genom staten synes utskottet klart uppvisad af chefen för civildepartementet, då han yttrar, att svårigheter 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.

Om utskottet sålunda anser, att banan från början bör byggas såsom statsbana, följer dock häraf ingalunda, att utskottet är beredt att tillstyrka Kongl. Maj:ts förslag om anvisande af medel för undersökning af den rätta sträckningen. Utskottet hyser tvärt om den uppfattning, att företagandet redan nu af en dylik undersökning är obefrägligt. Å ena sidan torde, innan några som helst åtgärder för banans byggande vidtagas — och till sådana åtgärder räknar utskottet den ifrågasatta undersökningen — med egarne till Luossavaara och Kiirunaavaara grufvor böra vara träffad öfverenskommelse, som lemna staten verksam säkerhet för maltransport å den ifrågasatta jernvägen och på samma gång trygghet för att trafikinkomsterna å Luleå—Gällivarebanan icke minskas genom denna banas fortsättande till vesterhafvet, och å andra sidan synes banans byggande knappast kunna ifrågakomma under de närmaste åren, då samtidigt skola utföras två beslutade stambanebyggnader, till hvilka må hända snart nog kommer en tredje.

Med anledning häraf och då den undersökning, som hittills egt rum, har visat sig tillräckligt noggrann för att lemna ledning vid frågans bedömande i dess nuvarande läge, samt den undersökning, till hvilken medel äskas i den kongl. propositionen, ej synes böra ske förr, än den af utskottet ofvan påpekade öfverenskommelse blifvit afslutad, hemställer utskottet,

att Riksdagen — under uttalande att, i enlighet med dess skrifvelse till Konungen den 19 april 1893, innan koncession meddelas å ifrågavarande jernväg eller del deraf eller någon annan jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen må lemnas tillfälle att yttra sig i frågan — icke måtte bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition.

Stockholm den 6 maj 1897.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservationer:

af herrar *C. Lundeberg*, friherre *F. W. von Otter*, *H. P. P. Tamm*, *A. G. L. Billing*, *N. Fosser*, *I. Wijk*, *I. Kerfstedt*, *G. D. R. Tornerhjelm*, *S. Tham* och *D. Persson* i Tällberg, hvilka yttrat:

»*Då* en jernväg från Gellivare till vesterhafvet — under antagande att förutsättningarna för malmbrytning i större skala i Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visa sig rigtiga — måste blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfversta Norrland;

då öfre Norrlands kulturella utveckling i väsentlig grad är beroende på ökad industri derstädes;

då en landsdels framåtskridande i välmåga och kraft otvifvelaktigt bidrager till hela landets bästa;

samt då det enligt vår tanke är ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland, att der finnes en talrik och burgen bofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande, hvarigenom afsändandet af trupper dit från andra landsdelar till dessas fara kan inskränkas;

anse vi för vår del anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder ifrågasättas.

Denna jernväg, som obestriddligen komme att få en internationel karakter och som utgör fortsättning af en statsbana, bör dock ej få byggas af enskilde, *dels* af politiska och strategiska skäl, *dels* emedan svårighet alltid finnes att med säkerhet förebygga banans öfvergång i utländska händer, äfven om staten förbehåller sig inköpsrätt.

Af hvad vi sålunda yttrat torde böra framgå, att, om banan skall anläggas, detta bör ske icke genom enskildes utan genom statens försorg, och till följd häraf biträda vi för vår del Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag, med ett vilkor likväl, nemligen att undersökningen utsträcket till att äfven omfatta, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa. En dylik ekonomisk säkerhet torde ej vara svårare för staten att ordna och för vederbörande att lemna än den i propositionen omförmälda garanti för de stora utgifter som ifrågasatts.

Vi hafva för den skull inom utskottet yrkat, att utskottet skulle hemställa,

att Riksdagen måtte bifalla Kongl. Maj:ts ifrågasvarande proposition.»;

samt af herrar *A. P. Danielson* och *C. Persson* i Stallerhult.

Herr *Fr. E. Pettersson* har anhållit att få antecknadt, att han icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
