

N:o 37.

Af herr **Ljungberg**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition om anslag till jernväg emellan Gellivare och riksgrensén mot Norge.

Med anledning af en utaf några enskilda personer ingifven underdånig ansökning att få anlägga en jernväg från Gellivare öfver Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgrensén, har, sedan Riksdagen anslagit medel till en förberedande undersökning, Kongl. Maj:t i nådig proposition af den 4 dennes föreslagit Riksdagen att för en jernväg i nämnda rigtning bevilja 21,498,000 kronor, hvaraf för år 1899: 5,400,000 kronor.

Det lider intet tvifvel, att denna för Sverige så kostbara bana af icke mindre än 237 kilometers längd, till hvilken ett litet norskt banstycke af 41 kilometer skall sluta sig, bör för — *Norge* medföra mycket ansenliga fördelar, icke blott genom den betydliga utveckling, mallexporten öfver dess område skall bereda norsk skeppsfart och industri m. m., utan äfven deruti, att Norge låter, det oaktadt, svenskarne bekosta både jernbana, vagnar, byggnader och kajer m. m., hvilket allt synes komma att framdeles, under vissa förhållanden, utan lösen tillfalla norska staten.

Ändamålet med den oinskränkta upplåtelsen åt utlandet af våra dyrbara malmer, hvilka forna Riksdagar sökte omsorgsfullt bevara åt vår inhemska industri, skulle väl dock rätteligen vara att *Sverige sjelft* och icke ett emot oss föga välvilligt grannrike skulle skörda den egentliga vinsten af denna rikedomskälla. Detta blir dock, såsom planen nu är anlagd, icke förhållandet.

Vi komma i ett ovilkorligt beroende af Norge, som när som helst, under en eller annan förevändning, kan stänga den med svenska medel byggda jernvägen öfver landtungan åt Ofoten;

det norrländska kustlandet, med alla dess små, men nu uppblomstrande städer, skulle komma att lida ofantligt, i det att både import och export komme att draga sig åt norska kusten och vesterhafvet;

vi öppna sjelfva den skarpaste konkurrens med våra Gellivare- och Grängesbergs- m. fl. malmer, hvarigenom priset på dessa nedhålls i stället för att efter någon tid kunna höjas;

vi bära sjelfva vapen åt utlandet i striden mot den svenska jernhandteringens förut så värderade, ja, enastående produkter;

vi förringa och förlora omsider den icke föraktliga *vinst*, staten hittills haft af Gellivare-Luleå banan; och slutligen

öppna vi en väg i vester för ett ryskt infall, utom den vi redan på östra sidan bereda dessa våra grannar.

Jag kan icke neka, att detta företag synes mig vara det mest förhastade och för Sverige förderfliga, som under detta århundrade blifvit af någon svensk regering eller å dess vägnar å bane bragt, näst efter den likaledes till norrmännens fördel afslutade konventionen i Moss, och de finnas utan tvifvel, som icke af vår nuvarande regering förväntat ett sådant förslag.

Man har deruti förbigått *alla* de tungt vägande betänkligheter och äfventyr, som jag här ofvan påpekat, för att i stället framhålla de skenfagra grunder, som koncessionssökandena anført, jemte några af dem erbjudna garantier af tvifvelaktigt värde, som dessutom endast gälla den *finansiella*, ej den vida viktigare *politiska* och *militära* frågan.

Såsom skäl för det kongl. förslaget har herr föredraganden angifvit:

1. att en jernväg *kan* byggas från Gellivare till riksgränsen äfven för tunga tåg;

2. att malmtillgångarne äro högst betydande;

3. att hvad sökandena (!) anført angående världsmarknadens behof af jernmalm torde ådagalägga, att samma malms utsläppande, äfven i den största utsträckning, icke bör kunna utöfva någon menligare (!) inverkan på vår öfriga bergsmannanäring;

4. att, då 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; samt

5. att icke blott för dem, som omedelbart komma att draga nytta af malm-

transporten, utan lika mycket för öfra Norrlands kulturella utveckling och hela landets bästa är denna jernväg af stor betydelse.

Det är representationens ovilkorliga skyldighet att, innan hon ingår på detta vidtutseende företag, underkasta de skäl, som derfor anföras, en sorgfällig granskning, och jag ber derfor att få lemna några bidrag dertill. Jag förbigår dock skälet, att en jernväg till riksgränsen *kan* byggas, emedan detta väl icke varit betvifladt.

