

## N:o 45.

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående jernvägsanläggningar för statens räkning; gifven Stockholms slott den 4 februari 1898.*

Under åberopande af hvad bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag innehåller vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att de i sagda protokoll angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas och under förutsättning, hvad jernvägen Gellivare—riksgränsen beträffar, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen

*dels* från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad, hvarför kostnaden beräknats till 14,776,500 kronor,

*dels ock* från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor;

allt med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarne böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1899 följande belopp, nemligen:

för jernvägen Göteborg—Strömstad .....	kronor	4,000,000:	—
»       »       Gellivare—riksgränsen .....	»	5,400,000:	—
	eller tillsammans	kronor	9,400,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,500,000 kronor.

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.

*E. von Krusenstjerna.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:ts  
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 4 fe-  
bruari 1898.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve DOUGLAS,  
Statsråden: herr friherre ÅKERHJELM,  
          WIKBLAD,  
          GILLJAM,  
          friherre RAPPE,  
          CHRISTERSON,  
          ANNESTEDT,  
          VON KRUSENSTJERNA,  
          grefve WACHTMEISTER.

---

1:o.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde i underdånighet:

Uti nådig proposition den 26 februari 1897 föreslog Eders Kongl. Maj:ts Riksdagen, bland annat, att, under förbehåll att vissa i propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500

*Långbana  
genom  
Bohuslän.  
1897 års  
proposition.*

kronor, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå; samt att för påbörjandet af nämnda anläggning anvisa för år 1898 ett belopp af 4,500,000 kronor.

Enligt den af jernvägsstyrelsen uppgjorda planen för jernvägsanläggningen skulle banan erhålla en spårvidd af 1,435 meter samt byggas med skenor, vägande 40 kilogram för meter.

Eders Kongl. Maj:ts berörda förslag vann emellertid icke Riksdagens bifall.

Stats-  
utskottets ut-  
låtande 1897.

Riksdagens statsutskott afstyrkte nemligen uti sitt i anledning af Eders Kongl. Maj:ts proposition afgifna utlåtande bifall till förslaget och anförde dervid hufvudsakligen att, enligt hvad den kongl. propositionen gäfvit vid handen, banans anknytningspunkt med det norska jernvägsnätet tillsvidare vore alldeles obestämd, men att, då bohuslänsbanan icke kunde tänkas såsom statsbana utan förbindelse med de norska banorna, det syntes utskottet gifvet att, innan beslut fattades om anläggning af en statsbana genom Bohuslän, visshet borde vara vunnen icke blott derom, att banan blefve sammanbunden med Norges jernvägar, utan äfven derom att anknytningen skedde på ett tillfredsställande sätt, hvarföre och då i intetdera af dessa afseenden den nödiga utredningen vore verkställd, utskottet i denna omständighet såge en den mest giltiga orsak att tillråda Riksdagen att för det dåvarande icke besluta jernvägen Göteborg—Svinesund.

Uti skrifvelse den 18 Maj 1897 anmälde Riksdagen för Eders Kongl. Maj:t sitt beslut i förevarande fråga.

Skriftvexling  
med norska  
myndigheter.

På sätt jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897 omnämnde, hade redan under år 1896 skriftvexling egt rum mellan jernvägsstyrelsen, å ena sidan, samt styrelsen för Norges statsbanor och norska departementet för de allmänna arbetena, å andra sidan, rörande en jernvägsanläggnings genom Bohuslän fortsättning inom Norge och anslutning derstädes med norska statsbanenätet; och hade det norska departementet dervid hemställt, huruvida icke från svensk sida kunde finnas skäl att underkasta en ifrågasatt linie genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke station närmare undersökning. Denna departementets hemställdan hade emellertid jernvägsstyrelsen ansett icke böra till någon åtgärd föranleda, och de skäl styrelsen hade att härför anföra vunno äfven, i enlighet med min tillstyrkan, Eders Kongl. Maj:ts gillande.

Med stöd af mig vid underdånig föredragning den 28 maj 1897 af

Riksdagens omförmälda skrifvelse lemnadt nådigt bemyndigande aflät jag samma dag en skrifvelse till norska departementet för de allmänna arbetena med anhållan om upplysning, huruvida utsigt förefunnnes att, derest anläggning af en statsbana från Göteborg genom Bohuslän till Svinesund beslötes, för anknytning af denna bana med det norska jernvägsnätet från norsk sida kunde komma att fattas beslut om anläggande af jernväg från riksgränsen vid Svinesund till lämplig punkt å norska sydbanan å sådan tid, att densamma kunde komma till stånd och blifva färdig att för trafik öppnas samtidigt med berörda svenska bana.

Uti härå afgifvet svar af den 16 oktober 1897 har emellertid det norska departementet, under åberopande af den föregående skriftvexlingen i ämnet, meddelat, att departementet icke för närvarande såge sig i stånd att ställa i utsigt anläggning af en tillstötande bana från norsk sida med den sträckning, öfver Svinesund, som uti min skrifvelse förutsatts, i det departementet funne öfvervägande skäl tala för att icke nu tillstyrka framläggande af proposition derom.

Efter emottagandet af detta svar anmodade jag den 19 oktober 1897 jernvägsstyrelsen att gå i författning om uppgörande af förslag för byggande af statsbana mellan Strömstad och lämplig punkt å den föreslagna bohuslänska längdbanan; och har styrelsen med anledning häraf med underdånig skrifvelse den 15 påföljande december öfverlemnadt dylikt förslag jemte kostnadssammandrag för banan från Olskroken öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad.

Statsbana till  
Strömstad.

Jernvägsstyrelsen anför i sin berörda skrifvelse hufvudsakligen följande:

I flera hänseenden hade varit fördelaktigt, om linien till Strömstad kunnat i närheten af Vik utgå från längdbanan och i dess hufvudrigtning framdragas mot staden, men de verkställda okulära besigtningarna hade visat, att terrängen -- i synnerhet närmare Strömstad -- uppstälde allt för stora svårigheter för en dylik linie. Först vid Hjeltsgård, i trakten af Skee kyrka, anträffades en antaglig utgångspunkt för en afvikning till Strömstad, ehuru äfven en sådan sträckning komme att kräfva mycket dyrbara arbeten.

Jernvägs-  
styrelsens ut-  
låtande den  
15 december  
1897.

Omedelbart norr om den vid Skee föreslagna bangården och på ett afstånd från Olskroken, öfver Kongelf och Ucklum räknadt, af omkring 169 kilometer utginge den utstakade förbindelselinien från längdbanan och korsade med en tvär krökning åt vester allmänna landsvägen till Svinesund och sedermera Wettelandaån, för hvars öfvergång en bro

med 12 meters spann erfordrades, samt vore derefter framdragen öfver en mot nämnda vattendrags mynning framskjutande bergrygg, kräfvande två tunlar om tillsammans 320 meters längd. Sedermera följde linien å en kortare sträcka Strömsvattnets södra strand och måste der öfvergå en uppgrundad vik, hvilket erfordrade vidlyftiga utfyllningsarbeten, enär jordmånen till följd af sin äfven på större djup lösa beskaffenhet icke kunde antagas ega tillräcklig bärighet. Skärande en mot Strömsvattnet stupande bergås, lemnade linien härefter denna sjö och inginge uti en i riktning mot Strömstad löpande dalgång, hvarest den dels följde, dels korsade den till nämnda stad ledande landsvägen och derigenom nödvändiggjorde dess omläggning å kortare sträckor. Till undvikande af de mycket lösa lerlager, som i synnerhet å dalgångens södra sida rikligt förekomme, framginge linien i början utmed dalens norra sidosluttningar och genomskure i närheten af Sandhålan en smal bergkam samt korsade derpå ännu en gång nyssnämnda landsväg vid Drifnäs. Från denna punkt ginge linien i dalgångens midt förbi Österöd och vidare genom ett smalt pass mellan de tvärbranta bergen vid Myren för att slutligen i en skarp krökning mot norr medelst, bland annat, en till 60 meters längd beräknad tunnel passera en mot hafvet nästan lodrätt stupande bergrygg och omedelbart derefter, på ett afstånd från utgångspunkten vid Skee af omkring 6 kilometer, uppnå hafsbugten vid Strömstad, hvarest en hufvudsakligen för persontrafik afsedd station föreslagits. Då emellertid vid banans slutpunkt en större bangårdsanläggning erfordrades, men utrymmet för en sådan vid Strömstad vore mycket begränsadt, hade å en derfor tjenlig plats vid Österöd, omkring 2 kilometer från staden, föreslagits anordnande af en gods- och rangeringsbangård, hvilken medelst ett särskildt spår skulle sättas i förbindelse med ändstationen vid sjelfva staden och derstädes eller i dess närhet blifvande kajer. Äfven med en sådan anordning komme dock sistnämnda bangård att kräfva betydliga anläggningskostnader, enär de mot landsidan stängande höga bergen nödvändiggjorde stationsplanets bildande hufvudsakligast genom utfyllning i de angränsande hafsvikarne.

För de nya kajbyggnader, hvilka, derest Strömstad blefve slutstation för ifrågavarande statsbana, utan tvifvel derstädes blefve nödvändiga, hade någon särskild kostnad icke i förslaget upptagits, enär densamma icke ansetts böra drabba statsverket.

Under förutsättning att expropriations- och andra dermed sammanhörande kostnader för äfven denna statsbana komme att, i likhet med hvad under seuare åren vid sådana anläggningar egt rum, bestridas utan

anlitande af statsmedel, hade vid uppgörande af kostnadsförslaget för sträckningen Skee—Strömstad såväl i nämnda afseende som jemväl i öfrigt tillämpats samma grunder, som i fråga om det för längdbanan under år 1896 upprättade förslag gjort sig gällande. Dock hade ballastens djup ansetts kunna minskas med en sjettedel eller till 0,5 meter, och skenvigten hade, med bibehållande af de för 40 kilograms skenor beräknade afstånden mellan syllarne, nedsatts till 34 kilogram per meter, enär en bohuslänsk statsbana med slutpunkt i Strömstad under en längre följd af år icke syntes kräfva så stor tåghastighet som en öfver Svinesund dragen mellanriksbana, hvilken, bland annat, skulle hafva till uppgift att åvägbringa en kortare och betydligt snabbare förbindelse mellan Norge och kontinenten, än hvad som för närvarande stode till buds. Derest ändrade förhållanden framdeles skulle betinga en starkare öfverbyggnad, kunde de från början nedlagda skenorna lätteligen utbytas mot tyngre sådana samtidigt med ballastdjupets ökning, enär de härför nödiga villkoren i afseende på banvallens krönbredd samt syllarnes inbördes afstånd och längd på förhand vore uppfyllda. Ofvannämnda förändringar vore jemväl genomförda å det hela linien Olskroken—Strömstad omfattande kostnadssammandraget.

Den för jernvägsanläggningen mellan Skee och Strömstad, en längd af 6,275 meter, beräknade kostnaden uppgår enligt jernvägsstyrelsens förslag till 1,283,000 kronor, motsvarande 204,462 kronor för kilometer, anskaffning af rullande materiel dervid inberäknad, under det att den efter samma grunder beräknade kostnaden för hela linien från Olskroken öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad, utgörande i längd 175,622 meter, uppgår till 14,274,000 kronor, motsvarande 81,277 kronor för kilometer. Denna för linien Skee—Strömstad i förhållande till dess längd ovanligt höga anläggningskostnad är, enligt hvad jernvägsstyrelsen upplyst, föranledd dels af de mycket ogynsamma terrängförhållandena, dels ock deraf, att å denna korta sträcka måste anordnas två genom dubbelspårig bana förenade, temligen omfattande stationer, af hvilka den vid Strömstad kräfver mycket stora och dyrbara utfyllningsarbeten.

Uti den af jernvägsstyrelsen sålunda beräknade kostnad för jernvägsanläggningen i dess helhet ingår emellertid icke någon kostnad för banans inledande från Olskroken till Göteborgs statsbanestation.

Såsom Eders Kongl. Maj:t täcktes erinra sig, hade härför uti de af jernvägsstyrelsen uppgjorda kostnadsberäkningar, hvilka lågo till grund för den uti 1897 års proposition angifna kostnadssumma för jernvägsanläggningen Göteborg—Svinesund, upptagits ett belopp af 100,000 kronor. Då någon anledning till förändring af denna beräkning icke

lärer förekomma, skulle alltså en jernvägsanläggning från Göteborg öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad, utförd enligt jernvägsstyrelsens nu föreliggande förslag, betinga en kostnad af 14,374,000 kronor.

Innan jag öfvergår att redogöra för de skäl, hvilka föranleda mig att, oaktadt det afböjande svar, som från norsk sida erhållits beträffande utsigterna för en bohuslänsk längdbanas öfver Svinesund fortsättning i Norge, förorda, att frågan om anläggning på statens bekostnad af en längdbana genom Bohuslän nu ånyo förelägges Riksdagen, anhåller jag att få i detta sammanhang inför Eders Kongl. Maj:t anmäla åtskilliga underdåniga framställningar, hvilka efter senaste riksdag blifvit gjorda i fråga om längdbanans sträckning å vissa delar.

Sträckning  
öster eller  
vester om  
Stora  
Hällungen.

De olika åsikter, som i detta hänseende gjort sig gällande, angå hufvudsakligen banans dragande öster eller vester om sjön Stora Hällungen.

Denna fråga hade redan då planen för bohuslänska längdbanan af jernvägsstyrelsen uppgjordes utgjort föremål för styrelsens öfvervägande; och hade styrelsen låtit uppgöra alternativa förslag till banans sträckning vid nämnda sjö, nemligen det ena öster om sjön öfver Ucklum och det andra vester om sjön öfver Stenung. Vid öfverlemmandet uti underdånig skrifvelse den 31 december 1896 af plan för längdbanan anförde jernvägsstyrelsen beträffande nämnda två alternativ hufvudsakligen, att linien öfver Stenung väl vore 744 meter kortare än linien öfver Ucklum, men på grund af skilnad i terrängförhållandena 308,000 kronor dyrare. Denna ökning af kostnaden ansåge styrelsen visserligen ej så betydande, att linien därför måste öfvergifvas, så vidt några särskilda skäl betingade dess tillkomst. Några sådana hade styrelsen icke kunnat finna. För Ucklumslinien hade åberopats, att den komme att bereda fördel åt kommuner, hvilka i kommunikationshänseende vore betydligt sämre lottade än trakten omkring Stenung, samt det för jernvägsbyggnadens utförande och underhåll betydelsefulla förhållandet att väsentligt bättre tillgång på ballastgrus vore att tillgå å Ucklumslinien. För Stenungslinien hade åter framhållits den större folkrikheten i de trakter, densamma komme att genomlöpa, vidare förmånen att vara belägen nära till Stenungsunds hamnplats samt slutligen såsom hufvudskäl den fördel, som genom jernvägens framdragande närmare kusten skulle beredas Tjörns och Orusts invånare, hvilka i sådant fall öfver Stenungsund och Svanesund lätteligen skulle kunna begagna sig af längdbanan. De till fördel för Ucklumslinien anförda omständigheter ansåge jernvägsstyrelsen uppväga de för Stenungslinien

åberopade, särskildt som, enligt hvad vid undersökningen inhemtats, Orusts och Tjörns inbyggare ingalunda hade så stort intresse af den vestra linien, som man velat låta påskina. Tvärtom kunde befolkningen å dessa öar med ungefär samma fördel begagna hvilkendera linien som helst, något som deremot ej vore fallet med Grinneröds, Hjertums, Ucklums och Spekeröds kommuners medlemmar, då vestra linien till följd af sitt profilläge ej medgåfve anläggning af station å någon för dem lämplig plats. Styrelsen ansåge därför linien öfver Ucklum ega ett bestämdt företräde framför linien öfver Stenung.

I öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen sålunda uttalade uppfattning föreslogs äfven uti den af Eders Kongl. Maj:t till Riksdagen aflåtna propositionen banans dragande öfver Ucklum.

