

## N:o 49.

Ank. till Riksd. kansli den 28 mars 1901, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, angående Kongl. Maj:ts proposition i anledning af en underdånig ansökning om koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län.*

(R. A.)

Medelst en den 22 nästlidne februari till Riksdagen aflåten, till statsutskottet för förberedande behandling remitterad proposition (n:o 44) har Kongl. Maj:t, med öfverlemnande af det i ämnet förda statsrådsprotokollet, lemnat Riksdagen tillfälle att yttra sig i anledning af en underdånig ansökning om koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid den under byggnad varande statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län; viljande Kongl. Maj:t, efter emottagande af Riksdagens svar, företaga den slutliga pröfningen af koncessionsansökningen.

Det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet innehåller följande anförande af statsrådet och chefen för civildepartementet:

»Uti särskilda den 18 oktober och den 9 november 1899 inkomna underdåniga ansökningar hafva civilingenjören G. Thisell, vice häradshöf-

dingen P. H. Santesson, civilingenjören G. A. Granström och auditören E. D. W. Martin anhållit om tillstånd att anlägga och trafikera *dels* jernväg af 42,7 km. längd från stationen vid Luossajärvi (hvilken station numera benämnes Kiruna) å den under byggnad varande statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen förbi Mertainen till Svappavaara i Norrbottens län *dels* ock en 24,8 km. lång bibana från nämnda jernväg vid Mertainen till Ylipää samt derom, att den mark, som erfordrades för banornas anläggning med dertill behöfliga stations- och vaktstuguområden, sidoschakter, grus- och stentag samt för afdikningar utanför banområdet för banvallens torrläggning, måtte, för så vidt den tillhörde staten, till sökandena kostnadsfritt upplåtas och att rättighet måtte beviljas sökandena att å enskildes områden genom expropriation förvärfva erforderlig mark äfvensom att åt ifrågavarande jernvägar måtte beredas samma skydd, som tillkommer statens jernvägar.

Beträffande omförmälda bibana från Mertainen till Ylipää, hvilken bana skulle hafva till ändamål att bereda möjlighet för bearbetande af det vidsträckta malmfältet vid Ylipää, hafva emellertid sökandena uti en den 27 oktober 1900 inkommen skrift anhållit, att ansökningen om koncession å denna bandel måtte få hvila, till dess vidare undersökningar af omfattningen af jernmalmsfyndigheterna vid Ylipää hunnit ega rum. Vid den år 1899, på grund af nådigt beslut den 19 maj samma år, verkställda undersökning af mindre kända malmsfyndigheter inom Jukkasjärvi malmtrakt och dess omgifningar, utröntes, att å det helt och hållet jordtäckta område af 1,500,000 kvadratmeter vid Ylipää, inom hvilket område kompassdrag angifver, att jernmalm skulle vara att finna, samlad malm ännu icke anträffats, hvadan de förhoppningar, som man helt naturligt gjort sig med anledning af det vidsträckta kompassdraget, sålunda icke dittills blifvit bekräftade.

Vid dessa förhållanden och då sökandena icke meddelat, att några ytterligare, till bättre resultat ledande undersökningar af tillgången på samlad malm egt rum vid Ylipää, torde framställningen om koncession å bibanan från Mertainen till Ylipää icke för närvarande föranleda vidare yttrande.

I fråga om jernvägsanläggningen mellan Kiruna och Svappavaara hafva sökandena anfört, att densamma vore afsedd att bereda möjlighet för tillgodogörande af befintliga rika malmtillgångar, särskildt å Mertainens, Svappavaara och Leveäniemi malmfält, äfvensom att i öfrigt bereda kommunikationer och dermed ökad odlingsmöjlighet åt de trakter i närheten af Kalix och Torne elfdalar, som jernvägen skulle komma att genomgå och närma sig.

Svappavaara vore ett af Norrlands större malmfält. Redan kommissionen af år 1875 hade påvisat detta. Senare undersökningar och icke minst de officiella sådana, som på statens bekostnad egt rum år 1899, hade bekräftat, att så vore förhållandet, samt ytterligare gifvit vid handen, att jernmalmsfälten der hade en vida större utsträckning och ett vida större värde, än förr antagits. Svappavaara vore äfven det äldsta kända malmfältet i Norrbotten. Innan malmbrytningen på allvar påbörjats vid Gellivare, hade Svappavaara varit Norrlands mest bearbetade gruffält, der schakten i grufvorna redan nått ett djup af omkring 100 meter.

Det nyupptäckta malmfältet inom Leveäniemi, liggande på ett afstånd af endast 1,500 meter från Svappavaara malmfält, vore ändå större och värdefullare än Svappavaara.

Vidare förmälde sökandena sig hafva för afsigt att inom landet förädla en del af den fosforfria malmen från malmfälten i den mån sådant vore förenligt med den begränsade tillgången å träkol. Denna malm komme att fraktas österut till Luleå.

Derjemte tillkännagåfvo sökandena, att deras afsigt vore att hafva den ifrågavarande lokalbanan färdig samtidigt med att statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen öppnades för trafik, samt att de förbunde sig att, beträffande såväl banans byggnadssätt som anordningarne rörande trafiken å densamma, underkasta sig de bestämmelser, som gälde för nämnda statsbana.

Af de vid ansöknigen fogade planer och kostnadsförslag inhemtas hufvudsakligen följande:

Den föreslagna jernvägslinien Kiruna—Svappavaara utgår från blifvande stationen Kiruna å den under byggnad varande statsbanan Gellivare—riksgränsen och går med sydostlig hufvudriktning öfver uteslutande obebodda samt mestadels myrlända och jemna marker fram till Svappavaara, der ändbangård anlägges mellan malmberget och Svappavaara by. Banan, som framdragits strax söder om Mertainens malmfält, ligger till hela sin längd, hvilken uppgifvits till 42,7 kilometer, förutom sidospår å stationer, beräknade till 2,6 kilometer, inom Jukkasjärvi socken.