Beträffande då först *malm tillgångarne* i öfra Norrland, så äro de utan tvifvel betydliga. men deras *mäktighet* är icke och *kan* icke vara tillförlitligt känd. Angående Kiirunavaara visade doktor Lundbohms officiella undersökningar en mäktighet af blott emellan 34 och 152 meter, i stället för de 55 och 255 meter, som man förut uppgifvit. Ofvan sjön Luossajarvi har malmkvantiteten nu upptagits till 215, i stället för förut 260 millioner tons.

Någon ens »någorlunda säker beräkning kan icke utföras», säger man; men emellertid uppskattas malmtillgångarne vid Luossavaara nu till 18 millioner tons, i stället för 27 millioner, såsom förut uppgafs; och då man förut påstått, att tillgångarne vid de båda nämnda bergen skulle vara *outtömliga*, heter det nu, att åtminstone de båda malmsbergen öfra lager (och om de undra har man ingen visshet) skola, med en brytning af 1,500,000 tons om året vara uttömda om 150 å 160 år. I Peru ansågos guanologren och i Bilbao jernmalmsstillgångarne var »*outtömliga*»; men de förra äro länge sedan utplundrade, och de senare lära snart vara uttömda.

Hvad, för det *andra*, angår det ofarliga för vår »bergsmannanäring», i malmens utsläppande från de nya malmsbergen, så lära redan mellersta Sveriges malmer, med sin lägre jernhalt, hafva svårt att bestå kampen med Gellivaras produkter; och utsläppas nu ytterligare 1 å 2 millioner tons från Lappfjällsbergen, kan priset svårligen uppehållas på någondera malmen. Om deremot man ännu några år sparade på Luossivaara m. fl. bergsmalmer, kunde en större rikedomskälla deri återstå oss — ett kapital, som växer i värde, är icke dött; Gellivaraberget finge arbeta obehindradt; och den till Luleå ledande jernvägen kunde fortfarande lemna staten den ansenliga, men vid en täflan med den nya banan säkerligen förminskade inkomst, som nu hemtas deraf. Långt ifrån att behöfva befara, det Luossavaara-malmen skall sedermera genom nya tillflöden från utländska malmsberg blifva mindre eftersökt, talar all sannolikhet för att dess värde skall stiga, emedan en märklig minskning skönjes i vissa länder, såsom t. ex. *Storbritannien och Irland*, som under många årtionden lemnat de största kvantiteterna, och der man ännu år 1882 bröt 18,315,000 tons, men år 1895 endast 12,817,000

tons, samt vidare *Italien* och *Algeriet*, hvartill äfven kan läggas *Spanien*, som visserligen 1895 lemnade $5\frac{1}{2}$ millioner tons, men der man, såsom sagdt, emotser ett snart slut på den hejdlösa brytningen.

Det är dock icke blott med hänseende till våra goda *malmers* värde och begärlighet, som nu sparsamhet borde af en klok omtanke för framtiden iakttagas; en sådan sparsamhet vore måhända ännu mera att anbefalla med hänseende till vår *jerntillverkning*. Våra fäders fruktan, att den ädla råvarans utlemnande till främlingar skulle uttränga härstädes beredt jern, tyckes nemligen besanna sig, i det att på samma tid i Sverige (1885—1895) brytningen af jernmalm mer än fördubblats (med en ökning från 873,000 till 1,905,000 tons), har tackjernstillverkningen något aftagit (ifrån 465,000 till 463,000 tons), medan den i de flesta andra länder ansenligt stegrats: i Tyskland t. ex. med 40 och i Förenta Staterna med mer än 100 procent. Också säga ju tyskarne, att Gellivaramalmen egentligen brytes för deras räkning.

Vid herr civilministerns *tredje* skäl, som endast gäller den formella frågan, om staten eller enskilde böra bygga banan, behöfver jag icke uppehålla mig, då man inom riksdagen är temligen ense härom, eburu vederbörande synes hafva förbisett den egentliga grunden för Riksdagens uttalande härom, nemligen att svenska staten borde kunna bättre än enskilde personer bevaka sitt intresse gent mot Norge. Nu vill man väl låta svenska staten bygga, men lemnar den norska staten fritt att i en oerhörd grad uppskörta våra bolagsmän, hvilka lemna svenska statens intressen obeaktade och icke ens förstått att vårda sina egna intressen.