Uti två väsentligen lika lydande, till Eders Kongl. Maj:t ingifna skrifter hafva åtskilliga personer från Inland samt Orust och Tjörn hemställt att, derest förnyad nådig proposition om byggande på statens bekostnad af en längdbana genom Bohuslän komme att föreläggas Riksdagen, Eders Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke banan borde dragas vester om Stora Hällungen från Jörlanda öfver Stenungsund till Södergärdet resp. Svenshögen.

Petitioner.

Till stöd härför har hufvudsakligen anförts, att de socknar, som då skulle komma att åtnjuta omedelbar fördel af längdbanan, vore Norums och Ödsmåls inom Inlands Nordre härad, hvarjemte, till följd af den beqväma öfverfarten till Stenungsund, samtliga socknar å Tjörn samt Stala, Långelanda och Myckleby socknar af Orusts östra härad af denna vestligare jernvägslinie skulle draga betydande förmån, hvaremot vid ett framdragande af jernvägen öster om Stora Hällungen, Ucklums samt i någon mån Vesterlanda och Hjertums socknar inom Inlands Torpe härad tillgodosåges; att Spekeröds och Grinneröds socknar, med afseende å deras läge, icke i afgjordt högre mån hade nytta af den ena eller den andra linien; att vid jemförelse mellan, å ena sidan, Ödsmåls, Norums, Myckleby, Långelanda och Stala äfvensom samtliga socknar å Tjörn och, å andra sidan, Ucklums samt möjligen Hjertums och Vesterlanda socknar den officiella statistiken vid 1895 års slut beträffande folkmängden utvisade, att en vestlig linie skulle bereda fördel åt och draga persontrafik utaf 19,396 personer, då linien öster om Hällungen, äfven om Hjertums och Vesterlanda socknar medräknades, lände högst 6,501 personer tillgodo; att jordbruksnäringens betydighet i de trakter, som berördes af den vestra linien, vore mångdubbelt större än i de öster om Hällungen belägna socknarna, hvartill

kunde läggas, att jordens bördighet å Tjörn vore fullt jemförlig med den yppersta åkerjord i Sverige, och att sädesproduktionen i dessa trakter i högst betydlig grad öfverstege jordegarnes eget behof och sålunda borde föranleda en betydande transport på jernväg, derest denna komme inom rimlig närhet till producenterna; *att*, derest jernvägen droges öster om Stora Hällungen, det betydande fiske, som idkades å Tjörn och Orust, icke komme att af densamma draga någon förmån, enär afståndet från hamnplatserna in till jernvägsstationerna blefve alltför stort, för att den ömtåliga och prisbilliga varan skulle tåla transporten till desamma, hvaremot fiskvarorna från de större fiskelägena å Tjörn samt sydligare delen af Orusts vestra kust skulle söka sig väg till det närbelägna och för sjöfart snart sagdt hela året igenom tillgängliga Stenungsund i stället för att, såsom nu vore fallet, transporteras till Göteborg eller andra längre bort belägna afsättningsplatser; *att* med den utveckling, metoderna för fiskvarors transport på jernväg vunnit, icke blott fiskeriidkarne utan snart sagdt hela riket skulle draga stor förmån deraf, att jernvägen framdroges till lämpliga platser vid kusten, hvarifrån fiskvarorna med snabba tåg kunde distribueras öfver hela landet, hvilket särskildt skulle kunna tillämpas på det ymniga sillfiske, som under den innevarande sillperioden just i de till Stenungsund närbelägna fjordarne idkades; *att* anjovistillverkningen, som helt naturligt icke förekomme i Ucklum, Hjertum och Vesterlanda, funnes i sådan närhet till Stenungsund att, derest jernväg dit framdroges, fabriksalstren helt säkert skulle komma att åtminstone under vintertiden med densamma försändas; *att* antalet handelsidkare, hvilka samtliga toge sina varor från Göteborg och för den skull, om jernvägsförbindelse funnes, skulle flitigt anlita densamma, inom Ödsmåls, Norums, Myckleby, Långelanda och Stala socknar samt å Tjörn vore mångdubbelt större än inom Ucklums, Hjertums och Vesterlanda socknar; *att* hamnplatsen Stenungsund, belägen ungefär halfvägs vid stora farleden mellan Göteborg och Uddevalla och den enda med större djup, som vid nämnda farled kunde af jernvägen anlöpas, med enstaka undantag vore isfri året om och tillåte ända till 30 fot djupgående fartyg ingå så nära land, att lastning och lossning kunde ske omedelbart från kaj; *samt att* det för en blifvande längdbana utan tvifvel vore synnerligen fördelaktigt att anknytas till en sådan plats, hvaröfver såväl in- som utförsel i betydande grad kunde påräknas.

Med anledning af dessa framställningar inkommo en mängd Ucklums, Hjertums, Vesterlanda, Lilla Edets, Spekeröds, Grinneröds, Ljungs, Norums, Jörlanda, Solberga och Håltas invånare med elfva lika lydande

skrifter, uti hvilka hemstälts, att Eders Kongl. Maj:t i förnyad nådig proposition till Riksdagen om bohuslänska längdbanans byggande såsom statsbana täcktes åter föredraga linien öster om Hällungen. Till stöd för denna hemställan har åberopats innehållet uti en bifogad tryckt broschyr angående bohuslänska längdbanans rigtning, deruti till ådagaläggande af östra liniens företråde anförts hufvudsakligen, att denna linie erbjöde långt gynsamare stigningsförhållanden och två stationer, Ucklum och Svenshögen, då den vestra linien deremot finge synnerligt ogynsamma stigningsförhållanden och blott en enda station, Stenung; att den östra linien erbjöde möjligheten af en bibana öster ut från Ucklum till Ström vid Göta elf och en bibana vester ut från Svenshögen öfver Gydnäs till Orust, under det att den vestra linien deremot blott erbjöde möjligheten af en ekonomiskt betydelselös bibana å vestra sidan från Stenung till Viddegårde, hvilken svårligen kunde tänkas fortsatt öfver Svanesund till Orust; att de föga betydande ekonomiska intressen, som skulle främjas genom vestra linien, nöjaktigt kunde tillgodoses medelst en billig bibana, bygd med starkare krökningar, brantare stigningar och lätt öfverbyggnad, från Jörlanda till Stenung, under det att de stora intressen, som skulle främjas genom östra linien, endast kunde tillgodoses derigenom, att sjelfva längdbanans hufvudlinie droges öfver Ucklum och Svenshögen; att Stenungsund med omgifningar icke egde sådan ekonomisk betydenhet, att ens en bibana dit under den närmare framtiden kunde anses vara behöflig, då ångbåtsfarten gjorde mer än tillfyllest för den del af den nu befintliga trafiken, som icke komme att ombesörjas af den östra linien äfven utan en bibana till Stenungsund; att Tjörns härad icke hade någon nämnvärd fördel af längdbanan, men att den östra linien dock erbjöde större möjlighet än den vestra för tillkomsten af ett hamnspår ifrån Jörlanda till Källsnäs i förening med uppmuddring af vid sistnämnda ställe befintlig hamn och därför vore att föredraga, enär Tjörn derigenom vunne förbättrad samfärdsel med Inland; att Orust, med undantag för Svanesund med dess gästgifveri och färjnrättning, icke hade någon särskild nytta af vestra linien, som dessutom med hänsyn till framtiden medförde den stora olägenheten, att den icke erbjöde någon anknytningspunkt för den nämnda bibanan öfver Gydnäs; att deremot för nordöstra Orust den båda linierna tillhörande stationen vid Ljungskile, hvilken blomstrande badort trafikerades af lika djupgående ångbåtar som Stenungsund, hade åtskillig, om än ej stor betydelse; samt att den vestra linien icke egde någon nämnvärd betydelse till gagn för fiskerinäringen men väl motsatsen, då den lade stora hinder i vägen för genomförandet af samma

närings önskningsar efter möjligast gena jernvägsförbindelser mellan skärgården och det inre landet samt möjligast goda ångbåtskommunikationer, särskildt med Göteborg.

Öfver dessa framställningar har jernvägsstyrelsen, till följd af särskilda nådiga remisser, den 23 december 1897 afgifvit underdånigt utlåtande och dervid tillika öfverlemnadt ett af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, efter kronofogdens i Orusts och Tjörns fögderi hörande, i ämnet afgifvet yttrande, deruti anförts hufvudsakligen följande:

Länsstyrel-  
sens yttrande.

Beträffande först de skäl, hvilka anförts till förmån för sträckningen öster om Hällungen, vore det mest framträdande af dessa, att Orust skulle vara bäst betjenad af en bibana från Svenshögen öfver Gydnäs. Denna bana skulle dock först dragas genom en mycket svår terräng på Inlandssidan, vidare på en bro öfver fjorden och derefter på Orustsidan stöta på terrängförhållanden så otillgängliga, att enligt hvad kronofogden förmält säkerligen stora svårigheter skulle uppstå för att dit anlägga ens en hjälplig körväg. Svårt vore därför att föreställa sig, att de stora kostnader, som blefve förknippade med en dylik anläggning, skulle med tillgängliga medel kunna offras på en bibana i denna riktning. Vidare innefattade påståendet att den östra linien skulle erbjuda större möjlighet än den vestra för tillkomsten af ett hamnspår från Jörlanda station till Källsnäs en uppgift, som tålde att närmare granskas. Den föreslagna platsen för Jörlanda station låge nemligen flera kilometer söder om den punkt, der den ifrågasatta vestra linien skulle utgå, och anordningen af hamnspår från Jörlanda till Källsnäs syntes därför vara oberoende af på vilkendera sidan om Hällungen jernvägen komme att dragas. Dertill komme, att en del af petitionärerna för östra linien vore boende i trakter, som knappast syntes vara berörda af den pågående tvisten om jernvägens sträckning, såsom petitionärerna från Solberga, Håltå och Ljungs socknar, hvilka icke kunde hafva något större intresse att här bevaka. Nästan detsamma, ehuru icke i så vidsträckt mån, kunde sägas om framställningarna från Hjertums och Vesterlanda socknar samt från Lilla Edet. Dessa socknar låge intill Göta elf, på hvars östra sida bergslagsbanan framginge, och de hade sannolikt jemförelsevis föga intresse af en bibana mellan Ucklum och Ström samt syntes därför icke heller vara i någon högre mån berörda af jernvägens sträckning öster eller vester om Hällungen.

Vidkommande åter framställningarne om jernvägens dragande vester om Hällungen, syntes dessa grundade på en utredning, på hvilken

man icke kunde undgå att fästa ganska mycket afseende, om också petitionärernas beräkningar på person- och godstrafik från de vestligaste delarne af Tjörns härad icke syntes vara fria från öfverdrift, samt uppgiften om att Myckleby socken skulle hafva gagn af en jernvägsstation vid Stenungsund tarfvade den förklaring, att vid tillfällen, då sjön vore tillfrusen utan att isen, till följd af den starka strömsättningen, kunde med säkerhet befaras, invånarne från nämnda socken skulle vid resor till Göteborg föredraga att fara öfver färjan vid Svane-sund, der nästan aldrig islägg hindrade öfverfarten, och vidare landsvägen till Stenungsund framför att resa den mycket längre vägen om Uddevalla. Äfven i dessa petitioner syntes för öfrigt åtskilliga distrikt vara tagna med i beräkningen, som af den föreslagna jernvägen hade ett mycket obetydligt intresse.

I sammanhang härmed syntes också kunna framhållas, hurusom länets landsting år 1896, då ovissheten om huruvida längdbanan genom länet komme att byggas genom statens försorg varit större än nu, men intresset för en sådan jernvägsanläggning så stort, att man tänkte sig jernvägens byggande möjligen genom enskild företagsamhet, beslutit att, derest ett aktiebolag före 1899 års landstings lagtima sammanträde komme till stånd med ändamål att bygga och trafikera en längdbana genom länet i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det upprättade förslaget och med sträckning vester om Hällungen, i sagda aktiebolag teckna aktier för 11,000 kronor för bankilometer; samt att landstinget vid sammanträde år 1897 vid jernvägsfrågans behandling vidhållit sitt omförmälda beslut.

Landstinget hade sålunda i två särskilda beslut uppstått jernvägens sträckning vester om Hällungen såsom vilkor för sitt deltagande i aktie-teckning för jernvägen, om denna skulle komma att byggas af enskildt bolag; och då landstingets beslut i denna fråga föregåtts af omsorgsfull utredning genom utskott, sammansatta af personer från skilda delar af länet, kunde antagas, att tinget ansett sträckningen vester om Hällungen vara den i ekonomiskt afseende förmånligaste på samma gång som den för orten mest gagneliga. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge därför, att landstingets ifrågavarande uttalande icke borde vid frågans bedömande lemnas ur räkningen.

Någon tvist i detta afseende hade kauske aldrig uppstått, om ej banan af tekniska skäl först kommit att utstakas på östra sidan om sjön Hällungen och invånarne i härvarande trakt af denna omständighet hemtat anledning att nu, då fråga väckts om den vestliga sträckningen, verka för en motsatt åsigt. Hvad nu sistnämnda sträckning

beträffade, hade visserligen för Orust varit fördelaktigast, om banan kunnat komma närmare kusten ända fram till Viddegårde, men äfven så som den vestra linien nu vore utstakad blefve den fördelaktig för Orust, i det att en bibana kunde utan särdeles stor kostnad läggas från Ödsmål till Kolhättan. Orustborna hyste nemligen, enligt kronofogdens utsago, den förhoppningen att, om längdbanan komme att läggas vester om Hällungen, med tiden få till stånd en bibana från lämplig plats på längdbanan till Kolhättan, vidare en ångfärja för öfverfarten emellan Kolhättan och Svanesund samt möjligen en bana från denna punkt tvärs öfver Orust till Ellös, hvilken förhoppning syntes lättare kunna realiserars än förslagen om en bana från Ellös öfver en del öar till fastlandet i Dragsmarks socken samt om förenämnda bibana öfver Gydnäs. Vare sig emellertid att en bibana till Kolhättan komme till stånd eller ej, syntes det dock blifva nödigt att vid Ödsmål inrätta en station, åtminstone en anhaltstation, hvilket äfven utan svårighet syntes låta sig göra. En station på vestra sidan i stället för den vid Svenshögen föreslagna syntes äfven blifva nödvändig.

För Tjörns inbyggare, för hvilka, särskildt de å öns södra del boende, hela den ifrågavarande jernvägen syntes vara af mindre betydelse, vore den utstakade vestra liniens rigtning dock på det hela taget tillfredsställande och anordningen med en station vid Stenungsund så beqväm som förhållandena medgäfvade. Skulle det i framtiden visa sig, att trafiken komme att befrämjas genom ett hamnspår från Jörlanda till Källsnäs, komme antagligen jernvägsförvaltningen icke att underlåta att gå i författning derom, och kunde detta ske alldeles oberoende af längdbanans rigtning norr om Jörlanda.

Om också sålunda enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes åsigt hufvudsaken för länet vore, att en längdbana komme till stånd, samt Orusts och Tjörns intressen endast genom lämpliga tvärbanors anläggande, från vare sig den vestra eller den östra sträckningen kunde fullt tillgodoses, så syntes, om man nödgades utgå från den förutsättningen, att under en lång följd af år ingen annan jernväg än längdbanan här komme att framdragas, den föreslagna vestra linien för ifrågavarande trakter få anses ega företräde, enär, såsom ofvan visats, möjligheten för dem att då få åtminstone någon nytta af den föreslagna jernvägen syntes i högre grad förefinnas, än om östra sträckningen utan tillhörande bibanor blefve beslutad, detta dock alltid under förutsättning att stationerna på den vestra sträckningen blefve så anordnade som här ofvan angifvits.

För egen del har jernvägsstyrelsen anfört följande.

Jernvägs-  
styrelsens  
utlåtande.