Följande allmänna bestämmelser hafva föreslagits för banan:

spårvidd .....	1,435	m.
skenor af stål, vägande för meter .....	40	kg.
syllens längd .....	2,7	m.
största lutning å banan .....	10	°/oo.
minsta krökningsradie i hufvudspår .....	600	m.

ballastens krönbredd .....	3,3 m.
» djup från syllens öfverkant till balansplanet.....	0,6 »
banvallens krönbredd .....	5,8 »
jordskärnings bredd i balansplanet.....	9,8 »
» sidolutning.....	1 : 1,5 »
bergskärnings bredd i balansplanet för två diken.....	5,82 »
» » » » ett dike.....	5,26 »
» sidolutning .....	1 : 0,2 »
minsta dimension å afloppstrumma.....	0,6 × 0,6 »

Förslaget upptager sju broar, den längsta med ett spann om 10 m., alla med landfästen i kallmur med de tre öfversta skiftena i cementbruk och å naturlig grund.

Förslaget innehåller vidare kostnad för anslutning till Kiruna bangård, ändstation vid Svappavaara, 13 vaktstugor, 2 banmästarestugor, 2 vattenstationer, 1 vändskifva, 1 lokomotivstall, stängsel på båda sidor om banan, telegraf och signaler samt rullande materiel.

Kostnaderna äro, utom för rullande materiel, beräknade till 1,869,000 kronor, motsvarande för kilometer, utan rullande materiel, 43,770 kronor.

För rullande materiel upptages ett belopp af 3 millioner kronor.

I fråga om kostnaden för den föreslagna jernvägen från Kiruna till Svappavaara tillåter jag mig redan i detta sammanhang erinra, att jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 26 oktober 1900 anmält, att civilingenjören Thisell, å egna och medintressenters i Svappavaara malmfält vägnar, hos jernvägsstyrelsen anhållit, att, till förekommande af dröjsmål, derest från behörigt håll yrkande skulle göras om banans byggande såsom statsbana, styrelsen måtte förordna en eller flera sakkunniga personer att ej mindre verkställa kontrollstakning af ifrågavarande jernvägslinie och i öfrigt genomgå och kontrollera de genom intressenternas försorg anställda undersökningar och utarbetade kostnadsförslag än äfven föreslå de ändringar och förbättringar, som kunde finnas erforderliga i de koncessionsansökningen bifogade förslag, eller med ett ord att anställa en sådan undersökning af oftanämnda jernvägsförslag, som skulle finnas nödig, i fall fråga vore att bygga jernvägen såsom statsbana, äfvensom att Thisell förbundit sig att gälda alla med undersökningen förenade kostnader.

Sedan jernvägsstyrelsen den 9 november 1900, enligt sin hemställan, erhållit nådigt bemyndigande att på sökandens bekostnad låta utföra den begärda granskningen och utredningen, anförtröddes detta uppdrag åt arbetschefen vid statsbanans mellan Gellivare och riksgränsen södra distrikt, civilingenjören C. Höjer, med biträde af afdelnings-

ingenjören E. Holmgren. Den 3 innevarande februari afgaf Höjer utlåtande, åtföljdt af nytt kostnadsförslag. Detta slutar å 3,300,000 kronor utan rullande materiel, hvilken sistnämnda för sig upptagits, liksom i det ursprungliga kostnadsförslaget, till 3 millioner kronor. Orsaken till den betydliga höjningen i kostnad för bana utan rullande materiel från 1,869,000 kronor till 3,300,000 kronor uppgifves i utlåtandet vara — förutom att banan förlängts från 42,7 till 43,6 km. i hufvudspår och från 2,6 till 7 km. i sidospår — ökning å så godt som alla poster såväl i arbetskvantiteter som i pris.

En sammanställning af de båda kostnadsförslagen visar följande resultat:

	Koncessionsansökningens förslag:	Höjers förslag:
terrasseringsarbeten .....	kr. 359,100: —	kr. 853,100: 50
broar .....	» 83,835: —	» 187,800: —
trummor .....	» 54,556: —	» 124,355: —
vägförfarter .....	» 3,850: —	» 2,000: —
stängsel .....	» 24,930: —	» 25,000: —
öfverbyggnad .....	» 578,325: —	» 753,200: —
ballastning .....	» 203,877: —	» 265,650: —
banbevakningsbostäder .....	» 79,000: —	» 109,000: —
telegraf och signaler .....	» 14,962: 85	» 17,600: —
grödes- och skogsersättningar .....	» 2,140: —	» 2,200: —
bangårdar och vattenstationer .....	» 179,000: —	» 404,000: —
tillägg för arbetsledning m. m. (enligt koncessionsansökningens förslag 18 procent, enligt Höjers förslag 20 procent) .....	» 285,424: 15	» 556,094: 50
	kr. 1,869,000: —	kr. 3,300,000: —
motsvarande per km. utan rullande materiel .....	kr. 43,770: —	kr. 75,688: —

Till följd af nådig remiss å ansökningen om koncession å jernvägsanläggning från Kiruna till Svappavaara har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insändt protokoll vid sammanträde med ortsinvånarne i tingshuset i Wittangi den 18 december 1899, yttrande af afvittringsstyresmannen i länet H. W. Boström äfvensom eget underdånigt utlåtande af den 12 januari 1900.

På sammanträdet i Wittangi, till hvilket infunnit sig ombud för Jukkasjärvi, Svappavaara och Wittangi m. fl. byar samt åtskilliga enskilda personer, förklarades enhälligt, att ingen anmärkning vore att göra mot banans föreslagna sträckning. I fråga om banans nytta och lämplighet för orten afgafs samstämmigt det yttrande, att den vore så godt som ett lifsvilkor för hela kommunen derigenom,

att afståndet till stambanan skulle betydligt förkortas och att god arbetsförtjenst bereddes befolkningen under byggandet;

att stora vidder användbar odlingsmark skulle uppodlas och en talrik fast befolkning uppstå, åtminstone i trakten af Svappavaara;

att inflyttningarne af svensk befolkning till grufvorna skulle påskynda svenska språkets spridning till de aflägsnaste orter inom kommunen;

att befolkningen i Svappavaara och Jukkasjärvi byar, som ursprungligen varit svensk och tills nu delvis bevarat sitt svenska kynne, men förlorat språket, ganska snart skulle återtaga sitt rätta språk, svenskan;

att genom lättnad i kommunikationer och godt pris för ortens alla produkter kommunens betryckta ställning skulle genast vid arbetenas påbörjande betydligt underlättas och snart förbytas till välstånd; samt

att äfven andra kommuner, såsom norra delen af Pajala, Muonioalusta kapellförsamling och Enontekis socken, blefve delaktiga af nyssnämnda förmåner.