Vid herr föredragandens *fjerde* skäl, nemligen att det är lika mycket (!) för öfra Norrlands kulturella utveckling och hela landets bästa, som för bolagets nytta, som jernvägen vore af stor betydelse, anser jag mig dock nödsakad att något uppehålla mig.

Det vill synas, som föredraganden, likasom flertalet af de i frågan hörda myndigheterna, tagit nog mycket intryck af de blomstermålningar, i hvilka concessionanterne gifvit fritt lopp åt sina fantasier. Men granskar man närmare dessa målningar, skönjer man deruti icke så litet af tomma fraser.

I ansökningen heter det,

att Norrbottens kultur och ekonomi skall få ett ofantligt uppsving;

att vår handelsbalans och handelsflotta skall tillväxa;

att en mejerihandtering af storartade dimensioner skall uppstå;

att Norrbottens myrvar skola »en gång» (om 100 à 200 år!) gifva billigt

bränsle, och då(!) skall en förädling af malmerna inom länet blifva en möjlighet; samt

att samfärdseln med Norge skall fastare tillknyta bandet med brödrariket (såsom mellanrikslagen gjort?).

Nu är likväl erkänt, att en jernväg icke, för sig allena, kan skapa industri och välstånd, der icke de nödvändiga förutsättningarne därför finnas; och det är ganska egendomligt, att ingen enda af våra myndigheter fäst sig vid eller påpekat det nedslående och karakteristiska för denna bana, att densamma, efter att hafva börjat omkring 60 kilometer ofvan polcirkeln, går först temligen rakt i norr, till dess hon i Torneå lappmark viker af åt vester till norska gränsen, så att den alldeles icke, såsom det blifvit sagdt, går tvärt igenom länet, utan blott berör vid pass $\frac{1}{4}$ -del deraf längst upp i norr. Och de trakter, som banan skulle genomgå, tyckas vara ordentliga obygdter; ty i jernvägsstyrelsens utlåtande heter det, sid. 45 i kongl. prop., att »den utstakade jernvägslinien hvarken berörde odlad bygd eller vägar, genom hvilka trafikutbyte med mera aflägsna trakter kunde förmedlas», hvarföre mellan Gellivare och riksgränsen — på ett afstånd af 237 kilometer — beräknats anläggning af allenast en station (vid Luossajaure). Der »saknas äfven helt och hållet skog vid banans norra sträckning» — och den »förekommer ytterst sparsamt i närheten af linien» i öfrigt —, hvadan »anskaffning af nödigt virke till arbetarnes bostäder m. m. komme att medföra stora svårigheter och kostnader». Vägar finnas icke heller, utom på en kortare sträcka söder om Luossajaure. Att en sådan bana skall mycket verka till Norrlands »kulturella utveckling», låter sig icke på fullt allvar sägas; och allra minst kan detta tagas i betraktande i förhållande till de politiska och militäriska faror, för hvilka den utsätter hela Sverige. Banan skulle knappt kunnat i förenämnda hänseende uträtta något nämnvärdt, om den i stället för att sticka upp åt norr gått ned till den söder om Gellivara belägna lappmarken. Det är också ett fåvitskt tal, när man förmenar, att folket i södra Sverige skall genom banan dragas åt öfra Norrland och der finna så stor afsättning för sina produkter. Kolonisationen af Norrland skall näppeligen gå uppifrån nordens, utan småningom eröfra bygd i södra delen af samma landsdel, för att derifrån bana sig väg åt nordens; och för denna kolonisation erfordras helt andra åtgärder. Det stora arbete för frostländiga markers torrläggning, som med växande kostnader nu bedrifves af staten, skall, framför allt om vi med mera kraft och omtanke samt utan den njugg- het, man hittills visat, anslå medel till att bereda nybyggare egna hem, be-

främja kolonisationen på ett mera naturligt och äfven mera verksamt sätt än genom nu afsedda, våldsamma och äfventyrliga kraftyttringar.