Styrelsens föregående uppfattning i förevarande fråga hade, såsom styrelsen jemväl betonat, grundat sig hufvudsakligen på ett underkännande af det för vestra linien åberopade hufvudskälet, Orusts och Tjörns inbyggares intresse. Den omständigheten att ett stort antal inbyggare å Orust och Tjörn undertecknat de framställningar, som åsyftade att framhäfva den vestra liniens företråde framför den östra, ådagalade emellertid, att intresset för den vestra linien bland öarnes befolkning vore ganska afsevärdt och i intet fall kunde reduceras till en sådan obetydlighet, som styrelsen förut föranledts påstå. Dermed stälde sig också jemförelsen mellan de båda sträckningarne helt annorlunda, än förhållandet blefve, om Orusts och Tjörns befolkning antoges hafva samma fördel af hvilkendera sträckningen som helst. Och äfven om de uppgifter, som af den vestra liniens förespråkare lemnats angående de fördelar, hvilka genom densamma skulle uppkomma, med skäl kunde anses tåla jemkning — något som i än högre grad syntes vara fallet med påståendena i den broschyr, som innehölle motiveringen för framställningen om den östra liniens företråde — syntes såsom jemförelsens resultat med full bestämdhet framgå, att den vestra linien komme att tillgodose väsentligt större intressen än den östra linien.

Ej blott befolkningen inom det trafikområde, som kunde för vestra linien beräknas, vore betydligt talrikare än befolkningen inom östra liniens trafikområde; äfven jordbruksnäringen och industrien vore inom det förra af afsevärdt större betydelse. Äfven derutinnan syntes åt den vestra linien kunna skänkas företråde, att densamma i högre grad än den östra linien komme att utöfva gynsam inverkan på fiskerinäringen. Ett hufvudskäl för den östra linien vore emellertid af den betydelse, att — i trots af vestra liniens öfriga fördelar — det blefve tvifvelsamt, åt hvilkendera sträckningen skulle gifvas företråde, såvida ej utväg finnes att genom en förändring af den vestra linien förtaga detta skäl dess kraft. Frågan gälde stationsanläggningar å de båda linierna. Såsom styrelsen vid sin förut lemnade beskrifning öfver de olika linierna meddelat, kunde för den vestra linien i dess utstakade sträckning öfver Husebackavattnet till Södergärdet station lämpligen ej anläggas annorstädes än vid Stenungsund, medan östra linien skulle erhålla två stationer, vid Ucklun och Svenshögen. Att detta betecknade en väsentlig fördel för östra linien låge i öppen dag; också hade af förespråkarnes för denna linie särskildt Svenshögens stations betydelse blifvit med styrka framhållen. Äfven Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län hade uti sitt till styrelsen afgifna ut-

låtande vitsordat vigten af det faktum, att östra linien upptog flera stationsanläggningar än den vestra, derutinnan, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande bundit sitt förord för sistnämnda linie vid förutsättningen, att stationer på vestra sträckningen blefve anordnade på sätt, som i Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes skrifvelse närmare angåfves, nemligen förutom vid Stenungsund äfven vid Ödsmål samt å någon punkt längre norrut.

Med anledning häraf ansåge sig styrelsen böra meddela, att intet hinder mötte att, om och när omständigheterna sådant påfordrade, i närheten af Ödsmål — omkring 3.5 kilometer norr om Stenungsund — träffa sådana anordningar, att en bibana från Kolhättan kunde derstädes ansluta sig till längdbanan.

Hvad åter anginge en station å vestra linien, motsvarande Svenshögen å den östra, vore terrängförhållandena i förstnämnda trakt högst ogynsamma för en stationsanläggning, hvadan en sådan å den undersökta vestra sträckningen öfver Husebackavattnet icke kunde komma till stånd utan synnerligen omfattande arbeten och deraf föranledda ansenliga kostnader.

Emellertid hade de okulära undersökningarne visat möjligheten af vestra liniens framdragande från Ödsmål öfver Svenshögen med frångående af dess i förut på landstingets föranstaltande uppgjorda förslag angifna sträckning utmed Stora Hällungens stränder, hvilken sträckning styrelsen ansett oantaglig på grund af dessa stränders lösa beskaffenhet. Visserligen skulle nämnda förändring af liniens läge för erhållande af fastare byggnadsgrund, bland annat, kräfva en betydande tunnelsprängning, men kostnaden för en sådan sträckning komme dock antagligen icke att öfverstiga den för en linie öfver Husebackavattnet beräknade med mera än högst 100,000 kronor.

Härtill komme att, om ock den sålunda ifrågasatta linien från Ödsmål öfver Svenshögen möjligen skulle blifva något längre än den öfver Husebackavattnet utstakade, den förstnämnda deremot i afseende på stigningarne komme att ega afgjort företräde och derjemte skulle tillgodose icke allenast de till förmån för vestra linien åberopade intressen utan jemväl — genom en stationsanläggning vid Svenshögen — en afsevärd del af de med den östra sträckningen förenade.

Hvad ofvan anförts visade sålunda, att den vestra linien genom en förändrad rigtning vid Stora Hällungen skulle, med någon ökning af den beräknade anläggningskostnaden, i fråga om stationsanläggningar blifva fullt jemförlig med den östra sträckningen och på samma gång

uppfylla de af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande uppställda fordringarne i detta hänseende.

Den billigare anläggningskostnaden talade visserligen fortfarande för den östra linien, men då skillnaden härutinnan torde uppvägas af de större trafikinkomster, som syntes vara att förvänta för den vestra sträckningen öfver Stenungsund, hölle styrelsen före, att ej heller denna kostnadsfråga borde tillmätas någon större betydelse vid jemförelse med de för sistnämnda linie andragna företräden.

Såsom slutligt omdöme rörande ifrågavarande framställningar har jernvägsstyrelsen — med anledning af de upplysningar, som inhemtats ur sjelfva framställningarna, men i ännu högre grad med stöd af den utredning i ämnet, hvilken Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län åvägabragt — uttalat, att linien vester om Stora Hällungen, enligt styrelsens mening, borde föredragas framför sträckningen öster om nämnda sjö, hvarför styrelsen tillstyrkt, att vid framläggande af förslag om anläggning af statsbana genom Bohuslän i riktning från Göteborg norrut förstnämnda linie måtte af Eders Kongl. Maj:t förordas.

Sedan jernvägsstyrelsens berörda utlåtande afgafs, har genom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Elfsborgs län inkommit en till civildepartementet stäld skrift, deruti åtskilliga Lilla Edets invånare framhållit önskvärdheten, särskildt för nämnda ort, af banans dragande öster om Stora Hällungen.

Utom hvad sålunda förekommit beträffande jernvägens framdragande i trakten af nämnda sjö, hafva framställningar i fråga om jernvägens sträckning i öfrigt hos Eders Kongl. Maj:t gjorts dels af Morlanda, Gullholmens och Grundsunds socknemän, hvilka anhållit, att banan måtte gifvas den sträckning, att lämplig station inom Herrestads socken kunde erhållas för anslutning af en bibana längs Bokenäset till Morlanda och Ellös, dels ock af J. E. Peterson i Backa, som framhållit angelägenheten af att banan droges öfver eller nära intill Bohusläns regementes mötesplats, Backamo.

Ytterligare  
petitioner.

Derefter har ledamoten af Riksdagens Andra Kammare filosofie doktorn A. V. Ljungman den 27 nästlidne januari inkommit med en till Eders Kongl. Maj:t stäld, af åtskilliga bilagor åtföljd skrift, deruti han, efter polemik emot Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län samt jernvägsstyrelsens anföranden i ärendet, hemställt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föredraga sträckningen Göteborg — Ytterby — Ueklum — Herrestad — Saltkällan — Svinesund.

Kongelfslinien  
eller Ytterby-  
linien.

Beträffande jernvägsliniens olika sträckningar återstår nu endast att beröra de olika alternativen mellan Olskroken och Bollestad, nemligen det ena öfver Kongelf och det andra öfver Ytterby. Rörande dessa alternativ anförde jernvägsstyrelsen uti sitt utlåtande den 31 december 1896, att en jemförelse mellan Kongelfslinien och linien öfver Ytterby visade, att den förstnämnda blefve 683 meter kortare och — oafsedt det bidrag, bergslagernas jernväg kunde komma att lemna till broanläggningen öfver Säfveån — 278,000 kronor billigare till anläggningen än linien öfver Ytterby. Medräknades det af staden Kongelf utfästa bidrag af 30,000 kronor till Kongelfsliniens utförande, blefve skilnaden i anläggningskostnad för de båda alternativa linierna det afsevärda beloppet af 308,000 kronor. Då i tekniskt afseende båda linierna vore fullt jemförliga — Kongelfslinien vore till och med öfverlägsen så till vida, att de betydliga kontrakurvorna i närheten af Olskrokens station, som förekomme å Ytterbylinien, kunnat undvikas — borde alltså Kongelfslinien tillerkännas bestämdt företräde, såvida ej särskilda skäl talade för Ytterbyliniens utförande. I sådant afseende hade framhållits, dels att Ytterbylinien såsom passerande midt genom det bördiga Hisingen skulle uppsamla väsentligt mera trafik än Kongelfslinien, dels ock att förstnämnda linie skulle befordra möjligheten af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil. Den koncessionerade jernvägen mellan Göteborg och Tjufkil behöfde då ej i sin helhet komma till stånd, utan man kunde nöja sig med en bibana från sistnämnda ort till Ytterby, der anknytning till statsbanan lätteligen kunde ske.

Hvad det förra påståendet vidkomme, syntes detsamma icke förtjena synnerligt afseende, enär det vore ett af erfarenheten bestyrkt förhållande, att jernvägstrafiken af landtmannaprodukter från trakten i närheten af en stad vore ganska obetydlig, alldenstund befolkningen med lika stor lätthet och större fördel kunde på kortare afstånd verkställa transporter medelst dragare, och det torde ej i detta afseende vara att förvänta något undantag för Hisingen och dess inbyggare. Beträffande påståendet att Ytterbylinien skulle underlätta åstadkommandet af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil, vore detta väl sant, men det torde häraf ej få dragas den slutsats, att staten för detta enskilda intresses tillgodoseende borde iklåda sig en sådan ökning i kostnad, som Ytterbyliniens utförande skulle betinga, särskildt vid det förhållande att, såvidt vid hastig undersökning kunde bedömas, anknytning af ifrågavarande bibana utan svårighet torde kunna verkställas i närheten af Kongelf. För allt fall torde statsbanan därför icke böra framdragas öfver Ytterby, med mindre än att de kommuner och en-

skilde, som deraf hade intresse, ensamma vidkändes den förökade anläggningskostnad, som derigenom komme att uppstå. Då hittills intet dylikt erbjudande afgifvits, hade styrelsen all anledning att förorda sträckningen öfver Kongelf.

För egen del anförde jag till statsrådsprokollet den 26 februari 1897 i denna fråga, att de för Ytterbysträckningen åberopade skäl — att den skulle genomgå den bördigaste delen af Hisingen och underlätta åstadkommandet af bibana till Tjufkil — huru beaktansvärda de än kunde vara, dock ej syntes kunna tillmätas den betydelse, att denna sträckning borde väljas framför den 308,000 kronor billigare Kongelfssträckningen. I öfverensstämmelse med den af mig sålunda uttalade åsigt afsåg äfven den till Riksdagen aflåtna nådiga propositionen banans byggande öfver Kongelf.

På anmodan af mig har slutligen jernvägsstyrelsen inkommit med kostnadssammandrag för linien Olskroken—Kongelf—Stenungsund—Skee—Strömstad äfvensom kostnadsförslag för bandelen Skee—Svinesund. Enligt styrelsens beräkningar skulle kostnaden för en bana från Olskroken (Göteborg) öfver Kongelf och Stenungsund till Strömstad, med iakttagande af ofvan angifna inskränkningar i afseende å skenvigten och ballastens djup samt med inberäkning af den ökade kostnaden för banans dragande öfver Svenshögen, uppgå till 14,676,500 kronor, hvartill komme kostnaden för banans indragande å statsbanestationen i Göteborg, 100,000 kronor, så att hela kostnaden för banan från Göteborgs statsbanestation till Strömstad blefve 14,776,500 kronor, rullande materiel inberäknadt. Kostnaden för den 20,110 kilometer långa bandelen Skee—Svinesund, beräknad efter samma grunder, skulle uppgå till 2,609,000 kronor med rullande materiel, hvilken summa, derest skenvigten ökades till 40 kilogram och ballastens djup till 0,6 meter, komme att höjas med 60,000 kronor.

Kostnadsberäkningar.

Väglängden Olskroken (Göteborg)—Strömstad utgör:

Afstånd.

Olskroken (Göteborg)—Kongelf—Stenungsund—Skee .....	168,603 km.
Skee—Strömstad .....	6,275 »

eller tillsammans 174,878 km.

Den af mig till statsrådsprotokollet för den 26 februari 1897 uttalade åsigt, att en bohuslänsk längdbana med anslutning till det norska jernvägsnätet icke från svensk sida kan ifrågasättas att dragas genom Bullaredalen för sammanslutning med Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid

Departements-  
chefens  
yttrande.

Præstebakke utan bör dragas fram till Svinesund, måste jag fortfarande vidhålla. Under förutsättning att denna min åsigt äfven nu vinner nådigt gillande, torde, med hänsyn till det uttalande från norska departementet för de allmänna arbetena, hvarför jag här ofvan redogjort, utsigter under den närmaste framtiden icke förefinnas för en anslutning mellan en bohusslänsk statsbana och det norska jernvägsnätet.

Under sådana förhållanden får en längdbana genom Bohuslän tills vidare sin hufvudsakligaste betydelse såsom lokalbana.

Äfven inskränkt härtill synes mig emellertid den ifrågavarande kommunikationsleden vara af den vikt, att dess byggande genom statens försorg kan med skäl förordas.

Såsom Eders Kongl. Maj:t täcktes erinra sig, grundade jag mitt tillstyrkande af framställning till 1897 års Riksdag om byggande såsom statsbana af en jernväg från Göteborg till Svinesund icke allenast på jernvägens betydelse såsom mellanriksbana, utan äfven derpå att orten vore i synnerligt behof af ifrågavarande jernvägsförbindelse för utvecklingen af dess näringar, särskildt jordbruket och hafsfisket.

Det är icke någon obetydlig ort detta mitt yttrande gälde. Den del af Göteborgs och Bohus läns landsbygd, som sträcker sig mellan Göteborg och Svinesund, omfattar en areal af omkring 4,380 kvadratkilometer med ett invånareantal af mera än 150,000 eller i medeltal 35 invånare på kvadratkilometer. Härtill komma städerna med inemot 14,000 invånare. I afseende å folkmängdstätheten förtjenar omnämnas, att Malmöhus och Blekinge län, de tätast befolkade i riket, hafva det förra 56 och det senare 38 invånare på kvadratkilometer. Närmast derefter kommer Göteborgs och Bohus län, som i sin helhet har 37 invånare på kvadratkilometer, samt i fjerde rummet Kristianstads län med 33 invånare på kvadratkilometer. Dervid är äfven att märka att folkmängdstätheten inom Bohuslän är för våra förhållanden särdeles jemn öfver hela landsdelen och endast uti två härad, nemligen Sörbygdens och Bullarens, nedgår under 24 invånare på kvadratkilometer.

Möjligheter till en kraftig ekonomisk utveckling förefinnas för den bohusslänska befolkningen, särskildt uti jordens bördighet och hafvets fiskrikhet. Så länge större delen af denna befolkning emellertid är i saknad af tidsenliga jernvägskommunikationer, torde något hastigare framåtskridande icke kunna förväntas.

En från Göteborg utgående, Bohuslän genomskärande längdbana skulle i detta afseende otvifvelaktigt för hela landsdelen blifva af den största betydelse.

Såsom med landet i öfrigt förbindande ett så vidsträckt och tätt

befolkadt område som det, hvarom här är fråga, men hvars rika naturliga hjälpkällor nu i brist af jernvägskommunikationer ej kunna behörigen tillgodogöras, synes mig denna bana jemväl vara af så stort allmänt intresse, att den väl förtjenar att erhålla egenskap af statsbana. Härför talar dessutom den omständigheten, att de trakter, genom hvilka banan skulle framgå, förut icke beröras af någon staten tillhörig jernväg. Statens mellankomst i detta fall är för öfrigt önskvärd äfven med hänsyn till svårigheten för orten att sjelf fylla sitt kommunikationsbehof. För dettas fullständiga tillgodoseende erfordras nemligen icke allenast åstadkommande af ifrågavarande längdbana, utan derjemte anläggande från lämpliga punkter å densamma af utfarts- och bibanor till särskildt de viktigaste platserna vid sjelfva kusten. Till åstadkommande af hela detta jernvägssystem torde Bohusläns egen ekonomiska bärkraft ej vara tillräcklig; och endast under förutsättning att den viktigaste länken i systemet eller längdbanan bygges af staten samt att derigenom tillfälle beredes landsting, kommuner och enskilde att egna sina krafter åt de erforderliga utfartsbanornas anläggande, synes en snar och fullständig lösning af den bohuslänska jernvägsfrågan vara att emotse.