Afvittringsstyresmannen har meddelat, att banan å 20 km. närmast Kiruna ginge öfver kronopark och derefter öfver häradsallmänning och Svappavaara bys område.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande har anfört, att de trakter, banan komme att genomlöpa, vore, frånsedt Svappavaara by och de uppspirande grufsambällena vid Luossavaara och Kiirunavaara, för närvarande helt och hållet obebyggda och, ehuru de vore belägna invid och delvis ofvanför barrskogsgränsen samt således måste anses för skogsbörd mindre tjenliga, dock inneslöte vidsträckta områden, hvilka redan vore eller genom lämplig behandling kunde blifva gräsbärande och lemna tillfälle till bosättning och utkomst åt idkare af boskapskötsel. Den ifrågasatta jernvägen och den bergverksrörelse, som deraf möjliggjordes, blefve otvifvelaktigt en mächtig häfstång för utvecklingen af denna i mångt och mycket vanlottade utkant af vårt land och ett godt medel att derstädes införa och rotfästa svenskt språk och svensk odling. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande tvekade därför icke att på det lifligaste tillstyrka nådigt bifall till den underdåniga ansökningen, dock med vilkor, att sökandena till pris, som af domän-

styrelsen bestämdes, ersatte den skog af saluvärde, som till äfventyrs blefve fäld vid jernvägens anläggning.

Uti underdånigt utlåtande den 5 mars 1900 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillkännagifvit, att de för banbyggnaden föreslagna tekniska bestämmelserna i allmänhet öfverensstämde med dem, som gälde vid statsbanan Gellivare—riksgränsen.

I öfrigt har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört hufvudsakligen följande:

Under förutsättning, att de malmtillgångar, som den af sökandena föreslagna jernvägen vore afsedd att frakta, förefunnes till sådan myckenhet och beskaffenhet, att desamma kunde anses utgöra en säker ekonomisk grund för anläggningen, hvilket syntes bestyrkas af resultaten utaf de undersökningar rörande malmfyndigheterna i Svappavaara och närliggande trakt, hvilka på statsverkets bekostnad utförts under såväl år 1875 som år 1899, funne styrelsen de fördelar, som anläggningen af denna jernväg skulle medföra, vara så betydliga, att dess utförande borde befrämjas.

I likhet med hvad styrelsen yttrat i underdåniga utlåtanden den 19 november 1892 och den 2 oktober 1896 rörande då ifrågasatta koncessioner å jernvägen Gellivare—riksgränsen, ansåge styrelsen jemväl bibanan från Svappavaara till Kiruna vara egnad att utföras såsom stambana, bland annat på grund deraf, att densamma i viss mån hade samma ändamål som berörda bana, nemligen att tillgodogöra nu värdelösa mineralrikedomar och att derigenom främja kulturen i dessa nordliga trakter af riket, samt att detta mål skulle säkrare och bättre uppnås, om bibanans anläggning och trafik ombesörjdes af hufvudbanans förvaltning, hvarigenom icke blott skulle vinnas besparing i kostnaden för personal och materiel, utan äfven förebyggas eljest lätt uppstående konkurrens om arbetskrafter och tvister om rätten till transport af ökad godsmängd på hufvudbanan, som med ungefär lika eller måhända något mindre trafikförmåga än bibanan redan hade en väsentlig del af denna förmåga tagen i anspråk af ingånget aftal om frakt af malmen från Kiirunavaara och Luossavaara gruffält.

Såsom statsbana skulle den föreslagna jernvägen Kiruna—Svappavaara genom en böjning närmare Torne elf och Jukkasjärvi kyrkoby med en ringa förlängning komma att vida kraftigare befrämja landets odling i den härtill lämpliga floddalen och bättre befordra tillförseln af ladugårdsprodukter till de nya grufsamhällena än den nu föreslagna jernvägen, som i nästan rätlinig riktning vore framdragen nära och å

vissa sträckor ofvanför barrskogsgränsen, hvarest förutsättningarna för en jordbrukande befolknings utkomst vore svaga.

På grund häraf ansåge sig styrelsen böra förorda, det Eders Kongl. Maj:t täcktes hos Riksdagen äska nödiga medel till utförande af den föreslagna jernvägen med ofvan angifna jemkning i liniens plan, derest sådan vid närmare undersökning visade sig lämplig.

I händelse Eders Kongl. Maj:t icke skulle pröfva skäligt att låta vidtaga åtgärder för utförande af ifrågavarande jernväg såsom statsbana, ansåge sig styrelsen ega giltig anledning att i underdånighet förorda, att den sökta koncessionen blefve på vissa angifna vilkor och förbehåll beviljad.

Då hufvudbanan Luleå—Gellivare—riksgränsen, såsom ofvan anförts, hade en väsentlig del af sin trafikförmåga tagen i anspråk af äldre trafikförbindelser, ansåge styrelsen det vara nödvändigt att redan vid beviljande af koncession å dess nu afsedda bibana bestämma den godsmängd, som dennas intressenter egde rätt att få befördrad på hufvudbanan i ena eller båda riktningarne, hvilken godsmängd torde böra bestämmas på förslag af jernvägsstyrelsen, som vore i tillfälle bedöma hufvudbanans trafikförmåga inom den högfjellsregion, hvaröfver densamma vore framdragen såsom den första vägförbindelsen.

Öfriga af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna vilkor och förbehåll öfverensstämma med dem, som pläga intagas i alla jernvägs-koncessioner, och torde icke nu tariffva särskild redogörelse.

