

N:o 44.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående anvisande af medel för inköp af jernvägen mellan Luleå och norska gränsen; gifven Stockholms slott den 2 maj 1890.

Under åberopande af bifogade protokoll öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att för statens räkning för en köpeskilling af högst 6,750,000 kronor och på de vilkor i öfrigt, Kongl. Maj:t bestämmer, inköpa jernvägen mellan Luleå och gränsen mot Norge med alla dertill hörande byggnader och öfriga för trafikens behof utförda anläggningar jemte den vid jernvägen befintliga rullande materiel, som, vid en af maskiningeniören V. L. Klemming i september månad år 1889 verkställd uppskattning derå, uppgifvits tillhöra bolaget »The Swedish and Norwegian railway company, limited», till Kongl. Maj:ts förfogande anvisa ej mindre nämnda belopp, 6,750,000 kronor, än äfven för bestridande af ifrågakommande kostnader för inköpets verkställande 250,000 kronor, att i den mån sådant erfordras för de dermed afsedda ändamålen användas.

Tillika föreslår Kongl. Maj:t Riksdagen

att de ifrågavarande beloppen, tillhopa högst 7,000,000 kronor, må anvisas att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kongl. Maj:t att lyfta beloppen, när Kongl. Maj:t finner sådant nödigt.

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

O S C A R.

V. L. Groll.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 2 maj 1890.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern friherre ÅKERHJELM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve LEWENHAUPT,
Statsråden: friherre VON OTTER,
WENNERBERG,
friherre PALMSTIERNA,
friherre VON ESSEN,
friherre ÅKERHJELM,
ÖSTERGREN,
GROLL och
WIKBLAD.

1:o.

Departementschefen statsrådet Groll yttrade:

»År 1882 anhöllo hos Eders Kongl. Maj:t fullmäktigen i riksbanken, filosofie doktorn J. W. Arnberg, dåvarande fullmäktigen i riksgäldskontoret, kaptenen, numera friherre C. G. Hierta samt numera aflidne medicine doktorn A. Ljunggren att, som, efter underhandlingar mellan ingenjörsfirman Wilkinson & Jarvis i London och sökandene, nämnda firma förklarar sig villig att bilda ett hufvudsakligen engelskt bolag för byggande af jernväg från Ofotens fjord i Norge tvärt öfver den

skandinaviska halfön till Luleå, med bibana till Töre och derifrån framdeles än vidare till Haparanda, Eders Kongl. Maj:t måtte meddela sökandene tillstånd att under vissa uppgifna vilkor anlägga en för godstrafik afsedd jernväg från lämplig punkt på norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmfält och derifrån genom Gellivara malmfält och distrikt fram till Luleå stad med sidobana till Töre i Kalix socken, äfvensom att, när Eders Kongl. Maj:t ansåge tidpunkten dertill lämplig, fortsätta liniens byggande mellan Töre och Haparanda för anslutning till det finska jernvägsnätet.

Då detta ärende den 8 december 1882 inför Eders Kongl. Maj:t anmäldes, behagade Eders Kongl. Maj:t bevilja sökandene rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters (4,83 fots) spårvidd från lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmfält och derifrån genom Gellivara malmfält och distrikt fram till Luleå stad, med rätt för sökandene att å ingenjörsfirman Wilkinson & Jarvis i London och de öfrige in- och utländske män, med hvilka firman kunde komma att förena sig, öfverlåta koncessionen å ifrågavarande jernvägsanläggning, hvaremot Eders Kongl. Maj:t fann sökandenes anhållan om koncession jemväl å bibana till Töre och denna bibanas fortsättning till Haparanda då icke böra i vidsträcktare mån bifallas än att Eders Kongl. Maj:t förklarade den då koncessionerade banans egare vara under 15 år derefter, om och när Eders Kongl. Maj:t funne tidpunkten för sådan banas byggande vara lämplig, berättigade att framför annan enskild person eller bolag, som icke erbjöde för statsverket förmånligare vilkor, erhålla koncession å ifrågavarande bibana med fortsättning till Haparanda.