Vid afgörandet af föreliggande fråga synes mig dessutom möjligheten af en framdeles skeende sammanslutning mellan bohuslänska längdbanan och det norska jernvägsnätet ingalunda böra lemnas ur räkningen. För min del finner jag, med hänsyn, å ena sidan, till den stora betydelsen för transitotrafiken af en sådan förbindelse och, å den andra, till nutidens kraf på goda kommunikationer, ytterst sannolikt att det ej kan dröja alltför länge, innan en dylik sammanslutning finnes oundgängligen nödig. I sådan händelse skulle, derest en bohuslänsk längdbana befunde sig i enskild ego, staten otvifvelaktigt icke kunna undgå att lösa till sig densamma, hvilket, med afseende särskildt derå att, i händelse af banans byggande utaf staten, fri jord kan påräknas, säkerligen skulle för staten medföra väsentligt högre kostnad.

Uti de skäl, jag sålunda anført, finner jag mig ega full anledning tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att hos Riksdagen göra förnyad framställning om byggande genom statens försorg af en längdbana genom Bohuslän och detta desto hellre, som en sådan jernvägsanläggning till följd af väntade goda trafikinkomster icke torde komma att för staten medföra någon afsevärd ekonomisk uppoffring.

Jag har yttrat, att längdbanan, så länge den icke fortsättes af en jernväg inom Norge, har sin hufvudsakligaste betydelse såsom lokalbana. Men äfven med afslutning tillsvidare vid hamn i Strömstad torde den ingalunda sakna vikt för en transitotrafik till och från Norge. Genom

goda ångbåtsförbindelser mellan Strömstad och hamnplatserna vid och i närheten af Kristianiafjorden skulle billigare och i många fall snabbara förbindelse mellan ifrågavarande delar af Norge samt Göteborg och söder derom belägna orter med lätthet kunna åstadkommas. Detta gäller i all synnerhet om förbindelsen med orter på vestra sidan af Kristianiafjorden, för hvilka den eljes nödvändiga omvägen öfver Kristiania eller åtminstone — medels ångbåt — öfver Moss på detta sätt skulle blifva obehöflig.

Beträffande sträckningen för den ifrågavarande banan, har jag redan här ofvan uttalat mig i fråga om dess lämpligaste läge för anslutning med norska jernvägsnätet. Då emellertid den närmast riksgränsen belägna, för anknytningen med norska jernvägsnätet särskildt behöfliga delen ej torde böra komma till utförande förr, än full visshet vunnits att fortsättningen inom Norge bringas till stånd, har fråga uppstått att bestämma slutpunkten för jernvägen såsom lokalbana. Någon i detta afseende lämpligare plats än Strömstad torde icke stå att finna.

Vid sådant förhållande och då jag finner mig kunna i hufvudsak biträda det af jernvägsstyrelsen uppgjorda förslag till utfartsbana från längdbanan till Strömstad, anser jag mig böra förorda, att längdbanan för närvarande endast bygges till trakten af Skee, och att derifrån anläggas en utfartsbana till Strömstad. Bygges denna utfartsbana, ifrågakommer naturligtvis icke anläggningen af den del af Strömstad—Mons jernvägsaktiebolags koncessionerade jernväg från Strömstad till Mons station å Dalslands jernväg, som skulle falla mellan Skee och Strömstad; och vid extra bolagsstämma med nämnda bolag den 8 december 1897 har bolaget, under förutsättning och vilkor att Riksdagen år 1898 beslöte byggande af en statsbana från Göteborg till Strömstad i sådan riktning, att densamma komme att framdragas öfver någon punkt å den utstakade sträckningen af bolagets jernväg, förbundit sig att afstå från anläggandet och trafikerandet af jernväg mellan nämnda punkt och Strömstad, dock under förbehåll af rätt för bolaget att, under vilkor, som blefve i vederbörlig ordning bestämda, å sagda punkt ansluta sin jernväg till statsbanan och för sin trafik begagna statens jernvägars der blifvande station.

Vidkommande härefter jernvägens sträckning öster eller vester om sjön Stora Hällungen, eger visserligen den östra linien företrädet af billigare anläggningskostnad. Då emellertid, på sätt och af skäl jag redan omförmält, såväl ländstinget och Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet som äfven numera jernvägsstyrelsen uttalat sig till förmån för den vestra linien — en uppfattning, som, enligt hvad jag haft till-

fälle inhemta, delas af länets nästan samtliga riksdagsmän — samt det numera befunnits, att denna linie kan förses med samma antal stationer som den andra, anser jag mig icke kunna underlåta att förorda den vestra liniens föredragande.

Beträffande frågan om Kongelfslinien eller Ytterbylinien bör föredragas får jag erinra, att enligt 1897 års proposition det hufvudsakliga skälet för valet af Kongelfslinien var hänsynen till denna lines billigare byggnadskostnad; och dermed är ock gifvet, att valet kan utfalla annorlunda, om man kan bortse från frågans ekonomiska sida, hvartill åter möjlighet skulle kunna beredas på det sätt, att Göteborgs stad och kommunerna på Hisingen i förening eller en eller flera bland dem samt tilläfventyrs i någon mån landstinget åtog sig att draga försorg derom, att vägen öfver Ytterby icke blefve dyrare för staten än vägen öfver Kongelf. Anledning till ett sådant åtagande lär nog förefinnas, då Göteborgs stad bör hafva intresse dels af att två stora infartsjernvägar till staden icke löpa jemsides på en sträcka af omkring 20 kilometer och dels af att erhålla jernvägsbro till Hisingen och särskildt till den del deraf, som hör till Göteborgs stad, och det för kommunerna på Hisingen billigaste sätt att få jernväg till Göteborg torde vara att bidra till oförmälda prisskilnads täckande. Det synes mig därför nu vara lämpligast att valet mellan Ytterby- och Kongelfslinien lemnas öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse finnes hos de närmast berörda menigheterna för beredande af möjlighet för jernvägens dragande öfver Ytterby utan ökning af statens kostnader.

Likaledes torde hvad angår några ifrågasatta mindre afvikelser från den föreslagna sträckningen, såsom beträffande jernvägens framdragande närmare Backamo mötesplats och dess sträckning inom Herrestads socken m. m., afgörandet lämpligen kunna anstå, till dess jernvägen kommer till utförande, och sålunda, såsom i allmänhet vid statsbanebyggnader plägar ske, endast jernvägens hufvudsakliga sträckning göras till föremål för Riksdagens pröfning, medan åt Eders Kongl. Maj:t förbehålles rätt att närmare förordna om de orter, banan bör genomgå.

Hvad derefter angår sättet för jernvägens utförande, anser jag mig icke ega anledning till anmärkning mot de af jernvägsstyrelsen föreslagna inskränkningar af skenvigten och ballastens djup.

I afseende å den arbetsplan, som vid denna anläggnings utförande bör följas, samt fördelningen af anslaget på de särskilda byggnadsåren, tillåter jag mig erinra, hurusom enligt ett af jernvägsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 5 februari 1897 i sådant hänseende afgifvet, till grund för Eders Kongl. Maj:ts till Riksdagen då gjorda framställning i ämnet

lagdt förslag arbetet å banan Göteborg—Svinesund skulle så bedrifvas, att banan kunde för allmän trafik upplåtas under hösten 1901, och kostnaden, 16,216,500 kronor, var afsedd att fördelas på åren 1898—1901 sålunda, att på hvarje af åren 1898 och 1899 skulle komma 4,500,000 kronor, på år 1900 5,000,000 kronor samt på år 1901 2,216,500 kronor, hvarjemte, för att byggnadsarbetet skulle kunna vid nämnda tidpunkt afslutas, ansågs erforderligt, att af det för år 1898 föreslagna anslaget redan under samma år ställes till jernvägsstyrelsens förfogande ett belopp af 750,000 kronor.

Då detta förslag, enligt hvad jag från jernvägsstyrelsen inhemtat, fortfarande lämpligen kan tillämpas under iakttagande allenast af de förändringar, som betingas af förändrade tids- och kostnadsförhållanden, bör, på det banan under år 1902 må vara färdig att för trafik öppnas, det erforderliga anslagsbeloppet för de särskilda arbetsåren fördelas sålunda, att för hvarje af åren 1899 och 1900 anvisas 4,000,000 kronor, för år 1901 4,500,000 kronor samt för år 1902 återstoden eller 2,276,500 kronor. Derjemte torde af 1899 års anslag ett belopp af 750,000 kronor böra redan under innevarande år ställas till jernvägsstyrelsens förfogande; och torde Eders Kongl. Maj:t vilja af Riksdagen begära bemyndigande att af tillgängliga medel förskjuta detta belopp.

Hvad slutligen angår de vilkor, hvilka böra fästas vid beslutet om ifrågavarande jernvägs byggande såsom statsbana, torde det tillåtas mig åberopa hvad jag uti mitt anförande till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897 i detta afseende yttrade, nemligen att äfven för jernvägen Göteborg—Svinesund syntes böra stadgas enahanda vilkor i afseende å vederbörandes skyldighet att upplåta mark m. m., som under senaste åren plägat föreskrifvas beträffande statens jernvägsbyggnader, dock med den ändring, som betingades deraf att jernvägen här komme att framgå genom trakter, hvilka i allmänhet vore synnerligen fattiga på skog, hvarjemte skäl icke syntes för handen att för den allenast 1,3 kilometer långa sträcka i närheten af Göteborg, å hvilken jernvägen skulle genomgå Elfsborgs län, från detta län ifrågasätta sådan upplåtelse. Jag hemställde derföre, att såsom vilkor för anläggning af denna jernväg, såvidt den genomlöper Göteborgs och Bohus län, skulle föreslås följande bestämmelser:

*att af landsting, kommuner eller enskilde kostnadsfritt skulle upplåtas:  
dels för all framtid:*

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar;

*dels under arbetets fortgång:*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

*samt att* upplåtelsen jemväl skulle innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfsventyrs kunde komma att brista.

Denna min hemställan vann äfven Eders Kongl. Maj:ts bifall.

Efter senaste riksdag hafva nu *dels* Göteborgs och Bohus läns landsting, enligt dess vid lagtima möte den 23 september 1897 fattade beslut, hos Eders Kongl. Maj:t anmält att, för den händelse under år 1898 af Riksdagen fattades beslut om byggande på statsverkets bekostnad af en längdbana genom Bohuslän till norska gränsen vid Svinesund, landstinget vore villigt uppfylla omförmälda vilkor i afseende å upplåtelse af mark m. m., så vidt anginge den del af jernvägen, som genomlöpte landstingsområdet, *dels ock* jernvägsstyrelsen inkommit med ett utdrag af protokollet, hållet vid stadsfullmäktiges i Strömstad sammanträde den 17 december 1897, innehållande att stadsfullmäktige, för den händelse landstingets beslut om upplåtelse af fri jord m. m. för längdbanan icke komme att innefatta enahanda förmåner jemväl inom Strömstads stads område, förbunde sig att för den del af den ifrågasatta statsbanan mellan Strömstad och längdbanan, som kunde komma att öfvergå stadens planlagda område äfvensom utanför samma område befintlig staden tillhörig mark, kostnadsfritt upplåta mark m. m. i öfverensstämmelse med mitt här ofvan angifna förslag.

Som emellertid landstingets omförmälda beslut tillkommit under antagandet att längdbanan skulle omedelbarligen byggas ända fram till Svinesund, samt förbindelse i ifrågavarande afseende dessutom saknas, hvad angår den sträcka af bandelen Skee—Strömstad, som icke ingår uti stadsfullmäktiges i Strömstad förbindelse, torde jemväl nu för beslutet om byggandet af ifrågavarande bana böra föreslås samma vilkor som uti nästlidna års proposition i ämnet.

Jernväg  
Gellivare—  
riksgränsen.

Genom nådig proposition den 26 mars 1897 behagade Eders Kongl. Maj:t föreslå Riksdagen att, till verkställande af undersökning och upp- rättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning mot Ofoten, på extra stat för år 1898 bevilja ett belopp af 40,000 kronor, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att redan under år 1897 af tillgängliga medel förskjuta beloppet.

Af hvad jag till statsrådsprotokollet för samma dag anförde till stöd för min hemställan om aflåtande af propositionen torde jag nu ånyo få erinra om följande.

Koncession af  
år 1882 å  
jernväg Luleå  
—norska  
gränsen.

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

Statens inköp  
af Luleå—  
Gellivare  
jernväg.

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

Riksdagens  
skrifvelse den  
19 april 1893.

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

Sist omnämnda koncessionsansökan blef sedermera af sökandena återkallad.

Den 17 augusti 1896 hade slutligen landshöfdingen P. J. Bråkenhielm m. fl. anhållit om tillstånd att i enlighet med en ansöknings bilagd plan få anlägga en för allmän trafik afsedd jernväg af 1,435 meters spårvidd från Gellivare öfver Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i närheten af sjön Wassijaure; och hade sökandena anmält, att de samtidigt hos norska regeringen anhållit om koncession å byggande af jernväg från den punkt vid riksgränsen, der linien inom Sverige slutade, till Ofoten fjord.

Ansökan om koncession å jernväg Gellivare—norska gränsen.

Den uppgjorda planen öfverensstämde beträffande sträckningen Gellivare—Luossavaara med den ofvannämnda af Eders Kongl. Maj:t den 23 april 1888 fastställda plan och beträffande sträckningen Luossavaara—Wassijaure med den vid ofvan omnämnda i maj 1892 ingifna koncessionsansökan fogade plan.

Till utredning angående jernvägens behöflighet och möjligheten af densammas åstadkommande ur ekonomisk synpunkt hade landshöfdingen Bråkenhielm och hans medsökande anfört, bland annat, följande:

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

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

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

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

Den förbättring i vår handelsbalans, som sålunda vunnes, skulle naturligtvis blifva ännu större, derest inländska rederiers intressen mera än hittills kunde tillgodoses vid malmens forsling sjöledes till utlandet. Inkomsten på ifrågavarande malmutfrakt kunde beräknas i millioner kronor. Men ett fraktföretag, som egde en så fast grund som ifrågavarande malmtransport, skulle helt visst icke stanna endast vid exporten af nyssnämnda myckenhet malm. Det skulle blifva mäktigt att dag för dag utveckla sin rörelse och öfvertaga andra frakter såväl till som från den skandinaviska halfön samt såmedelst gifva anledning till en uppblomstring af den nordiska sjöfarten.

För Norrbottens län, som genom en jernväg från Gellivare till

Ofoten finge ständig förbindelse med isfri hamn vid Vesterhafvet, skulle ifrågavarande bana vara af vidtgående betydelse.

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

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

Den kolonisation af Norrbotten, som otvifvelaktigt skulle uppkomma genom den ifrågasatta jernvägsförbindelsen och den deraf på skilda arbetsområden framkallade verksamheten, skulle säkerligen sträcka sina följder utöfver en stor del af riket. Särskildt vore att hoppas, att den i ett visst fall skulle lända till gagn för hela fosterlandet; den skulle nemligen efter all sannolikhet komma att verka såsom en mäktig afledare för emigrationen.

Efter redogörelse för ytterligare väntade fördelar af jernvägens anläggning äfvensom för de invändningar, som blifvit mot ett dylikt företag framställda, sammanfattade sökandena på följande sätt sina uttalanden i ärendet:

Derest det nu ifrågasatta jernvägsföretaget komme till utförande, hade man sålunda grundad anledning att såsom följer deraf hoppas uppå ett höjande af kapitaltillgången i riket; ett mäktigt uppsving af den inhemska rederirörelsen; tillfälle till arbetsförtjenst för tusentals personer; en icke oväsentlig höjning af statsegendomens värde; ett kraftigt framåtskridande i snart sagdt hvarje hänseende för rikets nordligaste och största provins och särskildt ett utbredande och be- tryggande af den svenska kulturen derstädes; och slutligen ett nytt föreningsband med broderriket. Mot dessa obestriddiga fördelar hade man åter att våga endast obestämda farhågor om ett för den svenska jern- industrien ogynnsamt prisfall å jern på världsmarknaden eller ogrundade bekymmer för ett bortslösande af den svenska jordens mineralrikedom.