Sedan i anledning af hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat sökandena anført, att den malmkvantitet, de önskade få framfor-sladd mellan Kiruna och riksgränsen, enligt beräkningar skulle komma att utgöra:

år 1903 en relativt mindre kvantitet,

» 1904 omkring 500,000 ton,

» 1905 » 700,000 »

» 1906 och följande år 1,200,000 à 1,500,000 ton,

har jernvägsstyrelsen uti underdånigt utlåtande den 26 april 1900 an-fört väsentligen följande:

I likhet med de myndigheter, som förut i ärendet afgifvit yttran-den, funne jernvägsstyrelsen de fördelar, som vore att förvänta genom anläggande af ifrågavarande lokalbana från den blifvande statsbane-stationen Kiruna till Svappavaara, vara af den betydendet, att denna banas utförande borde af det allmänna främjas. Såsom i ärendet fram-hållits, vore denna jernvägsanläggning nödvändig för tillgodogörandet



af de i dessa trakter befintliga malmtillgångar, och otvifvelaktigt vore att efter banans anläggning ej obetydliga sträckor odlingsbar mark i banans närhet komme att utgöra ett lämpligt fält för boskapsskötsel, hvarförutom jernvägsföretaget komme att kraftigt bidra till utbredande och betryggande af den svenska kulturen i dessa landsdelar. Styrelsen, som sålunda anslöte sig till de i ärendet förut gjorda uttalanden rörande jernvägsföretagets nytta och behöflighet, funne sig dessutom ega så mycket giltigare anledning att tillstyrka dess utförande, som derigenom ställes i utsigt för statens jernvägar att erhålla ökad vinst genom den malmtransport, som medelst den nu ifrågasatta jernvägen skulle komma att tillföras statsbanan mellan Kiruna och riksgränsen.

Om styrelsen sålunda ansåge sig ega fullgiltig anledning tillstyrka jernvägsföretagets utförande, förefunnes deremot, enligt styrelsens förmenande, icke nog talande skäl för denna banas anläggande genom statens försorg. Såsom utgörande under nuvarande förhållanden allenast en bibana till den blifvande Ofotenbanan, torde nemligen den nu ifrågasatta banan, mot hvilkens föreslagna sträckning ej af ortsinvånarne framstälts någon anmärkning, icke vara af annan än lokal betydelse samt koncession å jernvägsföretaget således icke böra sökandena förvägras.

I anledning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande i fråga om bestämmande af den godsmängd, bibanans intressenter skulle ega rätt att få befördrad på hufvudbanan i ena eller båda riktningarna, hade styrelsen, med fästadt afseende derå, att malmen från dessa trakter hufvudsakligen vore afsedd att exporteras öfver Ofoten, låtit verkställa en utredning rörande statsbanans trafikförmåga å linien Kiruna—riksgränsen, af hvilken utredning framginge, att den malmkvantitet, som efter fullbordande af Ofotenbanan skulle kunna årligen framforslas å linien Kiruna—riksgränsen utöfver den kvantitet af 1,200,000 ton, som för Luossavaara—Kirunavaara aktiebolags räkning skulle fraktas, icke torde under vanliga förhållanden komma att understiga 1,500,000 ton. Och hade styrelsen för Norges statsbanor på gjord förfrågan förklarad, att Narvik—riksgränsbanans eller Sildvik (20 km)-riksgränsbanans transportförmåga torde medgifva en årlig transport af 1,500,000 ton utöfver nyssnämnda kvantitet af 1,200,000 ton; detta dock under förutsättning att transporten jemt fördelades hela året om samt erforderlig ökning af malmvagnparken skedde direkt för den nya trafikantens räkning, likasom ock behöfliga anläggningar och anordningar vid Sildvik (en tillämnad lastplats vid Rombaksfjorden innanför Narvik).

Enligt kontrakt den 2 juli 1898 hade, fortsätter jernvägsstyrelsen, svenska staten tillförsäkrat förenämnda bolag rätt att å jernvägen Gellivare—riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen ofvannämnda kvantitet, 1,200,000 ton, jernmalm eller af sagda myckenhet förädlad produkt. Denna rätt vore bolaget tillerkänd på grund af särskilda förhållanden vid banans tillkomst, men någon förpligtelse för statens jernvägar att derutöfver frakta viss malmkvantitet för vare sig sagda bolag eller nu ifrågavarande koncessionssökande eller andra bibaneintressenter borde, enligt styrelsens åsigt, icke ifrågakomma, utan torde dylik transport, jemlikt gällande trafikreglementes bestämmelser, böra verkställas i den mån förhandenvarande transportmedel sådant medgäfve.

På grund af det anförda har jernvägsstyrelsen hemställt, det Eders Kongl. Maj:t täcktes i nåder meddela sökandena rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters spårvidd från Kiruna till Svappavaara.

Chefen för generalstaben har i afgifvet underdånigt utlåtande tillstyrkt bifall till koncessionsansökningen, och chefen för fortifikationen har icke haft något att erinra mot ansökningen.

Slutligen har, till följd af nådig remiss, domänstyrelsen den 19 juni 1900 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet och dervid till en början erinrat, att den föreslagna jernvägslinien i sin helhet låge inom den s. k. öfre barrskogsregionen, som karakteriserades af svag växtlighet och glesa skogsbestånd, samt vidare yttrat, att faran af eldskada genom en jernvägsanläggning vore der desto större, som de trakter banan genomskure vore till väsentligaste delen obebyggda och brist på folk alltså omöjliggjorde ett hastigt dämpande af skogseld, hvilken, en gång lössläppt, sprede sig till större vidder och orsakade oberäknelig skada, hvadan vissa försigtighetsmått i syfte att förekomma eldfara för skogen vore af nöden, och har styrelsen för den skull hemställt, att föreskrifter af enahanda innehåll som de, hvilka genom nådiga beslut af den 23 april och den 6 juli 1888 utfärdats till efterrättelse för dåvarande innehafvare af koncession å anläggning och trafikerande af jernväg mellan Luleå, Gellivare och Luossavaara, måtte blifva gällande jemväl för sökandena till koncession å nu ifrågavarande bana.

Vidare har domänstyrelsen, i likhet med länsstyrelsen, hemställt, att ersättning för den timmerskog, som å kronans mark måste i jernvägslinien fällas, skulle af sökandena erläggas efter pris, som styrelsen bestämde.

I öfrigt har styrelsen icke haft något från skogsväsendets sida att erinra emot den ifrågavarande jernvägsanläggningen.