Bland vilkoren för den sålunda meddelade koncessionen behagade Eders Kongl. Maj:t stadga:

att fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för jernvägsanläggningen, jemväl angifvande läget af trafikstationer, skulle underställas Eders Kongl. Maj:ts pröfning och godkännande, och att banan dervid icke borde indelas i mindre sektioner än från riksgränsen till Luossavaara (omkring 11 mil), från Luossavaara till Gellivara (omkring 9 1/2 mil) och från Gellivara till Luleå (omkring 18 mil);

att arbetet å jernvägen skulle börjas senast den 1 juli 1884 och samtidigt bedrifvas från Ofoten och från Luleå sålunda, att ungefär lika stor sträcka årligen byggdes från Luleå i riktning åt Gellivara som från Ofoten österut;

att jernvägen i sin helhet skulle vara färdig att upplåtas för trafik senast vid utgången af år 1891;

att afgifterna för transporter å banan skulle utgå enligt taxa, som Eders Kongl. Maj:t, efter pröfning af dertill utaf jernvägens egare afgifvet förslag, ville i nåder fastställa och hvilken taxa i allmänhet borde hvart femte år lämpas efter sig då företeende omständigheter, dock att, så länge årliga nettointkomsten af jernvägen icke uppginge till tio procent å anläggningskapitalet, afgifterna icke finge, mot jernvägsegarnes bestridande, sänkas under de belopp, hvartill å någon annan enskild svensk jernväg med behörigen faststald taxa afgifterna uppginge, ökade med tjugufem procent;

att koncessionshafvarne skulle före 1883 års utgång till Eders Kongl. Maj:t inlemna bevis att de, till säkerhet för koncessionsvilkorens fullgörande, nedsatt i statskontoret 200,000 kronor, hvilket belopp icke finge återlyftas förrän koncessionshafvarne styrkt att jernvägen vore i allo fullbordad, afsynad, godkänd och för trafik fullständigt upplåten;

att koncessionen, hvilken icke finge utan Eders Kongl. Maj:ts samtycke öfverlåtas å annan än firman Wilkinson & Jarvis och de in- och utländske män, med hvilka firman för utförande af jernvägsföretaget kunde komma att förena sig, skulle anses förverkad, i händelse antingen omförmälda deposition icke inom föreskrifven tid fullgjordes; eller arbetet å jernvägsanläggningen icke enligt vederbörande kronofogdes bevis, som till Eders Kongl. Maj:t ingåfves, blifvit inom den 1 juli 1884 påbörjadt, eller sedermera icke bedrefves i den här ofvan nämnda ordning, i hvilka båda fall äfven en fjerdedel af det deponerade beloppet skulle vara till svenska statskassan förverkad, men vederbörande ega att återlyfta öfriga tre fjerdedelar deraf; eller ock arbetet, ehuru i rätt tid påbörjadt, likväl funnes icke vara å ofvan utsatta tid fullbordadt, eller sådana afvikelser från den fastställda planen vidtagits i afseende å anläggningen, att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet derigenom förminskats, hvilka förhållanden derjemte medförde förlust af depositionen i dess helhet; och skulle det ankomma på Eders Kongl. Maj:t att, om koncessionshafvarne icke före 1892 års utgång fullbordat den eller de delar af jernvägen, som vid besigtning eller afsyning derå till äfventyrs funnits ofulländade, eller icke inom samma tid rättat vid besigtningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, låta tillsvidare inställa trafiken å jernvägen; samt

att svenska statsverket vore berättigadt att, sedan 40 år tilländagått efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit

öppnad för allmän trafik, inlösa jernvägen på vissa i koncessionen angifna vilkor.

I de koncessionsvilkor, hvilka jag nu omförmält, har sedermera den ändring skett, att genom nådig resolution den 3 mars 1884 dels förklarats att från svenska statens sida hinder för koncessionshafvarne icke mötte att, med afvikelse från ofvan omnämnda föreskrift rörande arbetets bedrifvande från banans båda ändpunkter, under år 1884 företaga arbete endast å banan inom Sverige från Luleå vesterut utan skyldighet för koncessionshafvarne att börja arbetet från Ofoten förrän år 1885, dels ock stadgats att koncessionshafvarne skulle från och med år 1885, om de så hellre önskade, ega att, i stället för att årligen bygga ungefär lika stor sträcka af jernvägen från Luleå i riktning åt Gellivara som från Ofoten österut, bedrifva arbetet å jernvägen sålunda, att, vid det äfventyr som vore stadgadt för uraktlåtenhet härutinnan, för år nedlades minst ungefär dubbelt så stor kostnad å sträckningen från Luleå vesterut som från Ofoten österut.