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

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

Öfver ifrågavarande ansökan hördes till en början väg- och vatten- byggnadsstyrelsen, som i underdånigt utlåtande den 2 oktober 1896, efter granskning af de föreslagna tekniska bestämmelserna, anförde, bland annat, följande:

Beträffande ifrågavarande jernvägs nytta och nödvändighet delade styrelsen till hufvudsaklig del de af sökandena framställda åsigterna rörande de fördelar, som vore att förvänta af en utsträckning af Luleå—Gellivarebanan till riksgränsen med fortsättning inom Norge till Ofotenfjorden. Otvifvelaktigt skulle den derigenom fullbordade tvärbanan kraftigt bidra till höjande af värdet af ortens jordegendom, som nästan uteslutande tillhörde staten, till ökande af kapitaltillgången i riket, till möjliggörande af en bergsbruksrörelse inom Norrbotten

med deraf följande ökad befolkning och odling, samt till främjande af en snabbare utveckling af öfriga förvärfsgrenar i denna aflägsna landsdel, hvars mineralrikedomar icke kunde tillgodogöras ens der de redan vore fullt kända, än mindre tillfyllest utforskas inom det ofantliga fjellområdet utan stödet af jernvägsförbindelser med kusten.

Denna jernvägs stora vikt vore för öfrigt redan så allmänt insedd, att den icke kräfde ytterligare bevis. Den allmänna opinionen i öfre Norrland hade länge med fog betecknat förbindelsen mellan Botten- och Vesterhafvet såsom en lifsfråga för landets nordligaste del och äfven af sådan vikt för hela riket att med dess fullbordande icke längre borde uppskjutas.

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

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

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

Till följd af den ifrågavarande jernvägens ofvan antydda natur kunde dess politiskt-nationella och strategiska betydelse icke undgå att vid koncessionsfrågans bedömande framträda på ett sätt, som jemväl ådagalade önskvärdheten af att staten måtte blifva egare af banan och

såsom sådan komma att genomföra de åtgärder och de trafikafstal med andra länders jernvägsförvaltningar m. m., som för en dylik jernvägsanläggning och för dess ostörda drift, jemväl i händelse af krig, vore behöfliga.

I den händelse det emellertid icke skulle finnas lämpligt att omedelbart låta vidtaga åtgärder för utförande af ifrågavarande jernväg såsom statsbana, ansåge sig styrelsen på ofvan anförda grunder ega giltig anledning att ånyo förorda, att den sökta koncessionen blefve beviljad, derest det visades, att en norsk bana från Ofoten till riksgränsen kunde komma till stånd.

Kongl. Maj:ts  
befallnings-  
hafvandes  
utlåtande.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 28 oktober 1896 hade vidare Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län yttrat, bland annat:

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

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande vore alltså lifligt öfvertygad om önskvärdheten deraf, att förevarande jernväg, måtte snarast möjligt blifva bygd.

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

Jernvägsstyrelsens utlåtande den 21 december 1896.

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

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

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

Utgående från denna synpunkt hade styrelsen ansett sig böra ingå i en granskning af den ingifna planen i tekniskt afseende, för hvilken granskning jag icke torde behöfva i detta sammanhang redogöra.

Af hvad rörande den ingifna planen blifvit anmärkt hade jernvägsstyrelsen ansett framgå, att banan, om den anlades enligt samma plan, icke skulle komma att i fullbordadt skick framstå såsom statsbane-

messig, och att för den skull planen måste i väsentliga delar omarbetas, dervid möjligheten att på vissa ställen erhålla en fördelaktigare sträckning särskildt syntes böra tagas i noggrant öfvervägande.

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

Efter redogörelse för t. f. chefens för generalstaben i ärendet infordrade, den 1 februari 1897 afgifna utlåtande äfvensom för två ytterligare från koncessionssökandena inkomna skrifter, anförde jag slutligen till förenämnda statsrådsprotokoll den 26 mars 1897, bland annat, följande:

Departements-  
chefens ytt-  
rande den 26  
mars 1897.

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

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

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

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

I skrifvelse den 18 maj 1897 angående anslag till verkställande af undersökning för anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen anförde Riksdagen följande:

Riksdagens  
skrifvelse den  
18 maj 1897.

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

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

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

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

anser Riksdagen anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder ifrågasättas.»

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

»Af hvad sålunda blifvit yttradt torde framgå att, om banan skall anläggas, detta enligt Riksdagens åsigt bör ske icke genom enskildes utan genom statens försorg; och har Riksdagen till följd häraf bifallit Eders Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag med det vilkor likväl, att undersökningen utsträcket till att äfven omfatta, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa.»

Kongl. Maj:ts  
beslut den 28  
maj 1897.

Vid föredragning den 28 maj 1897 af Riksdagens skrifvelse behagade Eders Kongl. Maj:t

*dels* anbefalla jernvägsstyrelsen att verkställa undersökning samt upprätta och ingifva fullständigt, af kostnadsberäkning åtföljdt förslag till anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till norska gränsen i riktning mot Ofoten,

*dels* anbefalla kommerskollegium att inkomma med utredning angående malmtillgångarne vid Luossavaara och Kiirunavaara malmfält, för hvilket ändamål kollegium skulle, der så funnes erforderligt, ega låta å stället verkställa undersökning genom sakkunnig person,

*dels* ock bemyndiga chefen för civildepartementet ej mindre att anmoda styrelsen för Luossavaara och Kiirunavaara aktiebolag att till Eders Kongl. Maj:t inkomma med yttrande angående storleken af den malmtransport, som kunde årligen från ifrågavarande malmfält beräknas, samt huruvida och på hvad sätt bolagsstyrelsen kunde vara villig bereda staten garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak komme att för mycket inskränkas eller till och med afstanna, utan att staten i sådant fall kunde ingripa, än äfven att hos norska regeringens

departement för de allmänna arbetena anhålla om upplysning, huruvida utsigt förefunnes att, derest anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning mot Ofoten beslutades, fortsättning af samma bana inom Norge från gränsen till Ofoten kunde komma till stånd och blifva färdig att för trafik öppnas samtidigt med den svenska banan.

Till fullgörande af det åt jernvägsstyrelsen lemnade uppdrag har denna styrelse, sedan de anbefalda undersökningarna blifvit afslutade, med skrifvelse den 8 december 1897 öfverlemnadt profil- och planritningar öfver den utstakade sträckningen af ifrågavarande jernväg jemte tillhörande karta äfvensom kostnadsförslag.

Jernvägs-  
styrelsens  
skrifvelse den  
8 december  
1897.

I denna skrifvelse erinrar jernvägsstyrelsen till en början om de anmärkningar, styrelsen i sitt ofvanberörda utlåtande den 21 december 1896 ur teknisk synpunkt framställt mot den vid koncessionsansökningen af den 17 augusti 1896 fogade planen för den tilltänkta jernvägsanläggningen och hvilka anmärkningar, framför allt med hänsyn till de tunga malmtransporter, som å banan skulle verkställas, varit af så betydelsefull art, att planen, i det skick den förelegat, syntes styrelsen icke kunna förordas.

De mot koncessionssökandenas förslag framställda anmärkningar hade hufvudsakligen varit riktade mot de på banans trafikförmåga väsentligt inverkan luktungs- och krökningsförhållandena, enär de förstnämnda, hvilka borde uppgå till högst 1:100, på flera ställen beräknats efter 1:80, och krökningsradien, som i regeln icke borde understiga 500 meter, för en stor mängd kurvor beräknats till 300 meter. För den förväntade, lifliga trafikens obehindrade fortgång hade derjemte ett större antal mötesplatser, än hvad planen upptog, bort beräknas; och då trafiken, på grund af förut nämnda malmtransporter, komme att erfordra tyngre rullande materiel, än hittills å statsbanorna användts, måste åt broar och spåröfverbyggnad gifvas en derefter lämpad större bärighet. Slutligen hade styrelsen ock bland sina andragna skäl för en förnyad undersökning inrymt möjligheten att på vissa ställen kunna gifva linien en sträckning, som vore fördelaktigare än den då föreslagna.

I öfverensstämmelse härmed hade ock den nu verkställda undersökningen haft till hufvudsyfte att från Gellivare i den af Eders Kongl. Maj:tt angifna riktning till norska gränsen finna den kortaste möjliga sträckningen för den jernväg, som med den i afseende på kröknings- och luktungsförhållanden största trafikförmågan förenade de minsta anläggningskostnaderna. Härigenom hade helt naturligt en del större

eller mindre afvikelser från den förut utstakade linien framkallats, men dennas hufvudrigtning hade dock befunnits böra bibehållas med undantag för delen från Luossajaure till Torneträsk, hvarest genom en betydlig afvikelse en kortare sträckning erhållits. En dylik förändring i ännu större omfattning skulle hafva varit önskvärd beträffande hela den på sträckan från Luossajaure till riksgränsen fallande delen af linien, enär den här måste göra en rätt ansenlig omväg för att undvika de väldiga fjell, hvilka i en sammanhängande kedja stängde vägen mot Atlanten och med sina förgreningar nådde ända fram till stranden af Torneträsk, men först vid öfre änden af sistnämnda sjö erbjöde sig tillfälle att genom den af flere smärre fjellsjöar och vattendrag genomkorsade dalgången vesterut mot Wassijaure uppnå riksgränsen i närheten af Ofoten; och hade jemväl vid föregående undersökningar denna dalgång befunnits vara det enda för nu ifrågavarande ändamål användbara pass.

Den gamla liniens hufvudrigtning från Gellivare till Luossajaure vore deremot temligen tillfredsställande, ehuru äfven här en del afvikelser från den kortaste sträckningen, representerad af en rak linie emellan nyssnämnda båda orter, måst göras, särskildt för underlättande af uppstigningen från Linaelfvens dalgång öfver vattendelaren mot Kaitumelfvens flodområde.

Af den beskrifning jernvägsstyrelsen lemnat rörande den nu föreslagna liniens sträckning framgår följande:

Utgående från Gellivare station stiger linien i nordvestlig rigtning upp mot Siekaträsket, som passeras på östra sidan, samt vidare från denna sjö utmed Ammasjoki till Ladnivare, hvarifrån den sedan sänker sig ned mot Linaelfven, hvilken i denna trakt faller mycket hastigt mot öster. För undvikande af den djupa dalgång, som här bildats, gör linien en skarp krökning åt vester och öfvergår elfven vid fallets öfre del för att derefter med en svängning åt öster kringgå den från norr framskjutande höjdsträckningen och uppstiga utmed en af Linaelfvens tillflöden, Homojokk, hvarvid ett mindre vattendrag, Råttjejokk, passeras under enahanda förhållanden som vid öfvergången af Linaelfven. Efter att emellan Kartekåbbå och Tjutekåbbå hafva korsat Homojokk öfvergår linien vattendelaren mot Kaitumelfvens flodområde och uppnår dervid, 50 kilometer från utgångspunkten, sin största höjd å hela sträckningen Gellivare—riksgränsen, eller omkring 557 meter öfver hafvet. Härefter gör linien en svängning åt öster för att undvika det sumpiga låglandet kring Tjutejokk och sänker sig vester om Salatusvare ned mot Kaitumelfven, hvilken här bildar ett vidsträckt, af mossar omgifvet

deltaland. Endast genom en omväg åt öster har en lämplig öfvergångspunkt kunnat erhållas nemligen vid Killinge by, hvarest elfven tränges samman och genomgår fastare mark. För jernvägens framdragande öfver detta vattendrag, som är ett af de största uti trakten, har beräknats en bro med tre spann, det mellersta 64 och de båda andra hvartdera 9 meter, hvilken brobyggnad betydligt underlättas genom de redan vid tiden för anläggningen af jernvägen mellan Luleå och Gellivare för motsvarande ändamål utförda arbeten.

Från Killinge går linien i riktning mot Tjiskavare och efter öfvergången af Vuottasjokk vidare öfver de vidsträckta mossarne öster om nämnda höjdsträckning samt sänker sig derefter, korsande Sierkajokk, ned mot Kalix elf, för hvars öfvergång beräknats en bro med två öppningar, den ena om 50 och den andra om 30 meters spännvidd. Härefter stiger linien upp mot den höjdplatå, från hvilken de väldiga malmbergen Kiirunavaara och Luossavaara resa sig, och korsar derunder vid Råttjejänkkä en mycket djup dalgång, som kräfver högst betydande terrasseringsarbeten. Efter uppnåendet af nyssnämnda platå följer linien öster om Kiirunavaara en emellan Kalix elf och sjön Luossajaure anlagd körväg och framkommer slutligen, efter öfvergången af Luossajokk, till nyssnämnda sjö, vid hvars östra strand, på ett afstånd af 105 kilometer från Gellivare, beräknats anläggning af en större bangård för upptagande af trafiken från nyssnämnda malmberg. Terrängen på denna plats är synnerligen gynsam för en bangårdsanläggning af den betydande omfattning, som här sannolikt kommer att erfordras, och medgifver jemväl lämplig anordning för föreningsspåren mellan bangården och de högre belägna malmutlastningsplatserna.

Vid norra änden af Luossajaure skiljer sig, såsom förut blifvit antydt, den nu undersökta linien från den förut utstakade. Den senare är nemligen framdragen i riktning mot Vuonajokis utflöde i Rautasjokk samt vidare, med en tvär krökning åt öster, öfver sistnämnda vattendrag, på hvars andra sida den beskriver en stor båge och närmar sig Torne elfs floddal för att sedermera följa densamma utmed sjöarna Alajärvi, Jekajärvi, Tarrajärvi och Torneträsk. Till undvikande af de å denna sträckning förekommande skarpa lutningar, hvilka såväl i nedgången mot Rautasjokk som äfven på en kortare sträcka norr om sagda vattendrag uppgå ända till 1:80, samt jemväl för erhållande af en i afseende på väglängden fördelaktigare sträckning har den nya linien i nästan rak nordvestlig riktning från Luossajaure framdragits mot Torneträsk. Härunder korsar linien först Pahtajokk och derefter Vuonajoki samt går vidare nordost om Maunujaure fram mot Rautasjokk

och öfvergår detta rätt betydande vattendrag, der detsamma kringflyter ön Rautussaari, hvadan för denna öfvergång två broar erfordras, den ena med två öppningar om respektive 30 och 20 meter samt den andra med ett spann om 40 meter. På andra sidan om denna elf framgår linien öfver en mycket gynsam terräng öster om Njuotjamajaure samt vidare vester om Kamasjaure och Neitajaure för att sedermera från Salmijärvi ingå i Nakerijokks floddal, uti hvilken linien, som på tre särskilda ställen beräknats skola å broar med respektive 20, 30 och 40 meters spann öfvergå sistnämnda flod, under upprepade krökningar sänker sig ned mot Torneträsk, der den i närheten af Vorevardo sammanfaller med den gamla linien. Genom den nu beskrifna förändringen af liniens rigtning mellan Luossajaure och Torneträsk hafva icke allenast de ofvannämnda lutningarne om 1 : 80 undvikits utan äfven den ansenliga vägförkortningen af mera än nio kilometer ernåtts, hvilka båda omständigheter tydligen äro af särdeles stor betydelse såväl i afseende på anläggningskostnaden och det framtida banunderhållet som äfven — och detta icke minst — i trafikhänseende.