De af domänstyrelsen omförmälda särskilda bestämmelser till förekommande af eldfara äro med den formulering, de erhöillo genom nådigt bref den 6 juli 1888, af följande lydelse: »att der jernvägen på sektionen Luleå—Gellivare går genom skogsmark, det skall åligga koncessionshafvarne, till förekommande af eldfara för skogen, att vid jernvägsliniens bredhuggning qvarlemna de löfträd, som ej äro hinderliga för banvallens anläggning; att under byggnadstiden aflöna de vakter, Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, efter vederbörande jägmästares hörande, finner nödigt anställa för tillsyn öfver elds handterande ute å marken och, om skogseld uppkommer, genast låta vid jernvägen anstälde arbetare vidtaga erforderliga släckningsåtgärder; att ofördröjligen låta rensa marken närmast jernvägen till en bredd af tjugu meter å hvardera sidan från vindfällda och torra träd samt från toppar, grenar, ris och annat antändligt skogsaffall, äfvensom låta vid större stigningar och, efter vederbörande jägmästares bestämmande, äfven eljest å tallhedar afskilja nämnda område å ömse sidor om banan från angränsande skogar medelst ett dike af tillräckligt djup och erforderlig sidodosering samt minst en meters dagöppning, hvarjemte Kongl. Maj:t föreskrifvit, att de lokomotiv, som å jernvägen användas, skola skyndsammast och sist inom tre månader härefter vara försedda med ej mindre gnistersläckare af svenska statsbanornas modell, än äfven slaggfångare på asklådan likaledes af nämnda statsbanors modell, vid äfventyr för uraktlåtenhet deraf, att jernvägens befarande med lokomotiv kommer att inställas.»

Jag tillåter mig erinra att, medan förarbetena för åstadkommande af statsbanan Gellivare—riksgränsen pågingo, G. A. Granström, i egenkap af representant för innehafvare af inmutarerätten till Svappavaara malmfält, den 5 juni 1897 ingifvit underdånig framställning om jernvägsliniens mellan Gellivare och Luossajärvi (Kiruna) dragande mera östligt och derigenom närmare Svappavaara än föreslaget blifvit. Ut i denna framställning, för hvilken närmare redogöres i propositionen till 1898 års Riksdag n:o 45 sid. 43, hade Granström, bland annat, framhållit, att alla skäl, som anförts till fördel för en jernvägs dragande förbi Kirunavaara och Luossavaara från Gellivare till norska gränsen, gälde äfven Svappavaara; men dertill komme, att en afvikning af jernvägen förbi Svappavaara skulle medföra stora fördelar för befolkningen,

under det att den endast förbi Kirunavaara projekterade banan komme att dragas genom nästan alldeles obebyggda områden.

Med hänsyn såväl härtill som till statens direkta intresse, derest staten, efter förändrad lagstiftning, komme att deltaga i malmfältens afkastning, hemstälde Granström, huruvida icke i planen för undersökningen af den blifvande statsbanan finge ingå möjligheten att med den ifrågasatta jernvägen beröra Svappavaara malmfält eller åtminstone att linien droges närmare malmfältet, än hvad vid förutvarande stakningar varit händelsen.

Uti underdånig skrifvelse den 8 december 1897 yttrade jernvägsstyrelsen (propositionen år 1898 n:o 45 sid. 44) bland annat, att redan vid okulär besigtning tydligt framgått, att linien förbi Svappavaara med Gellivare som utgångspunkt vore betydligt underlägsen den föreslagna vestligare linien i fråga om lutningsförhållanden och dessutom betydligt längre. Det med banans framdragande öfver Svappavaara afsedda ändamålet vunnes lämpligast — anförde vidare jernvägsstyrelsen — genom anläggande af en särskild jernväg från Svappavaara till Luossajärvi (Kiruna), enär den på trafiken menligt inverkan öknings af hufvudliniens längd derigenom undvekes och terrängförhållandena derjemte vore rätt gynsamma för en dylik anläggning.

Då jag den 4 februari 1898 inför Eders Kongl. Maj:t föredrog, bland annat, frågan om anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen, fann jag mig (propositionen år 1898 n:o 45 sid. 65) böra gifva jernvägsstyrelsen rätt i valet mellan de alternativa sträckningarne söder om Luossajärvi (Kiruna) och framhöll dervid, att för beredande af tillfälle att transportera malm från malmfälten vid Koskulls kulle och Svappavaara den utvägen alltid stode öppen att genom bibanor förena dessa malmfält med jernvägens hufvudlinie. Bibanan mellan Gellivare och Koskulls kulle har ock sedermera kommit till stånd genom statens försorg mot skyldighet för vederbörande grufintressenter att genom årlig amortering återgälda kostnaden.

Beträffande malmtillgången å de malmfält, som skulle betjenas genom en jernväg från Kiruna till Svappavaara, inhemtas följande ur ofvan omförmälda berättelse om undersökningen inom Jukkasjärvi malmtrakt.

Å Svappavaara malmfält beräknas den totala malmarean uppgå till omkring 50,000 qvm., hvaraf ungefär  $\frac{3}{5}$  utgöres af blodsten och  $\frac{2}{5}$  af svartmalm. (Vid Kirunavaara och Luossavaara anses den sammanlagda malmarean uppgå till omkring 300,000 qvm.) Malmföre-

komsten vid Svappavaara höjer sig i genomsnitt 70 meter öfver den projekterade jernvägens nivå, och torde malmförekomsten kunna beräknas till 13 millioner ton ofvan nämnda nivå, under förutsättning att fyndigheten till detta djup har samma areal som i dagen. Att betydande malmkvantiteter finnas äfven under denna nivå är i högsta grad sannolikt. (Kirunavaara och Luossavaara anses tillsammans innehålla 233 millioner ton malm ofvan sjön Luossajärvis nivå.) Såväl blodstenen som svartmalmen vid Svappavaara utmärkas af hög jernhalt, hög fosforhalt och vexlande, delvis hög halt af kolsyrad kalk.

Leveäniemi malmfält innehåller jernmalm i stor kvantitet, dels svartmalm och dels blodsten. Malmarean har hittills icke kunnat bestämmas (fältet är betäckt af 3—13 m. jord) men det synes genom sammanställning af de magnetiska mätningarnas och diamantborrnin-garnas resultat framgå, att densamma är mycket betydande och att detta nya malmfält väl förtjenar en plats vid sidan af de stora jernmalmsfälten Kirunavaara, Gellivare och Svappavaara. Jernmalmen vid Leveäniemi är utmärkt genom hög jernhalt, i högsta grad vexlande fosforhalt, likaledes vexlande halt af kolsyrad kalk, mycket ringa titanhalt och låg svafvelhalt.