Sedan ofvannämnde koncessionssökande genom resolution den 16 juni 1883 undfått koncession jemväl å den inom Norge fallande delen af ifrågavarande jernväg, lära begge dessa koncessioner hafva öfverlåtits å firman Wilkinson & Jarvis, hvarefter ett bolag, benämndt »The Northern of Europe railway company, limited», bildades för jernvägens byggande. Detta bolag har sedermera, enligt hvad i oktober år 1885 inför Eders Kongl. Maj:t anmäldes, utbytt denna benämning mot »The Swedish and Norwegian railway company, limited».

Sedan den föreskrifna depositionen af 200,000 kronor blifvit behörigen verkställd, faststälde Eders Kongl. Maj:t den 18 april 1884 plan för jernvägsanläggningen mellan Luleå och Gellivara malmfält samt föreskref dervid att denna sektion skulle, äfven hvad trafikmaterielen anginge, vara fullbordad senast vid utgången af år 1887 och omedelbart efter skedd afsyning upplåtas för allmän trafik. Denna tid har emellertid sedermera blifvit utsträckt. Uppå ansökning af jernvägsbolaget fann nemligen Eders Kongl. Maj:t den 2 december 1887 godt medgifva att tiden för nu ifrågavarande sektionens fullbordande bestämdes till den 1 augusti 1889 för sträckan mellan Luleå hamn och Öfver-Luleå (Boden) samt till den 1 oktober samma år för linien Öfver-Luleå—Gellivara.

Enligt det af jernvägsbolaget uppgjorda kostnadsförslaget skulle nu ifrågavarande sektion, som enligt planen höll 207,5 kilometer i längd, komma att, under förutsättning att erforderlig mark kostnadsfritt erhöles, kosta 4,236,177 kronor, deri dock icke inräknats kostnaden för

rullande materiel. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg emellertid kostnaden vara alltför lågt beräknad och uppskattade densamma till i rundt tal 7,300,000 kronor, deri dock rullande materiel ingick för ett belopp af 970,000 kronor.

För sektionen Gellivara—Luossavaara fastställdes af Eders Kongl. Maj:t plan den 23 april 1888. Dervid föreskrefs att denna sektion skulle, äfven hvad trafikmaterielen anginge, vara fullbordad senast vid utgången af år 1890 samt omedelbart efter skedd afsyning upplåtas för allmän trafik. Tillika stadgades att, om arbetet icke blefve å utsatt tid fullbordadt eller sådana afvikelser från den fastställda planen vidtoges att åsyftad trygghet och ändamålsenlighet derigenom förminskades, såväl den å jernvägsanläggningen mellan Luleå och norska gränsen meddelade koncession, som ock hela den till säkerhet för dess fullbordande verkställda deposition skulle vara förverkad.

Kostnaden för denna sektion beräknades i det af bolaget uppgjorda kostnadsförslaget, under förutsättning att erforderlig mark i allmänhet fritt erhöles, komma att utan rullande materiel uppgå till 3,250,000 kronor. Af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknades åter kostnaden till 4,019,990 kronor, deri inbegripet ett belopp af 500,000 kronor för rullande materiel.

Arbetet å jernvägsanläggningen påbörjades inom föreskrifven tid och har sedermera fortgått intill sistlidna års höst. Bandelen Luleå—Boden, hvilken, såsom nämnt, bort vara fullbordad till den 1 augusti 1889, anmäldes inom denna tid till afsyning. Men vid den besigtning, som i anledning deraf i nästföljande september månad anställdes, funno besigtningmännen bandelen då ännu icke vara så fullbordad, att de kunde tillstyrka utfärdande af afsyningsbevis för densamma. Sedermera synas dock, enligt af distriktschefen majoren G. Lindequist i derpå följande november månad utfärdadt bevis, de vid förra besigtningen anmärkta felaktigheter hafva blitvit afhjelpa. Linien Boden—Gellivara befans vid besigtning i sistlidne september månad i det skick, att den under inga omständigheter kunde hinna att, såsom föreskrifvet var, fullbordas till den 1 derpå följande oktober. Sedermera hafva visserligen, enligt hvad vid af majoren Lindequist i november månad samma år verkställd inspektion utröntes, åtskilliga förbättringar å denna bandel vidtagits, så att inspektionsförrättaren ansåg sig kunna vitsorda att bandelen då befann sig i det skick att transport af malm och annat gods kunde derå ega rum utan fara eller skada för jernvägens materiel och spår; men ännu återstå åtskilliga arbeten, hvilka kräfva betydande summor, att utföra, innan

denna bandel kan slutligen godkännas och för allmän trafik upplåtas. Hvad bandelen Gellivara—Luossavaara angår, hafva å denna bandel endast jemförelsevis mindre betydande arbeten blifvit å en relativt kortare sträcka utförda, och det är sålunda utan tvifvel omöjligt för bolaget att inom föreskrifven tid, 1890 års utgång, fullborda denna sektion. Ännu mindre synes det för bolaget möjligt att fullborda hela jernvägsbyggnaden inom 1891 års slut, såsom i koncessionen är föreskrifvet.