När man vidare talar om förbättrandet genom Ofotenbanan af vår *handelsbalans* och *handelsflotta*, så underförstår man förmodligen *Norges*; ty af de 7 millioner kronor (brutto), som sägas skola årligen inflyta, kommer en stor del att stanna i nämnda land af hvad som icke åtgår till räntor och amortering af de främmande penningar, hvarmed banan efter all anledning kommer att byggas. Der in- och utförsel för ett stort uppland mötas, der afsätter sig och guldets rikligast. Vi få visserligen några fattiga arbetare mera än förr födda uppe i det isiga nordn, och vi få se några kapitalister hemta en tillfredsställande vinst af sina penningar; men i Norge kan man emotse helt annat resultat. »Tusentals arbetare», profeterar en sakkunnig norsk man, »skola finna lönande sysselsättning vid banan och hamnen, och millioner kronor, tillföras landets nationalrikedom genom ny export- och rederirörelse. Om man beräknar, att årligen omkring 2,000 resor göras för malmutförseln och att hvarje fartyg aflemnar omkring 500 kronor i hamnen, så blir ensamt detta bortåt 1 million om året. Victoriahamnen skall blifva den största stad i nordliga Norge». Under det att *svenska* handelsflottan, som redan nu tager mindre del i malmutförseln från Luleå än den *norska* (man räknade, år 1895, med last afgångna 13 fartyg af 6,394 ton svenska emot 20 fartyg af 8,358 ton norska), omöjligen kan påräkna någon synnerlig användning på den aflägsna norska vestkusten — hvilket kan temligen säkert förutses deraf, att år 1895 endast ett svenskt fartyg ankom till Trondhem, som ligger långt sydligare än Ofoten — så skall deremot ovilkorligen den norska handelsflottan taga ett ofantligt uppsving af denna rörelse och derefter föranleda nytt skroderande öfver samma flottas öfverlägsenhet öfver den svenska. I sin ansökan tala koncessionanterna också (sid. 28 i kongl. prop.) om den »*nordiska*», icke om den *svenska* sjöfartens uppblomstring.

Om jag således finner de skäl för detta vidtutseende företag, som sökanderna och herr föredraganden anført, vara icke blott svaga, utan ohållbara; så har jag dermed icke velat säga, att en sådan bana icke under *några* förhållanden bör byggas, åtminstone till *Iuossavaara*; men för antagande af *det* förslag, som nu är å bane, saknas nödig utredning just i de allra viktigaste frågorna. Med den upplysning och det goda omdöme, som vi tilltro vår regering, är det ju icke möjligt att någon påtryckning af norska tendenser kunnat förmörka vederbörandes ögon och försvaga deras skarpsynthet i så stora frågor, som den om vi ha *transitorätt* för vår in- och utförsel öfver Norge och om icke norrmännen böra förbinda sig att *befästa inloppet* vid

Ofoten, så att vi icke öppna vägen för en mäktig granne på ena hållet, medan vi stänga den på det andra. Men faktum är, att regeringen och alla de hörda myndigheterna med tystnad förbigått dessa frågor, samt att hvarken vårt näringskollegium eller ens länsstyrelsen i Norrbottens län med ett ord vidrört den oerhördt viktiga frågan, hvilket öde som är att emotse för östra delen af nämnda län, ja, för hela länet, när hela eller åtminstone den hufvudsakligaste rörelsen både för in- och utförsel kommer att draga sig derifrån icke ens till vestra delen — ty banan löper blott rakt igenom en liten del deraf — utan till det *norska* kustlandet. Man talar om öfra Norrlands utveckling, men det blir *hela* Norrlands icke *utveckling*, utan *afveckling*.

Ser man vidare på de aftal, som blifvit upprättade mellan malmbolaget och Norge, så måste man beklaga, att, då i kongl. propositionen så ofta talas om att denna jernvägsfråga är af politisk och internationel natur, vår regering släppt den ifrån sig, just då uppgörelse skulle ske med en främmande stat, som icke någonsin plägat taga hänsyn till annat än sina egna anspråk och intressen, samt att svenska regeringen icke ens, såsom alltid synes böra ske, då i en internationel fråga ett lands undersåtar vilja sluta aftal med annan stat, förelagt bolaget, att dess ifrågavarande aftal skulle, för att ega giltighet, underkastas svenska statsmakternas eller åtminstone regeringens granskning och godkännande.

Följden af denna underlåtenhet har blifvit den, att man väl aldrig förr skådat något mera ensidigt och för den ena parten ofördelaktigt kontrakt uppgjort.

När fråga först uppkom om denna egendomliga bana, åt hvilken icke *det* land, som eger marken, utan ett annat skall lemna all näring eller tillförsel, ansågs för gifvet att Norge skulle bekosta banan, med tillgodonjutande af billig frakt, samt lemna mark och nödiga magasinbyggnader för bolagets upplag. Nu har man i stället så bedrifvit, att Norge för de utomordentliga fördelar, som det skall skörda, gifver svenskarne icke den ringaste förmån, utan låter dem betala ränta och amortering med 3,8 procent ej blott å banans anläggningskostnad,

utan äfven å kostnaden för stationsanordningar och bryggor i Victoriahavn,

samt för *förfärfvande* af jernvägsanläggningar, jemte mark, äfvensom omkostnader för senare förbättringar (något motsvarande detta moment finnes icke i det svenska kontraktet).