Mertainens malmfält slutligen har icke heller kunnat fullständigt undersökas. De på undersökningskartan utmärkta malmpartierna hafva beräknats innehålla en area af approximativt 6,500 qvm. Dessutom förekommer mycket magnetitrik »malmbreccia» inom en areal af omkring 75,000 qvm., hvilken breccia torde delvis lämpa sig för magnetisk separation, så mycket mer som den i densamma förekommande malmen är af synnerligen hög jernhalt och ytterst låg fosforhalt. Hvad Mertainenmalmens kemiska beskaffenhet beträffar, utmärkes den af en mycket hög jernhalt, synnerligen låg fosforhalt och låg svafvelhalt samt en titansyrehalt, som i ett prof uppgick till 0,80 procent.

Den af jernvägsstyrelsen omförmälda bestämmelsen i öfverenskom-melsen mellan staten och Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag den 2 juli 1898 i fråga om statens skyldighet att årligen transportera viss myckenhet jernmalm från Kiruna till riksgränsen är af följande lydelse:

» § 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst

en million tvåhundra tusen ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle, dock att staten fritager sig från ansvar för den minskning i den transporterade malmmängden, som kan uppstå, derest bolaget icke med största möjliga jemnhet fördelar malmafsändningen på årets särskilda månader.»

Uti mitt anförande till statsrådsprotokollet den 4 februari 1898 yttrade jag i fråga om den öfriga transport, som kunde å jernvägen ifrågakomma (propositionen år 1898 n:o 45 sid. 67), att för möjligheten af vinst redan under den tid, kontraktet med bolaget varade, talade utsigten dels att genom de antydda bibanorna skaffa ökad malmtransport och dels att vinna annan trafik, ej mindre rent lokal än äfven, framdeles, transitotrafik.

Jag torde ock få erinra derom, att i det vid 1898 års proposition fogade förslagskontraktet den malmqvantitet, staten skulle hafva att mot den bestämda ersättningen af viss årlig amortering å anläggningskostnaden m. m. frakta för bolagets räkning, upptagits till 1,500,000 ton årligen, men att Riksdagen ansett, att detta maximum borde minskas till 1,200,000 ton, dervid Riksdagen ock betonat, att för den malmtransport, staten derutöfver åt bolaget besörjde, staten borde ega att uppbära särskild afgift, hvarförutom äfven Riksdagen för sin del framhållit, att vinst kunde vara att påräkna, bland annat, genom den malmtransport, som medelst ifrågasatta bibanor kunde komma att tillföras jernvägen från andra grufdistrikt. (Riksdagens skrifvelse år 1898 n:o 38 sid. 10.)

Nu har emellertid på grund af de betydligt ökade anläggningskostnaderna för jernvägen från Gellivare till riksgränsen och deraf följande ökning i det belopp, Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag har att årligen erlägga till staten, detta bolags styrelse uti särskilda den 28 nästlidne januari ingifna underdåniga framställningar anhållit, dels att Eders Kongl. Maj:t täcktes medgifva, att den kvantitet — 1,200,000 ton — jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt, som bolaget mot den i § 3 i kontraktet med staten den 2 juli 1898 bestämda ersättning egde rätt att få fraktad från Kiruna till riksgränsen, finge ökas med 47,5 procent och sålunda bestämmas till i rundt tal 1,770,000 ton, dels ock att Eders Kongl. Maj:t täcktes medgifva bolaget rätt att, utöfver berörda kvantitet af 1,770,000 ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt, ytterligare framför andra trafikanter, emot ersättning som kunde blifva bestämd, frakta årligen mellan Kiruna och riksgränsen 430,000 ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt.

Dessa båda framställningar, af hvilka i alla händelser den förstnämnda icke torde kunna bifallas utan Riksdagens medgifvande, äro för närvarande öfverlemnade till jernvägsstyrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande.

Uti nu förevarande ärende torde i främsta rummet böra utrönas, om anledning förekommer att anlägga jernvägen Kiruna—Svappavaara såsom statsbana. I detta hänseende synes mig jernvägsstyrelsen hafva rätt deruti, att inga tillräckliga skäl tala för en sådan åtgärd. Det förhåller sig visserligen så, att bibanan från Gellivare till Koskulls kulle bygdes såsom statsbana, men dervid råder dock den skilnaden att, medan Svappavaarabanan skulle blifva 43,6 kilometer lång, banan till Koskulls kulle endast är 9 kilometer lång och således i vida mindre mån lämpar sig att utgöra en jernväg för sig.

Nu ifrågavarande ansökning om koncession å jernvägsanläggning Kiruna—Svappavaara lärer emellertid icke kunna bifallas utan vissa särskilda vilkor och förbehåll. Det faller af sig sjelft, att dervid skola medtagas alla de vilkor och förbehåll, som numera ingå i hvarje koncession å jernvägsanläggning och af hvilka jag här endast torde behöfva erinra om de utförliga bestämmelserna rörande statens rätt att när som helst lösa till sig jernvägen med hvad dertill hör. Äfven det ofvan omförmälda, af domänstyrelsen begärda vilkoret i fråga om åtgärder till förekommande af eldfara torde böra införas i koncessionen.

Såsom särskildt vilkor för att koncession skall kunna beviljas torde böra fordras, att sökandena ådagalägga, att de förfoga öfver det penningebelopp, som erfordras för jernvägens byggande och för anskaffande af den behöfliga rullande materielen. Då på senare tider, sedan penningetillgången blifvit knappare, städse påkallats, att koncessionssökande skola, innan koncession beviljas, visa skälig anledning till att de kunna anskaffa det behöfliga kapitalet, och då en dylik redogörelse sedan lång tid tillbaka enligt de vanliga koncessionsvilkoren städse fordrats för tillstånd till arbetets påbörjande å inlöst mark, kan den nu föreslagna fordringen, att sökandena skola, redan innan koncessionen beviljas, ådagalägga att de förfoga öfver nödiga medel, icke anses alltför betungande för sökandena.

I enlighet med hvad som år 1898 fordrades af Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag, torde ock i koncession å nu ifrågavarande jernvägsanläggning böra, i syfte att bibehålla företaget såsom svenskt, såsom vilkor för tillstånd till byggnadsarbetets påbörjande föreskrifvas, att det ådagaläggas, dels att koncessionen öfverlätits å ett aktiebolag,

i hvars ordning stadgas, att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing, dels ock att Svappavaara och Leveäniemi malmfält egas af ett eller två aktiebolag, i hvilkas bolagsordning är stadgadt, att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing, och att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del deraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende å föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Eders Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom, äfvensom att för de fyra aktier i grufvebolaget eller grufvebolagen, hvilka — i likhet med hvad som skett beträffande Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag — torde böra till staten med full eganderätt öfverlätas, talan skall föras af den, som Eders Kongl. Maj:t dertill förordnar. Dessutom torde böra fordras, att i såväl jernvägsbolagets som grufvebolagets eller grufvebolagens ordningar skall, i likhet med hvad numera är fallet med ordningen för Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag, vara intagen en bestämmelse derom, att Eders Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i bolagets styrelse.