Anledningen dertill, att arbetet icke bedrifvits med erforderlig kraft, synes hufvudsakligen ligga i bristen på nödigt kapital. Bolagets aktiekapital uppgifves visserligen uppgå till 1,500,000 pund sterling och dessutom har bolaget, förnämligast i Holland, upptagit lån emot obligationer å ett nominelt belopp af omkring 1,500,000 pund sterling. Men obligationerna torde åtminstone till största delen hafva af bolaget afyttrats till en kurs, som betydligt understiger det nominela värdet, och af aktiekapitalet synes endast en ringa del hafva blifvit inbetald och kommit jernvägsbyggnaden till godo. Bolagets ekonomiska förhållanden hafva också ledt dertill att bolaget i medlet af år 1889 i England försattes i administration, ehuru några väsentligare åtgärder för afvecklingen af bolagets affärer allt hitintills icke synas hafva vidtagits.

Då vederbörande koncessionshafvare sålunda visat sig vara ur stånd att uppfylla de förpligtelser, de åtagit sig i afseende å banbyggnaden, anser jag mig nu böra upptaga en fråga, som redan år 1888 väcktes af jernvägsbolaget, ehuru den då icke föranledde till någon åtgärd, nemligen frågan om jernvägens förvärfvande af staten.

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

Utom de nu antydda skälen för banans snara fullbordande till

Gellivara, finnas andra skäl, som göra det särskildt önskvärdt att banan kommer i *statens* ego. Endast härigenom kan nemligen full garanti vinnas att taxe- och trafikförhållandena ordnas på det för landets utveckling fördelaktigaste sätt och så, att de skilda intressen, som af banan beröras, varda i lika mån tillgodosedda.

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

Slutligen torde icke böra lemnas alldeles obeaktad fördelen deraf att de obligationer, hvilka jernvägsbolaget i utlandet utsläppt till betydande belopp och hvilkas fortfarande utelöpande tilläfventyrs skulle kunna i någon mån inverka menligt på svenska statens kredit, skulle komma att efter banans inköp försvinna ur penningemarknaden.

Af de skäl, jag nu antydt, och då man torde ega anledning kunna hoppas att trafiken i en framtid skall komma att godtgöra de uppoffringar, staten för banans förvärfvande och färdigbyggande till Gellivara skulle få vidkännas, anser jag synnerligen önskvärdt att banan förvärfvas af staten.

Att intressenterne i jernvägsföretaget icke heller skola vara ovilliga att ingå på en uppgörelse härom på skäligena vilkor, anser jag kunna med så mycket större skäl antagas som det lärer vara bolaget omöjligt att fullborda arbetena inom stadgad tid och koncessionens förlust sålunda synes oundviklig. Häraf skulle visserligen icke följa någon rätt för staten att utan ersättning tillegna sig bolagets egendom; men då det komme att bero på Eders Kongl. Maj:ts pröfning, huruvida och i sådant fall på hvilka vilkor jernvägsbolaget sjelft eller de, som kunde komma att från bolaget förvärfva banan, finge färdigbygga och trafikera densamma, synes intressenternes egen fördel böra mana dem att söka träffa aftal om banans försäljning till staten.

Med hänsyn till möjligheten att det kunde ifrågakomma att åt staten förvärfva banan mellan Luleå och Gellivara, har redan under sistlidna års höst en uppskattning af banans dåvarande värde egt rum. I augusti 1889 uppdrogs nemligen åt bandirektören i sjetta trafikdistriktet af statens jernvägar C. F. Sundberg att besigtiga jernvägen, att på grund af dervid gjorda iakttagelser verkställa en uppskattning af dåvarande värdet af jernvägen med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar, samt att beräkna och upprätta fullständigt kostnadsförslag öfver de arbeten, som erfordrades för jernvägens komplettering, så att densamma blefve försatt i ett för den blifvande rörelsen fullt betryggande skick.