Från Vorevardo framgår linien vesterut utmed Torneträsk — utan att närmare beröra dess stränder — till en i sjön utskjutande hög bergudde, Kaisaniemi, hvilken linien med någon höjning kunnat passera utan afvikelse från hufvudrigtningen, ledande genom en tvärs öfver nämnda udde löpande, för ändamålet särdeles lämplig dalgång, uti hvilken ett mindre vattendrag Nuosakkajoki passeras. På vestra sidan af Kaisaniemi sänker sig linien ånyo och närmar sig stranden af Torneträsk, i hvars närhet hon korsar Pessinenjoki och några andra mindre vattendrag samt framgår till Vuoskovare, hvarefter hon till undvikande af en omväg utmed den bugtande stranden löper söder om sjön Vuoskojaure samt, följande foten af nyssnämnda berg, öfvergår Mellejokk och sänker sig ned mot det mera betydande vattendraget Abiskojojokk, som medelst en till 20 meters spann beräknad bro passeras nära dess utflöde i Torneträsk.

Från denna punkt stiger linien småningom utmed de mot sjön temligen brant stupande fjellsluttningarna och korsar härvid några vattendrag, bland hvilka må nämnas Käppasjokk, Rakasjokk, för hvars öfvergående kräfves en bro af 20 meters spännvidd, samt Ronsokåbbåjokk, hvarefter linien, med en svängning åt vester, genomskär en öster om Pahtajaure skarpt framskjutande fjellrygg, kräfvande en tunnel om 530 meters längd. Härmed har linien inkommit i den dalgång, som förmedlar hennes uppstigning å vattendelaren mellan Bottenhafvet och Atlanten, och följer linien här de mestadels mycket branta och sönderskurna

fjellslutningarne vid dalgångens södra sida. Efter passerandet af sjön Pahtajaure vidtager den svåraste stigning, som förekommer å hela sträckan Gellivare—riksgränsen; och uppgår denna stigning, som dock på ett afstånd af 1,750 meter från dess början afdelas genom ett horisontalplan om 300 meters längd, under lutningsförhållande af 1 : 100 till en sammanlagd längd af ej mindre än 8,550 meter. Den gamla linien visar på denna sträcka ett lutningsförhållande af 1 : 80, hvars nedbringande till 1 : 100 kräfver betydlig ökning af terrasseringsarbetena, helst minsta krökningsradien samtidigt ökats från 300 till 500 meter, hvilket möter stora svårigheter i denna bergiga och starkt brutna terräng, som genomkorsas af en mängd fjellbäckar, bland dem Låktajökk och den i en djup dalgång rinnande Kurkajökk, för hvars passerande beräknats en bro med 36 meters spann.

Sedan linien genom nämnda stigning uppnått en höjd af 527 meter öfver hafvet, fortgår den genom en mycket bruten terräng öfver de hvarandra närbelägna vattendragen Wassijökk och Kaderjökk, hvilket sistnämnda kräfver en 20 meter lång brobyggnad, samt går vidare helt nära vestra änden af Wassijaure, hvarest en skarpt framskjutande bergrygg korsar linien och en 40 meter lång tunnel kräfves för jernvägens framdragande genom densamma. Kort härefter uppnår linien slutligen riksgränsen mot Norge på en höjd af omkring 517 meter öfver hafvet och på ett afstånd från Gellivare af 236,760 meter.

Förutom den vägförkortning om 9 kilometer, som ernåtts genom den förändrade sträckningen norr om Luossajaure, har linien genom å skilda ställen företagna omstakningar af mindre omfattning kunnat än ytterligare förkortas, så att den blifvit i sin helhet omkring 11 kilometer kortare än den, hvarå koncession blifvit sökt.

I fråga om möjligheten af alternativa sträckningar af den ifrågasvarande jernvägslinien har jernvägsstyrelsen gjort följande uttalanden:

Beträffande den norr om Luossajaure fallande delen af linien hade någon annan sträckning till norska gränsen i riktning mot Ofoten än den nu utstakade icke gerna kunnat väljas, enär hvarje försök härutinnan skulle hafva strandat på gränsfjellens ansenliga höjd, som endast vid Wassijaure erbjöde lämplig öfvergång för en jernväg. Ett motsatt förhållande rådde emellertid i fråga om liniens södra del, i det att der jemväl andra sträckningar än den förut beskrifna vore tänkbara och förtjenade att uppmärksammas, helst som det funnes sådana, hvilka i afsevärd mån skulle tillgodose viktiga intressen äfven inom andra orter än de af förstnämnda linie berörda. Denna omständighet hade ock framhållits af delegerarne i malmfältet Koskulls kulle, hvilka uti en till styrelsen iu-

gifven skrift anhållit att vid undersökning för lämpligaste sträckningen af ifrågakommande järnväg måtte utredas, huruvida icke densamma kunde gifvas en sådan rigtning från Gellivare, att den lemnade tillfälle till transporterande af malm från nämnda å MalMBERGETS östra sluttning belägna malmfält. En dylik anhållan hade ock i afseende på Svappa-vaara malmfält innehafvarne af inmutningsrätten till detta fält framställt uti en den 5 juni 1897 till Eders Kongl. Maj:t ingifven och den 11 i samma månad till järnvägsstyrelsen remitterad ansökan; och hade båda dessa framställningar vid den gjorda undersökningen tagits i beaktande.

En blick på kartan visade, att kortaste sträckningen af en järnväg från Gellivare till Kiirunavaara och Luossavaara ledde rakt öfver MalMBERGET, men då en dylik linie icke kunde ifrågakomma, måste en afvikelse åt ena eller andra sidan göras, och hade, såsom redan visats, en sådan åt vester blifvit vald. Som emellertid den ena eller andra rigtningens företrädare i tekniskt hänseende icke ansetts kunna fullt tillförlitligt bedömas utan närmare jemförelse af båda, och den östra, bland annat, skulle hafva fördelen af en närmare beröring med malmfälten vid Koskulls kulle, hade jemväl sistnämnda sträckning blifvit i detalj undersökt.

Den östra linien, som utginge från Gellivare station öster om MalMBERGSSPÅRET, beskrefve först en båge mot öster och derpå, berörande Koskulls kulle, en båge i motsatt rigtning omkring MalMBERGET, hvar-efter den passerade Tingvalls kulle samt, korsande Najolokk och Kuorasjokk, sänkte sig ner mot Linaelf, som öfverginges helt kort ofvanför Kuorasjokks utflöde. Från denna punkt, som låge 43 meter lägre än Gellivare bangård, följde linien, i en nästan oafbruten stigning af 1 : 100, nordöstra sidan af Linaelfvens djupt nedskurna floddal öfver de djupa dalgångarna vid Veikijokk och Tjutejokk samt stege vidare upp efter Kieblejokk fram till Tabmokjaure. Efter denna ytterst svåra uppstigning, som visade en sammanlagd höjdskilnad af icke mindre än 234 meter, hade linien uppkommit på vattendelaren mot Kaitumelfvens flodområde och fortlöpte derefter under gynsamare förhållanden öster om Tabmokjaure och Tjutejaure fram emot Salatusvare, i hvars närhet den inginge uti det förut beskrifna vestra alternativet.

Ehuru denna östra linie, förutom beröringen med malmfälten vid Koskulls kulle, skulle medföra en vägförkortning af omkring  $3\frac{1}{2}$  kilometer, hade den likväl måst förkastas såväl på grund af sina svåra stigningar, hvilka i högsta grad skulle försvåra och fördyra trafikeringen, som ock med anledning af den höga antägningskostnaden, som enligt verkställd detaljberäkning skulle öfverstiga beräknade kostnaden

för motsvarande del af vestra linien med omkring 830,000 kronor, hvilket belopp med 360,000 kronor öfversköte anläggningskostnaden för en bibana från Koskulls kulle till Gellivare.

Innan jag redogör för fortsättningen af jernvägsstyrelsens yttrande, torde jag få anmäla den af jernvägsstyrelsen omförmälda framställningen af disponenten G. A. Granström om undersökning rörande jernvägsliniens framdragande närmare Svappavaara malmfält.

Detta malmfält, anför disponenten Granström, hade sedan gammalt varit känt, och redan under 1700-talet hade grufvorna derstädes bearbetats på kopparmalm med en för den tidens förhållanden högst anseelig arbetsstyrka. Fältet innehölle emellertid icke endast kopparmalm. Äfven jernmalmstillgången vore högst betydlig, i det att arean deraf uppginge till öfver 40,000 kvadratmeter. Svappavaara komme således som det fjerde i ordningen bland Sveriges brytvärda jernmalmsfält. Malmens jernhalt uppginge till 60 à 65 procent, någon gång högre, och dess fosforhalt, ehuru något vexlande, vore ungefärligen jembördig med öfriga lappländska malmfälts.

Fältets belägenhet möjliggjorde en brytning af jernmalm till billigt pris, i det att sjelfva malmberget höjde sig till närmare 100 meter öfver det omgifvande släta landet, hvadan alla förhållanden funnes för handen för anordnande af malmbrytning och bergverksdrift, endast fältet berördes af jernväg eller vore satt i förbindelse med sådan.

Alla skäl, som anförts till fördel för en jernvägs dragande förbi Kiirunavaara och Luossavaara från Gellivare till norska gränsen, gälde äfven Svappavaara; men dertill komme att en afvikning af jernvägen förbi Svappavaara, hvarigenom densamma visserligen i någon mån, men ej väsentligt, komme att förlängas men sannolikt komme att genomgå en lämpligare terräng, skulle medföra stora fördelar för befolkningen ej allenast inom Vittangi och Jukkasjärvi socknar, särskildt den vid Svappavaara bofasta befolkningen, än äfven inom Pajala och Karesuando socknar, under det att den endast förbi Kiirunavaara 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, hemställde disponenten Granström, i egenskap af representant för innehafvare af inmutarerätten till Svappavaara malmfält, huruvida icke i planen för undersökningen finge ingå möjligheten att med den ifrågasatta jernvägen beröra Svappavaara malmfält eller åtminstone att linien droges närmare malmfältet, än hvad vid förutvarande stakningen varit händelsen.

Beträffande denna till jernvägsstyrelsen remitterade framställning har i sin ofvanberörda skrifvelse den 8 december 1897 styrelsen anført följande:

Framställningen om liniens framdragande i närheten af Svappavaara malmfält hade icke föranledt någon utförligare undersökning af en sådan sträckning, enär redan vid okulära besigtningar tillräckligt tydligt framgått, att en dylik linie med Gellivare såsom utgångspunkt vore betydligt underlägsen den å de ingifna ritningarna angifna. Anläggning af en jernväg från Gellivare station i någorlunda rak sträckning mot Svappavaara mötte nemligen, under förutsättning att lutningsförhållandena icke finge öfverstiga 1:100, oöfverstigliga hinder, enär Linaelfven, som måste passeras, i deuna trakt låge omkring 50 meter lägre än nämnda bangård och emot såväl norr som öster begränsades af betydande höjder, för hvilkas öfvergående å en längre sträcka kräddes en stigning om minst 1:40. Först efter en afvikning om 20 å 25 kilometer österut från Gellivare, eller till Kuttjasjokis dalgång, torde förefinnas möjlighet att kunna framdraga linien i riktning mot Svappavaara, men äfven der rådde — åtminstone söder om Kalix elf — svårare terrängförhållanden än vester om Malmberget, hvarest den der utstakade linien i allmänhet framginge öfver en synnerligen gynsam terräng. Framför allt förtjenade dock framhållas, att en linie öfver Svappavaara sannolikt skulle kräfva en vägförlängning i förhållande till den nyssnämnda om närmare 30 kilometer. Det med banans framdragande öfver Svappavaara afsedda ändamålet vunnes lämpligast genom anläggande af en särskild jernväg från Svappavaara till Luossajaure, enär den på trafiken menligt inverkan ökning af hufvudliniens längd derigenom undvekes och terrängförhållandena derjemte vore rätt gynsamma för en dylik anläggning.

Någon annan sträckning än de, för hvilka här ofvan redogjorts, hade icke synts styrelsen böra ifrågakomma.

De sammanställda lutnings- och krökningsförhållandena å den på profil- och planritningarna angifna linien funnes närmare upptagna uti en vid kostnadsförslaget fogad tabell, men ville styrelsen dock omnämna, att lutningarne ingenstädes öfverstege 1:100, samt att krökningsradierna, hvilka ingenstädes understeg 500 meter, i allmänhet beräknats till minst 600 meter och endast, då särdeles afsevärda besparingar i terrasseringsarbetena derigenom vunnits, understeg detta mått, hvilket särskildt vore förhållandet å sträckan Torneträsk—riksgränsen.

Som den utstakade jernvägslinien hvarken berörde odlad bygd eller vägar, genom hvilka trafikutbyte med mera aflägsna trakter kunde förmedlas, hade mellan Gellivare och riksgränsen beräknats anläggning af allenast en station, nemligen vid Luossajaure, från hvilken särskilda föreningsspår skulle anläggas till de närliggande malmfälten Kuirunavaara och Luossavaara; dock torde äfven vid riksgränsen en bangård vara erforderlig, men som lämpligare plats för dess anläggning torde förefinnas inom norskt område, hade densamma uti kostnadsförslaget blifvit endast eventuellt upptagen.

Största afståndet mellan de till ett antal af 22 stycken föreslagna mötesplatserna vore, anför styrelsen vidare, å sträckan Gellivare—Luossajaure 11,7 kilometer, under det att afståndet mellan mötesplatserna norr om sistnämnda ort, enär å denna bandel en lifigare trafik förväntades, i regeln icke öfverstege 10 kilometer och endast på två ställen uppginge till närmare 11 kilometer, nemligen vid Maunujaure, hvarest de förmånliga lutningsförhållandena medgäfvade en något ökad tåghastighet, samt vid Låktajaure, der terrängen uppstälde hinder för afståndets minskning. Vattenstationer vore afsedda att anordnas till ett antal af 12 stycken och på ett inbördes afstånd af högst 21 kilometer, hvartill ytterligare komme en trettonde vattenstation, nemligen vid gränstationen, för den händelse denna, i hvars anläggningskostnad jemväl vattentorn inberäknats, blefve förlagd på svenskt område.

Jordmånen vore å sträckan Gellivare—Torneträsk i allmänhet icke af någon särdeles svårarbetad beskaffenhet, men norr derom inträdde ett motsatt förhållande, i det att linien der måste dragas intill högfjellen, hvilkas utsprång måste genomskäras och sålunda förorsakade, förutom de två ofvannämnda tunlarna, en mängd mer eller mindre betydande sten- och bergssprängningsarbeten, hvilka isynnerhet närmare riksgränsen kräfde ansevärliga kostnader.

Tillgången på lämplig sten till bro- och trumbyggnader m. m. vore å liniens södra delar i allmänhet temligen medelmåttig, hvaremot de närbelägna bergen och talrikt förekommande lösa stenblock norrut lemnade sådant byggnadsmateriel i riklig mängd.

Matjord för beklädnad af bankars och jordskärningars sidosluttningar förekomme mycket sparsamt, men kunde lämpligen ersättas med djord eller möjligen stenskärf.

Anskaffningen af nödigt ballastgrus komme att flerstädes medföra svårigheter isynnerhet å sträckan närmast riksgränsen, hvarest rådde fullkomlig brist på detta ämne. Erforderligt ballastgrus syntes dock kunna erhållas å vissa uppräknade platser.

Skog förekomme ytterst sparsamt i närheten af jernvägslinien och saknades alldeles kring dess norra sträckning, hvadan anskaffning af nödigt virke till bostäder för befäl och arbetsmanskaf samt till förråds- och andra under arbetstiden behöfliga byggnader komme att medföra stora svårigheter och kostnader. Med undantag för en kortare sträcka närmast söder om Luossajaure rådde i trakten af jernvägslinien fullkomlig brist på vägar för framforslande af erforderliga effekter och redskap, hvadan provisoriska transportvägar, der dessa icke genom andra anordningar kunde undvaras, måste särskildt för detta ändamål anläggas.