Med hänsyn till de förpligtelser staten, på sätt förut omförmälts, iklädt sig gent emot Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag i fråga om transporterande af viss myckenhet jernmalm eller deremot svarande myckenhet förädlad produkt för hvarje år under kontraktstiden, bör ock uti koncession å jernvägsanläggning Kiruna—Svappavaara inryckas förbehåll om skyldighet för denna jernvägs egare och trafikanter att vara underkastade den inskränkning i tillfälle till vidaretransport öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, som kan blifva en följd af den redan träffade öfverenskommelsen mellan staten och Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag samt af de medgifvanden af rätt till transport af malm till större myckenhet än öfverenskommelsen innehåller, som möjligen kunna varda sistnämnda bolag förunnade.

Då helt naturligt tillräcklig erfarenhet ännu saknas, huru trafikförhållandena komma att gestalta sig å en jernväg, som genomlöper fjelltrakter å så lång sträcka som statsbanan Gellivare—riksgränsen, och det därför måste anses önskvärdt, att jernvägsstyrelsen under det första trafikåret icke får att göra med mer än en större trafikant, nemligen den med hvilken aftal redan träffats, torde i koncession för jernvägen Kiruna—Svappavaara böra stadgas, att transporten af malm från denna bibana öfver statsbanan till riksgränsen icke får taga sin början förr än ett år efter sistnämnda banas öppnande för allmän trafik.



Innan frågan om beviljande af koncession å jernvägsanläggning från Kiruna till Svappavaara till slutlig pröfning företages, torde böra tagas under öfvervägande, huruvida anledning förefinnes att inhemta Riksdagens yttrande i ärendet. I detta hänseende förekommer, att, sedan i särskilda motioner vid 1893 års riksdag föreslagits, att Riksdagen ville ingå till Eders Kongl. Maj:t med begäran, att Eders Kongl. Maj:t icke utan Riksdagens föregående hörande måtte meddela koncession å någon jernväg inom Norrbottens län, Riksdagen i skrifvelse den 19 april 1893 (n:o 46), med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende hvarje jernväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län måste anses ega, anhållit, att, innan koncession meddelades å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Nu kan det väl sägas, att ifrågavarande endast 43,6 kilometer långa bibana till statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen är att betrakta som en lokalbana, en utfartsväg för några icke synnerligen långt från hufvudbanan, men betydligt aflägst från riksgränsen befintliga malmfält. Men då banan å andra sidan har till så godt som uteslutande uppgift att förmedla transport af betydliga myckenheter malm från dessa malmfält hufvudsakligen till utlandet, kan det ej fränses, att banan, åtminstone i ekonomiskt afseende, får en annan än lokal betydelse. Vid detta förhållande och då de antydningar om tillkomsten af denna bibana, som, på sätt förut återgifvits, förekommo vid 1898 års riksdagsförhandlingar, icke torde kunna uti nu ifrågavarande hänseende anses tillräckliga, torde riktigast vara, att Riksdagen i koncessionsärendets nuvarande läge får del af hvad i detsamma hittills förekommit.

Jag hemställer således, att Eders Kongl. Maj:t täcktes lemna Riksdagen tillfälle att yttra sig i anledning af omförmälda ansökning om koncession å anläggning af jernväg från Kiruna till Svappavaara och afvakta Riksdagens svar, innan Eders Kongl. Maj:t företager den slutliga pröfningen af koncessionsansökningen.»

Uti den skrifvelse, hvaruti Riksdagen år 1898 till Kongl. Maj:t anmälde sitt beslut om anläggning af statsbanan från Gellivare till riksgränsen, framhöll Riksdagen, hurusom vinst å denna jernväg vore att för staten påräkna, bland annat, genom den malmtransport, som medelst ifrågasatta bibanor kunde komma att tillföras statsbanan. En sådan fördel skulle uppenbarligen beredas staten genom den jernväg från

Kiruna till Svappavaara, för hvars anläggning enskilde nu hos Kongl. Maj:t begärt koncession. Om staten sålunda bör hafva intresse af att denna jernväg kommer till stånd, anser utskottet å andra sidan, i enlighet med hvad af jernvägsstyrelsen och föredragande departementschefen i detta ärende anförts, att tillräckliga skäl ej tala för, att den sålunda ifrågasatta bibanan anlägges genom statens försorg och på dess bekostnad. Under sådana förhållanden synes det utskottet icke böra förvägras de enskilde, som derom gjort ansökning, att få utföra jernvägsanläggningen och derigenom tillgodogöra de i dessa trakter befintliga malmtillgångar.

Såsom af de i ärendet hörda myndigheter och särskildt af departementschefen framhållits, bör emellertid koncession å ifrågavarande jernvägsanläggning lemnas endast under särskilda villkor och förbehåll. Lika med departementschefen anser utskottet sålunda, att, innan koncession beviljas, sökandena skola hafva ådagalagdt, att de förfoga öfver det penningbelopp, som erfordras för jernvägens byggande och för anskaffande af den behöfliga, rullande materielen.

Af synnerlig vigt är vidare att söka betrygga ifrågavarande företags bibehållande såsom svenskt. Beträffande de malmfält, hvilkas tillgodogörande jernvägen afser, har i sådant syfte af departementschefen uppstälts den fordran, att desamma, nemligen Svappavaara och Leveäniemi malmfält, skola egas af ett eller två aktiebolag, i hvilkas bolagsordning är stadgadt: att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing; att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del deraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende å föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom; att för de fyra aktier i grufvebolaget eller grufvebolagen, hvilka böra till staten med full eganderätt öfverlätas, talan skall föras af den, som Kongl. Maj:t dertill förordnar; samt att Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i bolagsstyrelsen. Hvad angår sjelfva jernvägen, bör, enligt hvad departementschefen framhållit, koncessionen å densamma öfverlätas å ett aktiebolag, i hvars ordning stadgas, dels att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing, dels ock att Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i detta bolags styrelse.