Denna besigtning och uppskattning verkställes af Sundberg med

biträden i september månad sistlidna år, hvarefter Sundberg med skrifvelse af den 29 oktober samma år öfverlemnade ett detaljeradt instrument öfver den verkställda uppskattningen och beräkningen af jernvägen mellan Luleå och Gellivara med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar. Enligt detta instrument, som för hvarje del af banan och der förekommande bro- och konstbyggnader m. m. angifver, för hvarje post arbetskvantiteter, värdet af redan utförda arbeten och återstående kompletteringar eller nödiga förbättringar, är nuvarande värdet beräknadt till 4,896,000 kronor och kostnaden för banans försättande i fullt trafikabelt skick uppskattad till 3,323,000 kronor, hvadan nämnda bandel komplett färdig beräknats till ett värde af 8,219,000 kronor. I dessa summor är dock icke någon kostnad för rullande materiel inberäknad.

Hvad angår värdet af de arbeten, som blifvit utförda vester om Gellivara station på en längd, enligt Sundbergs uppgift, af 20 kilometer, räknadt från vexeln till sidospåret till MalMBERGET, har Sundberg, på grund af det resultat, som uppskattningen af nuvarande värdet af jernvägen Luleå—Gellivara lemnat, uppskattat dessa arbeten till 17,500 kronor för kilometer.

Å den vid jernvägen befintliga rullande materielen har, efter uppdrag, maskiningeniören vid statens jernvägar V. L. Klemming i sistlidne september månad verkställt värdering. Enligt hvad Klemming meddelat, utgjordes dervid den rullande materielen af:

- 18 st. åttakopplade 50 tons lokomotiv med tender,
- 6 » fyrkopplade 24 tons tanklokomotiv,
- 3 » II:a och III:e klassens personvagnar,
- 6 » bagagevagnar,
- 10 par kopplade virkesvagnar,
- 60 st. öppna godsvagnar med sidolämningar,
- 375 » malmvagnar med bottenluckor,
- 90 » arbetsvagnar dels täckta, dels öppna,
- 1 » 12 tons kranvagn med ångspel och
- 1 » snöplog af trä på åtta hjul.

Enligt hvad vid värderingen uppgafs, var emellertid jernvägsbolaget icke egare till de åttakopplade lokomotiven och icke heller till 300 st. af malmvagnarne.

Hela den befintliga rullande materielen, hvilken enligt Klemmings omdöme i allmänhet kunde sägas vara af god beskaffenhet, uppskattades af honom, med hänsyn till nyanskaffningsprisen samt frakt- och uppsättningskostnaderna samt sedan afdrag gjorts för värdeminskning genom ålder,

större skador och nötning, äfvensom i vissa fall för olämplig konstruktion, till ett värde af 2,352,000 kronor. Då härifrån afdroges värdet af de åttakopplade lokomotiven och af de 300 malmvagnar, hvilka icke egdes af bolaget, 1,815,000 kronor, befundes värdet af den bolaget tillhöriga materielen utgöra 537,000 kronor.

Öfver den af Sundberg verkställda uppskattningen och beräkningen har jernvägsstyrelsen den 24 sistlidne april afgifvit yttrande samt i sammanhang dermed meddelat utredning om kostnaden för den rullande materiel, som, derest banan Luleå—Gellivara blefve af staten öfvertagen, kunde för banans trafikerande erfordras, samt om värdet och användbarheten af den vid banan redan befintliga rullande materielen.

I detta yttrande har styrelsen — jemte vitsordande att de af Sundberg rörande förrättningen ingifna handlingar visade att det honom lemnade uppdraget verkstälts med samvetsgrannhet och nöjaktig fullständighet — anfört att styrelsen, efter granskning af handlingarna och jmförelse med hvad kostnaderna för motsvarande poster, vare sig arbeten eller anskaffningar af materialier eller andra förnödenheter, öfver hufvud utgjort vid statsbanebyggnaden i Norrland, funne sig befogad uttala det omdöme, att de resultat, till hvilka Sundberg kommit, vore fullt tillförlitliga och att särskildt den summa, hvartill han uppskattat banan Luleå—Gellivara i nu befintligt skick, icke öfverstege banans verkliga värde.