Vid upprättande af kostnadsförslaget för ifrågavarande statsbaneanläggning hade hänsyn måst tagas såväl till det hufvudsakliga ändamålet med banans byggande som ock till de på byggnadsplatsen rådande, säregna och arbetet fördyrande omständigheterna. Sålunda hade utöfver den för vanlig trafik erforderliga rullande materielen, hvarför beräknats en kostnad af 948,000 kronor, eller 4,000 kronor per kilometer, ytterligare upptagits såväl 3,386,000 kronor, utgörande den på svenska bansträckan belöpande kostnadsandelen uti den särskilda, dyrbara materiel, som beräknats erforderlig för besörjande af den mellan Luossajaure och Victoriahavn vid Ofoten beräknade malmtrafiken, som förslagsvis antagits komma att till en början årligen omfatta 1,000,000 å 1,200,000 ton, som ock ett belopp af 200,000 kronor för inköp af de lokomotiv, som ansetts behöfliga dels för vagnsvexlingar vid Kiirunavaara och Luossavaara malmfält och malmtransporter från dessa till bangården vid Luossajaure och dels till förstärkning af dragkraften å de delar af linien, hvarest sådant på grund af svårare stigningar kräfdes.

De tunga laster, som för malmtransporternas ombesörjande å banan komme att framföras, fordrade en efter desamma lämpad bärlighet hos brobyggnader och spåröfverbyggnad, och hade med hänsyn härtill för den senare beräknats skenor af 40 kilograms vikt per meter samt syllar med en längd af 2,7 meter, hvilket i sin ordning nödvändiggjorde större krönbredd för ballast och banvall, än hvad under senare årens statsbanebyggnad i Norrland användts, hvarjemte på grund af vunnen erfarenhet skärningarnas sidodiken ansetts böra erhålla större djup och bredd.

Dessa nu beskrifna förhållanden, hvilka icke tycktes hafva tagits i beaktande vid uppgörandet af det vid 1896 års koncessionsansökning fogade kostnadsförslaget, hade jemte maximilutningens nedbringande och användandet af större krökningsradier föranledt en så betydlig

ökning i terrasseringsarbetena, att det nu framlagda förslaget för dessa arbeten upptog en väsentligt större kostnad än det förstnämnda, oaktadt de redan utförda, ehuru temligen ofullständiga terrasseringsarbetena å den omkring 20 kilometer långa sträckan närmast Gellivare blifvit tillgodoräknade.

Med hänsyn till de häftiga vattenflöden, som isynnerhet vid snösmältningen vore att förvänta i fjelltrakterna och hvilka, derest icke lämpliga anordningar på förhand vidtagits, kunde orsaka oberäknelig skada och fara för trafiksäkerheten, hade, i motsats till hvad i tidigare ifrågavarande anläggning omfattande förslag varit förhållandet, vattengenomlopp i riklig mängd samt med efter de lokala förhållandena lämpad form och storlek blifvit beräknade.

För anläggning af de för arbetenas bedrivande erforderliga provisoriska vägar hade icke någon särskild summa i förslaget utsatts, utan vore kostnaden härför inberäknad uti tilläggsprocenten för diverse omkostnader; och hade af öfriga vägstäckningar uti förslaget särskildt upptagits allenast kostnaden för de vägöfvergångar, som ansetts erforderliga å banans inhägnade område. Stängsel kring banan syntes nemligen i allmänhet kunna utan nämnvärd olägenhet undvaras med undantag för de trakter, der lifvigare rörelse förväntades eller inhägnade egor och betesmark genomkorsades, hvilket vore förhållandet vid den föreslagna stationen vid Luossajaure, emellan Gellivare och Linaelf samt å ömse sidor om Killinge by.

Enligt förslaget vore husbyggnader beräknade att uppföras å bangården vid Luossajaure och eventuellt vid riksgränsen, vid förläggningsplats för förstärkningslokomotiv, vid vattenstationer samt utmed linien till bostäder åt banbevakningspersonalen, hvarjemte bland kostnaderna för den på grund af nya jernvägens tillkomst behöfliga utvidgningen af Gellivare station en del byggnaders uppförande beräknats i samband med andra för utvidgningen erforderliga arbeten. Dessa husbyggnader komme att med anledning af den påpekade bristen på virke och annat byggnadsmaterial medföra ovanligt höga kostnader, hvilket dock icke gälde byggnaderna vid Gellivare.

Expropriations- och dermed sammanhängande kostnader hade icke uti förslaget upptagits, enär dessa, i likhet med hvad som vid de under senare åren beslutade statsbanebyggnaderna egt rum, förutsatts komma att på annat sätt utgöras.

Tillägget för arbetets ledning och diverse omkostnader hade med hänsyn till de uti ifrågavarande trakter rådande, för en jernvägsanlägg-

ning ogynsamma lokala förhållandena upptagits till 18 procent af de sammanlagda direkta arbets- och materialkostnaderna; och inginge uti denna tilläggsprocent, bland annat, kostnaden för snöskärmar och andra anordningar till förekommande af att större snömassor hopade sig i spåret och derigenom föranledde hinder i trafikens regelmessiga fortgång.

Den för jernvägsanläggningen mellan Gellivare och riksgränsen mot Norge af styrelsen beräknade kostnaden uppginge enligt det upprättade förslaget till sammanlagdt 16,670,000 kronor, motsvarande 70,409 kronor per kilometer, eller, med inberäkning af den rullande materielens anskaffning, i sin helhet till 21,204,000 kronor, hvilket motsvarade 89,559 kronor per kilometer. Härtill komme slutligen eventuelt *dels* ett belopp af 294,000 kronor, utgörande kostnaden för en bangård vid riksgränsen, och *dels* omkring 800,000 kronor, utgörande den beräknade kostnaden för utläggning af föreningsspår och andra anordningar för malmens forslande från brytningsplatserna till bangården vid Luossajaure, för den händelse dessa anläggningar komme att af svenska staten bekostas.Utförligare förslag till sistnämnda anläggning kunde dock icke för närvarande framläggas, enär, styrelsen veterligt, icke någon fullständig plan för malmbrytningens bedrivande ännu blifvit uppgjord.

Anslags-  
beloppets  
fördelning  
på flera  
arbetsår.

På min derom framställda begäran har jernvägsstyrelsen derefter den 15 december 1897 afgifvit en promemoria angående fördelning å olika arbetsår af det beräknade anslagsbeloppet för den ifrågasatta jernvägsanläggningen, under förutsättning att den af styrelsen framlagda planen godkändes och att jernvägen skulle kunna före ingången af år 1903 upplåtas för allmän trafik; och har jernvägsstyrelsen derutinnan anført följande:

»Förslaget är uppgjort med beräkning, *dels* att anslaget till sjelfva banbyggnaden temligen jemnt fördelas å de fyra arbetsåren 1899—1902, dock så att första årets anslag jemväl omfattar ett belopp af 750,000 kronor att på grund af nedan anförda skäl redan år 1898 disponeras, *dels* ock att af det för anskaffande af rullande materiel beräknade anslaget för första arbetsåret anvisas ett belopp af 650,000 kronor och den återstående summan lika fördelas på de två sista byggnadsåren.»

»Som terrängförhållandena å den ifrågavarande liniens södra del, mellan Gellivare och trakten af Nakerijokk — en sträcka af omkring 150 kilometer — äro rätt gynsamma, har beräknats, att vid terrasserings af denna del jord- och stentransporter skulle kunna verkställas hufvudsakligast med lokomotivkraft, hvarigenom afsevärd tidsbesparing vunnas.

Å liniens norra del, som mestadels går öfver bergstrakter, kan deremot detta arbetssätt ej användas, utan kräfvess här före spårets framdragande mer eller mindre fullständig terrassering, och äro de härför erforderliga tunnel-, bergssprängnings-, fyllnings- och murningsarbetena af så betydande omfattning, att dessa redan under de första byggnadsåren måste påbörjas för att inom den beräknade arbetstiden kunna medhinnas. För verkställande af såväl ofvannämnda jord- och stenflyttningar som andra under byggnaden förekommande transporter af ballast, skenor och syllar m. m. är redan under första byggnadsåret en del rullande materiel erforderlig. Som emellertid all dylik vid statens jernbanebyggnader begagnad materiel tages i anspråk vid andra nu pågående statsbanebyggnader, har det syntts styrelsen lämpligt, att från de redan trafikerade bandelarne till den ifrågavarande jernvägsanläggningen öfverlemnades begagnade lokomotiv och vagnar, mot det att dessa, som äro för trafiken behöfliga, tillsvidare ersattes utaf den materiel, som beräknats skola under år 1899 för ett belopp af 650,000 kronor till statsbanan Gellivare—riksgränsen inköpas.»

»Husbyggnadernas uppförande har beräknats att i allmänhet ega rum under de senare arbetsåren, på det att därför erforderliga materialtransporter måtte kunna underlättas genom användande af då utlagdt spår.»

»De enligt styrelsens beräkning för hvarje särskildt byggnadsår erforderliga anslagsbeloppen skulle sålunda utgöra:

för år 1899	..... kronor	5,404,000: —
» » 1900	..... »	4,000,000: —
» » 1901	..... »	5,900,000: —
» » 1902	..... »	5,900,000: —

tillsammans kronor 21,204,000: —.»

»Härtill komma eventuelt dels 800,000 kronor för spår och andra anordningar för malmtransport från brytningsplatserna vid Kiirunavaara och Luossavaara till bangården vid Luossajaure, dels ock 294,000 kronor för anläggning af en bangård vid riksgränsen, men som närmare utredning saknas, huruvida dessa kostnader delvis eller i sin helhet skäpligen böra bestridas med svenska statsmedel, finner sig styrelsen icke för närvarande kunna afgifva förslag till fördelning af dessa belopp å de olika arbetsåren.»

»För att ifrågavarande anläggning må hinna afslutas till ofvan angifna tid, måste hvarje del af arbetstiden tagas i anspråk, och då arbetena vid 1899 års ingång, eller midt under högvintern, omöjliga

kunna påbörjas, är sålunda nödvändigt, att redan under år 1898 vissa förberedande arbeten utföras samt erforderliga arbetsredskap och en del materialier anskaffas. Dessa förberedande arbeten skulle hufvudsakligast omfatta: påbörjande af liniens definitiva utstakning, anläggning af transportvägar — bland andra en från Torneträsk till riksgränsen, hvilken väg, vidare framdragen inom norskt område, i förening med nyssnämnda sjö skulle förbinda hela norra delen af arbetslinien med hafvet — uppförande af provisoriska byggnader samt transport af arbetsredskap och effekter. Dessutom fordras för arbetenas fullbordande inom beräknad tid, att de stora tunnelsprängningarna samt en del mera omfattande murnings-, bergssprängnings- och terrasseringsarbeten å skilda delar af linien jemväl påbörjas under år 1898.»

»Genomförandet af den till grund för anslagens beräknande liggande arbetsplanen förutsätter sålunda, att det för bestridande af sistnämnda utgifter erforderliga beloppet, 750,000 kronor, hvilket förslagsvis inberäknats i 1899 års anslag, redan under år 1898 ställes till styrelsens disposition, för att vid behof kunna utanordnas.»

Malmtillgångarne vid Luossavaara och Kiirunavaara.

Till fullgörande af ofvan berörda den 28 maj 1897 åt kommerskollegium lemnade uppdrag att inkomma med utredning angående malmtillgångarne vid Luossavaara och Kiirunavaara malmfält, för hvilket ändamål kollegium skulle, der så erfordrades, ega låta å stället verkställa undersökning genom sakkunnig person, har kommerskollegium, enligt af mig särskildt lemnadt bemyndigande, uppdragit åt geologen vid Sveriges geologiska undersökning Hjalmar Lundbohm att, efter samråd med föredraganden af bergsärenden hos kollegium och med anlåtande af erforderligt biträde, företaga undersökningen i fråga; och har kollegium derefter med eget utlåtande den 8 december 1897 öfverlemnadt en från Lundbohm den 29 nästföretgågne november inkommen redogörelse för ifrågavarande malmtillgångar, hvilken redogörelse är åtföljd af analystabeller och teckningar äfvensom af en utaf Lundbohm upprättad karta öfver Kiirunavaara och Luossavaara jernmalmsfält; varande berörda redogörelse afslutad med en så lydande sammanfattning af densammas hufvudsakligaste innehåll:

»Jernmalmsförekomsterna i Kiirunavaara och Luossavaara, hvilka äro de största på ett ställe samlade tillgångar af detta slag i Skandinavien och hafva mycket få medtäflare vare sig i Europa eller Amerika, bestå till öfvervägande del af svartmalm och för öfrigt af blodstensblandad svartmalm.»

»I Kiirunavaara bildar malmen en stockformig massa, som på en

längd af omkring 3,5 kilometer höjer sig till en bergsrygg, uppdelad i en mängd toppar, hvilkas höjd öfver den närliggande sjön Luossajärvi varierar mellan 178 och 249 meter. Malmstocken stupar  $50^{\circ}$  å  $60^{\circ}$  åt öster från horisontalplanet och dess mäktighet, eller vinkelräta afståndet mellan hängvägg och liggvägg, kan antagas vexla mellan 34 och 152 meter. De diamantborrningar, som utförts genom malmen, antyda, att densamma afsmalnar mot djupet, hvarom dock full visshet ännu icke kunnat vinnas, men under antagande att så är förhållandet, har kvantiteten malm ofvanför sjöns vattenyta beräknats till omkring 215 millioner ton, hvarjemte högst betydande, men för närvarande ej beräkneliga kvantiteter måste finnas under nämnda nivå.»

»I Luossavaara finnas flera malmförekomster, hvilka till allra största delen äro jordtäckta. Genom magnetiska undersökningar och jordrymningar har det konstaterats, att den största och viktigaste af dessa har en längdutsträckning af minst 1,5 kilometer samt 30 å 55 meters mäktighet, och genom en diamantborrning har utrönts, dels att sidostupningen på ett ställe nära förekomstens södra ända är omkring  $75^{\circ}$ , och dels att malmens mäktighet här aftager mot djupet. En någorlunda säker beräkning af malmkvantiteten kan med den kändedom, man för närvarande eger, icke utföras, men under antagande att hela förekomsten afsmalnar på samma sätt som i diamantborrhälsprofilen, kan man uppskatta den malm, som finnes öfver Luossajärvis vattenyta, till något öfver 18 millioner ton. Man kan sålunda antaga, att i båda bergen finnas åtminstone 233 millioner ton malm ofvanför nämnda nivå, och man känner, att stora kvantiteter måste finnas under densamma. Såsom omedelbarligen framgår af kartan samt längd- och tvärprofilerna öfver bergen, uppträder malmen på ett sådant sätt, att mycket betydande delar af densamma kunna tillgodogöras i öppna dagbrott, hvarigenom brytningen kommer att ställa sig relativt billigt.»

»Ett i praktiskt hänseende synnerligen betydelsefullt förhållande, hvilket väsentligen ökar värdet af Kiirunavaaras och, såvidt man hittills känner, äfven Luossavaaras malmförekomster, är, att desamma bestå uteslutande af malm utan nämnvärd inblandning af bergarter.»

»Utmärkande för desamma är vidare, att malmen öfverallt är ytterst tät och hård men ofta starkt förklyftad, så att den vid sprängningen faller i små bitar men deremot icke bildar mull. För öfrigt är den till sin beskaffenhet mycket vexlande. Med hänsyn till fosforhalten, som utöfvar ett afgörande inflytande på användbarheten och värdet, kan man särskilja flera olika malmslag, hvilka än förekomma temligen väl afskilda från hvarandra, än äro intimt blandade, så att de måste brytas till-

sammans. De ifrån praktisk synpunkt vigtigaste af dessa äro: malm med mycket låg fosforhalt, varierande mellan 0,03 procent och undantagsvis mindre samt 0,1 procent; malm med medelhög fosforhalt uppgående till 0,1 à 0,8 procent; malm med hög fosforhalt från 0,8 procent till 1,5 procent, och slutligen mycket fosforrik malm med 2 à 3 procent och stundom ända till 5 à 6 procent fosfor. Malm med lägre fosforhalt än 0,05 procent uppträder jernförelsevis underordnad nära norra och södra ändan af Kiirunavaara samt i Luossavaara. Den är ofta på ett sådant sätt blandad med malm, hvars fosforhalt uppgår till 0,05 à 0,1 procent eller mera, att deras åtskiljande möter svårigheter eller i vissa fall är outförbart. I Luossavaara synes den sistnämnda, såvidt hittills kunnat utrönas, vara förherskande, men här finnes äfven mycket fosforrik malm. I större mängd förekommer malm med 0,1 à 0,8 procent fosfor. Hufvudmassan af hela Kiirunavaara utgöres dock af malm med ännu högre fosforhalt, uppgående i allmänhet till mera än 1 och mycket ofta till 2 à 3 procent samt inom ej oansenliga områden till 4 à 5 procent. Öfverhufvud torde man kunna säga, att jernmalmen i Kiirunavaara är mera fosforrik än någon annan känd malm med stor utsträckning.»