I koncessionen för Kiruna—Svappavaara jernväg bör vidare, på sätt departementschefen förordat, införas särskilda villkor *dels* i fråga om vidtagande af vissa åtgärder till förekommande af eldfara, *dels* om skyldighet för jernvägens egare och trafikanter att vara underkastade

den inskränkning i tillfälle till vidaretransport öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, som föranledes af de medgifvanden af rätt till transport af jernmalm eller deraf förädlad produkt, som redan af staten kontraktse enligt lemnats eller framdeles kan komma att lemnas Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag, dels och derom, att transporten af malm från Kiruna—Svappavaara jernväg öfver statsbanan till riksgränsen icke får taga sin början förr än ett år efter sistnämnda banas öppnande för allmän trafik.

Jemte dessa särskilda bestämmelser bör koncessionen å ifrågavarande jernvägsanläggning gifvetvis innehålla alla de vilkor och förbehåll, som numera ingå i hvarje jernvägskoncession och bland hvilka särskildt må påpekas bestämmelser om rätt för staten att när som helst inlösa jernvägen med tillhörigheter.

Under de vilkor och bestämmelser, som här ofvan angifvits, bör enligt utskottets mening den sökta koncessionen å jernvägen Kiruna—Svappavaara kunna beviljas. Skulle framdeles fråga uppstå om utsträckning af denna bana, lärer, för så vidt den ifrågasatta utsträckningen är af någon betydighet, tillstånd härtill icke af Kongl. Maj:t meddelas, utan att Riksdagen deröfver blifvit hörd.

I enlighet med hvad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande proposition, Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t tillkännagifva, att Riksdagen ej har något att erinra deremot, att koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län af Kongl. Maj:t beviljas under de vilkor och förbehåll, som föredragande departementschefen enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet förordat.

Stockholm den 21 mars 1901.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

#### Reservationer:

af herr *K. Bohnstedt*, som ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»I likhet med hvad departementschefen och de i ärendet hörda myndigheterna framhållit anser utskottet, att koncession å ifrågavarande jernvägsanläggning bör lemnas endast under särskilda vilkor och förbehåll. Sålunda anser utskottet att, innan koncession beviljas, sökandena skola hafva ådagalagdt, att de förfoga öfver det penningbelopp, som erfordras för jernvägens byggande och för anskaffande af den behöfliga, rullande materielen. *Af synnerlig vikt är vidare att betrygga ifrågavarande företags bibehållande som svenskt.* Beträffande de malmfält, hvilkas tillgodogörande jernvägen afser, har i sådant syfte af departementschefen uppstälts den fordran, att desamma, nemligen Svappavaara och Leveäniemi malmfält, skola egas af ett eller två aktiebolag, i hvilkas bolagsordning är stadgad: att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing; att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del deraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende å föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom; att för de fyra aktier i grufvebolaget eller grufvebolagen, hvilka böra till staten med full eganderätt öfverlätas, talan skall föras af den, som Kongl. Maj:t dertill förordnar; samt att Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i bolagsstyrelsen. Hvad angår sjelfva jernvägen, bör koncessionen å densamma öfverlätas å ett aktiebolag, i hvars ordning stadgas, dels att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing och att Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i detta bolags styrelse, dels ock att fyra aktier i jernvägsbolaget böra till staten med full eganderätt öfverlätas, och att talan för dem skall föras af den, som Kongl. Maj:t dertill förordnar.

I koncessionen för Kiruna—Svappavaara jernväg bör äfven införas särskilda vilkor *dels* i fråga om vidtagande af vissa åtgärder till förekommande af eldfara, *dels* om skyldighet för jernvägens egare och trafikanter att vara underkastade den inskränkning i tillfälle till vidaretransport öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, som föranledes af de medgifvanden af rätt till transport af jernmalm eller deraf förädlad produkt, som redan af staten kontraktsevenligt lemnats Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag.

Enligt hvad i statsrådsprotokollet meddelas, har sistnämnda bolags styrelse hos Kongl. Maj:t gjort framställning *dels* om att den kvantitet — 1,200,000 ton — jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt, som bolaget mot den i § 3 i kontraktet med staten den 2 juli 1898 bestämda ersättning egde rätt att få fraktad från Ki-

runa till riksgränsen, finge ökas med 47,5 procent och sålunda bestämmas till i rundt tal 1,770,000 ton, dels ock om rätt för bolaget att utöfver berörda kvantitet af 1,770,000 ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnin förädlad produkt, ytterligare framför andra trafikanter, emot ersättning som kunde blifva bestämd, frakta årligen mellan Kiruna och riksgränsen 430,000 ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnin förädlad produkt.

Enligt utskottets uppfattning torde båda dessa frågor, innan de afgöras af Kongl. Maj:t, komma att underställas Riksdagens pröfning, helst de beslut, hvartill desamma föranleda, otvifvelaktigt komma att i högst väsentlig grad inverka ej allenast på malmtrafiken från Svappavaara och Leveäniemi gruffält utan äfven på möjligheten för transport af jernmalm från öfriga malmfält, hvilkas produkter måste fraktas å berörda statsbana.

Jemte dessa särskilda bestämmelser bör konsessionen å ifrågavarande jernvägsanläggning givetvis innehålla alla de vilkor och förbehåll, som numera ingå i hvarje jernvägskoncession och bland hvilka särskildt må påpekas bestämmelser om rätt för staten att när som helst inlösa jernvägen med tillhörigheter. Bland koncessionsvilkoren synes vidare böra upptagas, att jernvägen icke får intecknas till högre belopp än som motsvarar kostnaden för jernvägens anläggning.

Skulle framdeles fråga uppstå om utsträckning af denna bana, lärer, för så vidt den ifrågasatta utsträckningen är af någon betydighet, tillstånd härtill icke af Kongl. Maj:t meddelas, utan att Riksdagen deröfver blifvit hörd.

I enlighet med hvad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande proposition, Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t tillkännagifva, att Riksdagen ej har något att erinra deremot, att koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbana emellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län af Kongl. Maj:t beviljas under de vilkor och förbehåll, som här öfvan blifvit af statsutskottet angifna;

samt af herr *I. Wijk*.

Herr *A. G. L. Billing* har begärt få antecknad, att han icke deltagit i förestående ärendes behandling i utskottet.