Vidare skall bolaget ersätta norska statens utgifter för jernvägens drift och underhåll, så vidt af räkenskaperna icke kunde utrönas, att samma

utgifter föranledts allenast af annan trafik än malmrörelsen — så kunna väl räkenskaperna föras, att detta icke kan utrönas — och om på denna trafik något öfverskott uppkommer, skall detta tillfalla *norska staten!*

Ytterligare skall bolaget, om staten sådant fordrar, sjelft hålla de för transport af malm och bränsle erforderliga *vagnar*; dessutom bygga alla *spåranläggningar* och *kajbyggnader*, hvilka dock, om verksamheten under fem år inställes, skola borttagas eller, om detta ej sker inom 2 år derefter, tillfalla staten.

Bolaget får icke använda svenska, utan, i största möjliga utsträckning, norska tjänstemän och arbetare; och till dess ombud i Norge får icke nyttjas en svensk, utan en norrman!

Det område, som erfordras för bolagets verksamhet, skall icke blott *förhyras* af bolaget, utan detta måste äfven deraf, enligt norska tidningar (i det uti kongl. propositionen meddelade norska kontraktet synas många viktiga stipulationer utlemnade), gratis upplåta plats åt militära anläggningar, som norska staten finner för godt der företaga, äfven om häri göres intrång i bolagets rörelse och ehuru hyran fortfarande skall betalas!

Ett betydligt vite, af 1 million kronor, utfästes för fullgörandet af alla bolagets åtaganden, och dessutom skall deponeras en säkerhet af 1,250,000 kronor. — Den säkerhet *svenska* staten fordrar för sin nära 6 gånger större bana är blott 1,500,000 kronor; och för denna summa eger bolaget uppbära räntan, hvilket deremot icke synes blifva fallet med det i Norge deponerade beloppet. Skola anläggningarne en gång inlösas af norska staten, skall denna ega innehålla 500,000 kronor af inlösningssumman. Man har väl aldrig förr hört, att den deponerande icke får uppbära räntan å sina penningar, samt att den som skall inlösa något från en person får dertill använda dennes egna penningar.

Med ett ord: detta kontrakt är till den grad oneröst för svenskarne, att vår regering synes böra underkasta det en genomgripande granskning och rättelse; ty väl må *inom landet* enskilde ega på lagenligt sätt och efter alla konstens regler plundra hvarandra; men i enskilda transaktioner med en annan *stat*, som gälla en dyrbar *nationalegendom*, bör väl icke denna egendom få handlost förspillas. Norge skulle, i vårt ställe, nog se upp med transaktioner af denna natur, och det skulle ingalunda förgäta att fordra vederlag, om det ock gafve oss blott en tiondedel af de förmåner, som det nu undfår.

Det återstår mig nu blott att säga ett ord om nödvändigheten af militära säkerhetsåtgärder, om denna bana skall anläggas. Ehuru herr civilministern erkänner, att sådana åtgärder äro »en nödvändig förutsättning för

utförandet af jernvägen», vill han dock icke uppställa någon fordran derå, af det skäl att, då en komité för landets fasta försvar finnes, nog äfven »försvaret af den nordligaste delen af vårt land blir tillgodosedt». Det synes annars som, då den »nödvändiga förutsättningen» saknas, jernbanans utförande borde få hvila, tills denna förutsättning inträdt. Dessutom torde desto mindre skäl vara att dröja med underhandlingar med Norge i detta ämne, som, efter hvad jag tror mig veta, den nämnda komitén alldeles icke ämnar befatta sig med några säkerhetsåtgärder på detta håll, ehuru det är uppenbart, att, om komitén också icke har direkt uppfordran att utlåta sig härom, det likväl borde af henne kunna förväntas en antydan om nämnda nödvändighet.