I fråga om kostnaden för den rullande materiel, som erfordrades för att besörja den trafik, som kunde vara att vänta under närmast kommande år, företrädesvis de, under hvilka banan ännu förblefve skild från statsbanenätet, har styrelsen anfört att, derest vid ett blifvande inköp af banan den materiel, som ostridigt tillhörde jernvägsbolaget, komne att ingå i köpet, skulle, då denna materiel till största delen vore användbar, det närmaste behovet för den trafik, som kunde förekomma vid sidan af malmtransporten, derigenom blifva tillgodosedt och jemväl den arbetsmateriel erhållas, som behöfdes vid utförande af de erforderliga kompletteringsarbetena. Visserligen vore personvagnarnes antal mindre än styrelsen ansåge behöfligt, men det ringa antal, som ytterligare kräfdes under den tid, banan vore skild från de öfriga statsbanorna, kunde lemnas ur dessas vagnpark. För malmtransporterne, hvilka af styrelsen på grund af de quantiteter, som hittills från Gellivara nedförts till hafvet, beräknades uppgå till 100,000 ton årligen, erfordrades deremot anskaffning af 8 lokomotiv och 300 malmvagnar, hvarför kostnaden beräknades till 1,400,000 kronor.

Om till grund för bestämmande af den köpeskilling, som kunde

ifrågakomma att af staten erläggas, tagas de siffror, som vid Sundbergs och Klemmings uppskattningar erhållits, nemligen

värdet af bandelen Luleå—Gellivara med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar	kronor	4,896,000,
värdet af de arbeten, som utförts vester om Gellivara å en sträcka af 20 kilometer, efter 17,500 kronor för kilometer	»	350,000,
samt värdet af den bolaget tillhörande rullande materiel	»	537,000,
skulle köpeskillingen utgöra kronor 5,783,000.		

Det torde emellertid vara tvifvelaktigt, huruvida intressenterne i jernvägsföretaget, oaktadt de, i händelse banan inköpes af staten innan koncessionen förverkas, derigenom dessutom vinna den förmån att de 200,000 kronor, som deponerats i statskontoret till säkerhet för koncessionsvilkorens fullgörande, få återlyftas, finna denna köpeskillning antaglig. Dels hafva nemligen, enligt hvad distriktschefen majoren Lindequist, på sätt jag redan nämnt, vitsordat, åtskilliga arbeten blifvit utförda, sedan Sundbergs uppskattning verkställes. Och dels öfverstiga otvifvelaktigt de summor, som blifvit nedlagda på företaget, högst betydligt nyssnämnda belopp. Visserligen har någon tillförlitlig utredning angående de verkliga kostnaderna för jernvägsbyggnaden icke kunnat vinnas och i betraktande af de säregna förhållanden, under hvilka denna jernvägsbyggnad bedrifvits, torde några bestämda slutsatser i detta hänseende icke heller kunna erhållas af en jemförelse med andra jernvägsbyggnader i vårt land. Men då, såsom redan nämnt, bolagets obligationsskuld uppgår till omkring 1,500,000 pund sterling eller i rundt tal till 27,000,000 kronor, samt, enligt hvad jag har anledning tro, åtminstone en del af dessa obligationer vid försäljning betingat ända till 70 procent, torde häraf vara tydligt att de kostnader, som nedlagts i företaget, icke på långt när skulle betäckas af en köpeskillning, bestämd till det belopp, som ofvan är nämnt.

Slutligen bör icke lemnas oanmärkt att jernvägsbolaget — som genom aftal med Gellivara aktiebolag betingat sig rätt att mot vissa afgifter bryta all sistnämnda bolag tillhörig jernmalm och genom nådig resolution den 28 november 1884 undfått tillstånd att under viss tid, dock endast så länge bolaget vore innehafvare af koncessionen å jernvägsanläggningen mellan norska gränsen och Luleå, bearbeta de sålunda till bolaget upplåtna grufvorna — genom banans försäljning komme att förlora det sålunda meddelade tillståndet.

Med afseende å nu antydda förhållanden och med hänsyn till de

fördelar, som skulle vinnas genom banans förvärfvande af staten, anser jag staten böra, derest banan icke kan erhållas för ofvannämnda köpeskillning, medgifva någon förhöjning deri. Härvid bör dock tagas hänsyn till önskvärdheten af att staten inom en icke alltför aflägsen framtid erhåller en skälig afkastning af de kapital, som staten i företaget nedlägger. Ur denna synpunkt synes mig det högsta köpeskillingsbelopp, som kan ifrågakomma att erläggas, böra bestämmas till 6,750,000 kronor, hvilken summa motsvarar ungefär 25 procent af nominela beloppet af bolagets obligationsskuld.