När först frågan om Ofotenbanan uppkom, förklarade man i norska pressen det vara nödvändigt att med en sådan anläggning förbinda befästningar vid Victoriahavn; men när svenskarne sedermera lemnat denna fråga å sido, hafva äfven norrmännen, som väl icke sett någon möjlighet att förpligta malmbolaget att äfven vara *fästningsbyggare* i Norge, låtit denna tanke fara. Det är dock naturligtvis att drifva gäck med svenska nationen, när man vill pålägga henne stora offer för det fasta försvaret i *östra* delen af Norrland, på samma gång man icke blott icke tillser, att den yttre vägen till den vestra delen befästas, utan till och med *banar väg* för en lättare invasion på det hållet.

Men det är icke blott vid Ofoten som nödvändiga säkerhetsåtgärder — och man kan lätt föreställa sig att detta icke låter sig snart ordna — borde vidtagas, *innan* banan anlägges. Af både krigsministerns och t. f. generalstabschefens yttranden synes oemotsägligt, att sistnämnda företag är *för tidigt*, innan försvaret af öfra Norrland vinner tillräcklig styrka, samt att Ofotenbanan, långt ifrån att annat än i ringa mån gagna försvaret, *ökar faran* och tillika fordringarna på Norrlands försvar; och ehuru ingendera af desse sakkunnige velat, att icke säga *vågat*, bestämdt *afstyrka* företaget, läser man dock tydligt emellan raderna, att de anse denna jernvägsanläggning under närvarande förhållanden vara en ren dårskap.

Det är utan tvifvel ganska vackert och, framför allt, med våra sedvanor öfverensstämmande att främja andra nationers intressen och blott i sista hand betänka våra egna; men att, på samma tid man i Norge visar oss allt annat än tillmötesgående, ja, fastmera motsatsen deraf — jag vill nu icke tala om en viss norsk »märkesmans» stämplingar, utan blott påminna om förvägrandet af anknytningen till bohuslänska längdbanan och bemödan-det att undandraga Sverige den af oss på alla sätt underlättade norska

postlinien till kontinenten — att samtidigt bereda Norge utomordentliga fördelar och öppna en ny väg för fiendtliga anfall, utan att hvarken sörja för ett behörigt och säkert tillgodonjutande för oss sjelfva af de rikedomar, naturen skänkt oss, eller ens vidtaga de mest nödvändiga säkerhetsåtgärder ur militärisk synpunkt, det synes mig hvarken vara *klokt* eller ens *försvarligt*.

Då härtill kommer:

- att *all utredning* saknas icke blott i den viktiga frågan, om Sverige har fri och säker transitorätt öfver Norge, så att icke af nyck eller för att åt detta land aftvinga svenska nationen politiska fördelar exportvägen öfver Ofoten kan stängas eller genom exporttull m. m. försvåras;
- att likaledes *all utredning* saknas dels rörande den nya utfartsledens inflytande på Norrlands östra kustland, dels ock angående den tillämnade stora malmbrytningens inflytande såväl på de äldre svenska malmbergens produktions- och afsättningsförhållanden, som på vår jernhandterings redan starkt hotade bestånd; samt slutligen,
- att den viktiga frågan om årlig afgäld eller s. k. royalty å malmfyndigheter å odisponerad kronojord ännu är oafgjord,

får jag härmed vördsamt hemställa,

att den kongl. propositionen om anslag af 21,498,000 kronor till en jernväg från Gellivare till norska riksgränsen icke må under närvarande förhållanden vinna Riksdagens bifall.

Då emellertid de politiska och militära vådor, som äro oskiljaktiga från en jernbana öfver riksgränsen, icke utgöra något hinder för Gellivarebanans utsträckning ytterligare 105 kilometer till Luossavaara, hvarigenom den åtrådda bearbetningen af de nordligare malmbergen vunnas, får jag, trots de betänkligheter, som äfven häremot på af mig anförda skäl uppresa sig, *alternativt* hemställa,

att, om Riksdagen icke vill afslå den kongl. propositionen i sin helhet, anslag må, med ledning af jernvägsstyrelsens kostnadsberäkningar, lemnas för anläggning af en jernväg från Gellivare till Luossavaara, hvilken enligt dessa beräkningar torde kräfva ett anslag af vid pass 9,660,000 kronor.

Dervid tillåter jag mig dock erinra, att äfven mot denna plans realiserande nu genast möter det hinder, dels att frågan om statens rätt i afseende å malmfyndigheter å odisponerad kronojord först bör afgöras, dels ock att den öfveransträngning både i finansielt afseende och med hänseende till våra verkstäders produktion, hvilken på detta område nu förekommer, väl skulle påkalla någon rast och hvila.

Stockholm den 19 februari 1898.

C. E. Ljungberg.