På grund häraf och af den utredning, som i öfrigt blifvit i ärendet åstadkommen, samt då sjelfva inköpets verkställande icke torde kunna försiggå utan åtskilliga kostnader för statsverket, synas statens samtliga utgifter för förvärfvande af banan och dess försättande i fullgodt skick till Gellivara äfvensom för anskaffande af erforderlig rullande materiel böra beräknas sålunda:

köpeskillingen, jemte kostnader för köpets verkställande såsom provisioner o. d., högst	kronor	7,000,000,
kostnaderna för erforderliga kompletteringsarbeten enligt bandirektören Sundbergs beräkning	»	3,323,000,
anskaffande af den rullande materiel, som erfordras utöfver den i köpet ingående.....	»	1,400,000,
	Summa kronor	11,723,000.

Hela detta belopp synes dock icke nu behöfva tagas i anspråk, utan torde för närvarande endast erfordras hvad som åtgår till sjelfva inköpet jemte kostnader därför, högst 7,000,000 kronor. Möjligen kan det blifva nödigt att, om banan under året förvärfvas, derå vidtaga några arbeten, hufvudsakligen för att ej densamma må till sitt värde förminskas. Möjligen kan det äfven befinnas vara med en klok hushållning förenadt att söka förvärfva någon del af den vid banan befintliga, annan än jernvägsbolaget tillhörande rullande materiel. Men utgifterna så i ena som andra afseendet torde icke blifva af större betydighet än att de kunna af tillgängliga medel förskjutas mot godtgörelse under kommande år. Och med auvisande af medel till banans fullständiga istandsättande lärer utan större olägenhet kunna till nästa år anstå.

Att nu uppgöra någon tillförlitlig beräkning öfver den sannolika behållningen af trafiken å banan är naturligtvis icke möjligt. Först sedan jernvägen blifvit förenad med den söderifrån kommande stambanan samt den förkofran, som man med afseende å länets tillgångar har anledning att motse vid ett mera utveckladt kommunikationsväsen,

börjat taga fart, kan man antaga att banans inkomster skola i nämnvärdare mån stiga. Ju närmare man kommer denna tidpunkt, desto viktigare blifver det ock att tillse i hvad mån banans inkomster kunna främjas genom tillgodogörandet af de tillgångar, Norrbottens län har att erbjuda; och det är därför, som jag anser af vigt att, innan stambanan hunnit fram till Gellivara-jernvägen, det varder genom en på sakkunskap grundad undersökning utredt i hvad mån och på hvad sätt länets naturliga tillgångar lämpligast kunna tillgodogöras, med hänsyn till såväl länets och landets bästa som den största möjliga afkastning af de i norrländska jernvägarne nedlagda kapital.

På grund af hvad jag sålunda anfört tillstyrker jag att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

att, på det Eders Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att för statens räkning för en köpeskilling af högst 6,750,000 kronor och på de vilkor i öfrigt, Eders Kongl. Maj:t bestämmer, inköpa jernvägen mellan Luleå och gränsen mot Norge med alla dertill hörande byggnader och öfriga för trafikens behof utförda anläggningar jemte den vid jernvägen befintliga rullande materiel, som, vid den af maskiningeniören V. L. Klemming i september månad år 1889 verkställda uppskattning derå, uppgafs tillhöra bolaget »The Swedish and Norwegian railway company, limited», till Eders Kongl. Maj:ts förfogande anvisa ej mindre nämnda belopp, 6,750,000 kronor, än äfven för bestridande af ifrågakommande kostnader för inköpets verkställande 250,000 kronor, att i den mån sådant erfordras för de dermed afsedda ändamålen användas.

Tillika får jag, efter samråd med chefen för finansdepartementet, hemställa att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att de ifrågavarande beloppen, tillhopa högst 7,000,000 kronor, måtte anvisas att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att lyfta beloppen, när Eders Kongl. Maj:t finner sådant nödigt.»

Uti hvad föredragande departementschefen sålunda tillstyrkt och hemställt instämde Statsrådets öfrige ledamöter; och behagade Hans Maj:t Konungen, med bifall härtill, förordna att, i enlighet med ett af departementschefen nu uppläst förslag, nådig proposition, så lydande som bilagau till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo

Aug. Alströmer.