»Apatiten eller det mineral, som ger malmen dess fosforhalt, förekommer än ytterst fint fördelad i magnetiten, än utskild i korn eller smärre rena partier, men alltid så fast förenad med jernmineralen, att de ej kunna på mekanisk väg åtskiljas så fullständigt, att fosforfattig jernmalm erhålles.»

»Andra föroreningar än apatit förekomma ytterst sällsynt, och jernhalten är därför, utom i de fall då malmen innehåller mycket fosfor, ovanligt hög. Sålunda varierar den i mer än 60 procent af de skärpningar, från hvilka generalprof tagits i Kiirunavaara, emellan 67 och 71 procent eller mera, och i 21 procent af skärpningarna mellan 60 och 67 procent.»

»I Luossavaara har jernhalten i allmänhet befunnits variera mellan 67 och 70,55 procent.»

»De utförda diamantborrningarna hafva visat, att malmen i båda bergen mot djupet i allmänhet är underkastad liknande variationer med hänsyn till fosfor- och jernhalten som i dagen. Af desamma har vidare framgått, att malmen i de djupare delarne ofta innehåller kalkspat i form af sprickfyllnader.»

»Malmens svafvelhalt öfverstiger endast i undantagsfall 0,05 à 0,08 procent och titanhalten varierar enligt de undersökningar, som hittills utförts, i Kiirunavaara mellan 0,32 och 0,95 procent, i Luossavaara mellan 0,94 och något öfver 1 procent.»

För egen del har kommerskollegium uttalat sig på följande sätt:

Af den gjorda undersökningen syntes framgå, att förekomsten af fosforfattig malm inom Kiirunavaara och Luossavaara jernmalmsfält vore vida mindre, än man på grund af äldre undersökningar ansett sig hafva anledning tro. Beträffande förekomsten af sådan malm hade nemligen Lundbohm uppgifvit, att malm med lägre fosforhalt än 0,05 procent uppträdde jemförelsevis underordnad nära norra och södra änden af Kiirunavaara samt i Luossavaara; att den ofta på ett sådant sätt vore blandad med malm, hvars fosforhalt uppginge till 0,05 å 0,1 procent eller mera, att deras åtskiljande mötte svårigheter eller i vissa fall vore outförbart; att i Luossavaara den sistnämnda malmen syntes, såvidt hittills kunnat utrönas, vara förherskande, men att äfven mycket fosforrik malm funnes derstädes; samt att i Luossavaara malm med 0,1 å 0,8 procent fosfor förekomme i större mängd. Vidare hade Lundbohm upplyst, att bland malm med mindre än 0,1 procent fosfor inom dessa fält blott undantagsvis förekommit sådan med lägre fosforhalt än 0,03 procent. Endast sådan malm vore emellertid, hvad fosforhalten beträffade, jemförlig med de för Sverige samt till exempel Spanien, Ural, Steiermark, Lancashire och Cumberland karakteristiska jernmalmena, och då dylik malm betingade väsentligt högre pris än i öfrigt likartade jernmalmer med större fosforhalt, blefve värdet af ifrågavarande malmfält, i synnerhet af Luossavaara, som man förut ansett rik på mycket fosforfattig malm, betydligt minskadt. Å andra sidan upphäufde ifrågavarande jernmalmsfälts ringa tillgång på malm med lägre fosforhalt än 0,03 procent den fara, som kunde synas ligga i en stor export af lika fosforfattiga malmer som de i Sverige vanligast brutna. Att den måttliga export af ifrågavarande slags malm, som tillgången torde medgifva, icke kunde hafva någon märkbar inverkan på den svenska jernhandteringen, syntes nemligen kollegium vara otvifvelaktigt, då jordens årliga jernmalmsfångst numera vore så stor, att den i sin helhet uppginge till omkring 60 millioner ton, och en betydande del deraf utgjordes af fosforfattig malm.

Så öfverstege årsbrytningen af sistnämnda slags malm inom Lake Superiortrakten 10 millioner samt i Cumberland och Lancashire 2 millioner ton, hvarjemte Storbritannien af dylika malmer år 1896 infört mer än 5 millioner ton, och från Spanien årligen till andra länder utfördes likaledes omkring 5 millioner ton fosforfattiga jernmalmer.

Om ock, när fosforhalterna vore mycket små, jernmalms värden väsentligt aftoge med fosforhaltens tillväxt, så vore efter den basiska bessemersmetodens tillkomst förhållandet emellertid ingalunda det, att

jernmalms värden oafbrutet aftoge med växande fosforhalt. Den basiska bessemermetoden fordrade nemligen ett fosforrikt tackjern (2 procent och deröfver), och som jordens ojemförligt flesta jernmalmer hölle emellan 0,05 och 0,8 procent fosfor, passade flertalet malmer hvarken för sur eller basisk bessemer utan till framställning af tackjern för puddling, basisk martin och gjuteribehof. Det stora uppsving, som den basiska bessemermetoden tagit, särdeles inom Tyskland, hade också gjort jernmalmer med så stor fosforhalt, att de kunde lemna tackjern med minst 2 procent fosfor, ganska begärliga, och då nu, utom den jemförelsevis obetydliga myckenhet af fosforfattiga malmer, som från Kiirunavaara och Luossavaara kunde erhållas, största delen af de öfriga efter behörig blandning borde kunna lemna tackjern med fullt 2 procent fosfor, så syntes goda utsigter finnas för, att dessa fyndigheters fosforrika malmer skulle blifva ganska begärliga på världsmarknaden, der, såsom af de anförda siffrorna rörande jernmalmsbrytningen framginge, deras afsättning under nuvarande förhållanden svårligen kunde blifva den svenska jernhandteringen till märkbart men. En ytterligare omständighet, som i hög grad måste befordra ifrågavarande malms afsättlighet, vore deras högst ovanliga jernrikedom, i det att de nästan uteslutande bestode af ren jernmalm i blandning med mer eller mindre af det mineral, apatit, som vållade deras fosforhalt. Det vore något för större jernmalmsstillgångar alldeles enastående, att såsom i dessa malmfält största delen af malmen hölle 67 till mer än 70 procent jern; och så rik malm borde till och med kunna påräkna afsättning, äfven när dess fosforhalt låge på ett mellanstadium emellan de för sur och basisk bessemer lämpliga.

En olägenhet med dessa malmer vore emellertid, anför kommerskollegium slutligen, deras täthet och titansyrehalt, hvilken senare i Kiirunavaara mest tycktes vexla mellan 0,4 och 0,9 procent samt i Luossavaara mellan 0,9 och 1,5 procent. Både tätheten och titanhalten bidroge nemligen till att förminska dessa malms reducerlighet och derigenom göra dem mera kolfordrande, än de annars skulle vara; men då deras stora jernhalt, när man räknade per enhet framställt jern, verkade i motsatt riktning, syntes man, med särskild hänsyn till den höga blästervärme, som vanligen användes i de utländska masugnar, hvilka skulle komma att tillgodogöra dessa malmer i blandning med andra, icke behöfva befara någon svårare olägenhet af de i all synnerhet i Kiirunavaara-malmerna ganska måttliga titanhalterna.

Till följd af det mig den 28 maj 1897 lemnade nådiga uppdrag att förhandla med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag dels angående

storleken af den malmtransport, som kunde årligen från ifrågavarande malmfält beräknas, samt angående ställande af garanti mot inskränkning i eller inställande af malmbrytningen, har jag förhandlat med aktiebolaget om upprättande af ett i berörda hänseenden tillfredsställande kontrakt mellan staten och aktiebolaget; och sedan bolagets styrelse visat bemyndigande af bolagsstämman att träffa aftal med svenska och norska regeringarne angående byggande af jernväg från Gellivare förbi bolagets gruffält till riksgränsen mot Norge och vidare derifrån till Ofoten äfvensom angående samma banas begagnande af bolaget, har bolagsstyrelsen för sin del undertecknat och antagit en öfverenskommelse i ämnet mellan svenska staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, hvilken öfverenskommelse är afsedd att å statens vägnar undertecknas först sedan Riksdagens beslut om banans byggande fattats.

Denna öfverenskommelse är af följande lydelse:

»Mellan svenska staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag är följande öfverenskommelse träffad:

### § 1.

Staten anlägger en jernväg från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält i Juckasjärvi socken af Norrbottens län till riksgränsen mellan Sverige och Norge i riktning mot Ofoten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af Kongl. jernvägsstyrelsen jemlikt nådigt bref den 28 maj 1897 upprättade förslag. Byggnaden påbörjas under loppet af sommaren 1898 och bedrifves så, att jernvägen är färdig att öppnas för allmän trafik innan 1903 års början.

### § 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbygd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst en million fem hundra tusen ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kiirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle.

### § 3.

Bolaget betalar till staten:

1:o) Statens utgifter dels för jernvägens Gellivare—riksgränsen

drift, så vidt af jernvägens räkenskaper icke kan utrönas, att samma utgifter föranledts allenast af den i § 4 omförmälda persontrafik, postbefordran och godstransport, dels ock för underhåll af jernvägen med allt hvad dertill hörer.

2:o) tre och åtta tiondedels (3,8) procent årligen å anläggningskostnaden för jernvägen Gellivare—riksgränsen med tillbehör. Med anläggningskostnad, deri inbegripes jemväl kostnad för anskaffande af rullande materiel äfvensom ränta å statens utgifter för banan intill dess densamma öppnas för allmän trafik, förstås icke blott den ursprungliga kostnaden vid jernvägens första anläggande, utan jemväl all annan kostnad, som derefter å jernvägen nedlägges och icke afser allenast underhåll utan ökar jernvägens kapitalvärde.

Det belopp, som utgöres af skilnaden mellan, å ena sidan, den af bolaget enligt denna punkt erlagda afgift af 3,8 procent och, å andra sidan, den ränteutgift, som förorsakas staten genom upplåning af de för jernvägens anläggning erforderliga medel eller, derest medel dertill helt och hållet eller delvis på annat sätt anskaffas, den summa, hvartill statens ränteutgift enligt riksgäldskontorets beräkning skulle uppgå, i händelse medlen upplånades, beräknas till banans amortering.

För bestämmandet af hvad af statens utgifter för banan med tillhörande materiel skall hänföras till underhåll, skola de för statens jernvägar i sådant afseende gällande föreskrifter lända till efterrättelse.

#### § 4.

Bolaget ersätter årligen den förlust, som enligt jernvägens räkenskaper må hafva uppkommit genom uppehållandet å jernvägen Gellivare—riksgränsen af persontrafik och postbefordran samt annan gods-transport än den, som enligt § 2 åligger staten.

#### § 5.

Sedan banan blifvit för bolagets malmtrafik öppnad, skall bolaget månadsvis i förskott till staten utgifva den staten enligt § 3 tillkommande ersättning; åliggande bolaget att före den 1 december hvarje år hos Kongl. jernvägsstyrelsen anmäla ungefärliga storleken af malmtransporten under det nästkommande året. Sist en månad efter sådan anmälan skall Kongl. jernvägsstyrelsen hafva meddelat bolaget uppgift å det provisoriskt beräknade beloppet af driftkostnaden för det kommande året och anläggningskostnaden vid samma års slut, hvarefter bolaget under det nya kalenderåret å första helgfria dag i hvarje månad

till Kongl. jernvägsstyrelsens hufvudkassa inbetalar en tolfedel af den i § 3 omförmälda ersättning.

Under första trafikåret skall storleken af malmtransporten för bestämmandet af förskottsliqviden beräknas till åtta hundra tusen ton för året. Skulle bolaget något år underlåta att hos Kongl. jernvägsstyrelsen göra sådan anmälan, som här ofvan är sagdt, skall transportmängden för nyssnämnda ändamål beräknas komma att uppgå till samma myckenhet som näst föregående år, dock ej under en million ton; skolande i sistnämnda två fall storleken af bolagets månatliga förskottsliqvid bero på den uppgift derom, som varder bolaget af Kongl. jernvägsstyrelsen tillstald minst fjorton dagar före första förfallodagen under det ifrågasvarande året.

Vid beräkningen af förskottsliqviden må Kongl. jernvägsstyrelsen — bortsedt från det första trafikåret — icke för något år utgå från lägre transportmängd än en million ton, äfven om bolaget anmält en mindre myckenhet.

Så fort ske kan efter hvarje års slut uppgöres af Kongl. jernvägsstyrelsen sluträkning mellan staten och bolaget för det gångna året, upptagande jemväl hvad bolaget på grund af § 4 här ofvan tilläfvventyrs har att erlægga; skolande bolaget sist en månad efter erhållen del af denna sluträkning till Kongl. jernvägsstyrelsen inbetala den skuld, bolaget enligt sluträkningen må ega; hvaremot, derest öfverskott till bolagets förmån af sluträkningen utvisas, detsamma i nya årets räkning godtgöres bolaget medelst afdrag å derunder skeende förskottsliqvid.

### § 6.

De i §§ 2—5 träffade bestämmelser skola gälla, intill dess anläggningsskostnaden blifvit enligt Kongl. Maj:ts uträkning till fullo amorterad, eller, derest staten dessförinnan finner skäligt uppsäga öfverenskommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit; dock att uppsägning, dertill bolaget icke eger rätt, icke må å statens sida ske inom de tjugu första åren efter jernvägens öppnande.

### § 7.

För underlåtenhet att fullgöra sina åtaganden utfäster härmed bolaget, jemte den ersättningsskyldighet, som kan för bolaget uppkomma, ett vite af två millioner kronor, hvilket vite skall utgå i den mån Kongl. Maj:t finner skäligt derom förordna; dock att för försummelse å bolagets sida allenast i fråga om afgifvande af de i § 5 omförmälda uppgifter vitet ej kommer att tillämpas; och medger bolaget till säkerhet

för berörda vite första in-teckning i all den fasta egendom inom Juckasjärvi socken, som bolaget må komma att ega.

### § 8.

Till ytterligare säkerhet för uppfyllandet af sina åtagna förbindelser skall bolaget:

1:o) såsom pant till staten öfverlemna bevis, att i af staten i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade en million fem hundra tusen kronor, derå bolaget, så länge det fullgör sina åtaganden enligt detta kontrakt, eger uppbära räntan; egande staten, derest, enligt Kongl. Maj:ts bepröfvande, bolaget brustit i sina förpligtelser, att ej mindre till säkerhetens ökande innehålla den för hvarje år å sagda belopp upplupna ränta, än äfven, till betäckande af sin fordran, använda panten utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

2:o) aflemna en för fullgörande af bolagets förbindelser ingången borgen af »aktiebolaget Gellivare malmfält».

Vidare åligger bolaget att

a) aflemna fyra i bolaget gällande, till staten med full eganderätt behörigen öfverlåtna aktier. Talan för aktie, som tillhör staten, föres af den, som af statsrådet och chefen för civildepartementet dertill förordnas.

b) vidtaga den ändring i sin bolagsordning, att aktie icke må egas eller innehafvas af utlänning, 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 på föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom; skolande hvad i detta moment stadgats ega giltighet jemväl efter det de i §§ 2—5 meddelade bestämmelser må hafva upphört att gälla.

### § 9.

Derest aftal icke kommer att träffas rörande utförande genom statens försorg och på dess bekostnad af de spår med normal spårvidd, som befinnas erforderliga för malmens fraktande från Kiirunavaara och Luossavaara malmfält till bangården vid Luossajaure, förbinder sig bolaget att verkställa och bekosta sagda spår samt att hafva fullbordat desamma till den tid, då jernvägen från ofvannämnda bangård till riksgränsen kan öppnas för malmtrafik.

Ifrågavarande spåranordningar må dock icke af bolaget utföras, utan att plan därför blifvit af Kongl. Maj:t pröfvad och faststald; egande Kongl. Maj:t derjemte att genom sin jernvägsstyrelse låta öfvervaka berörda arbetes verkställande i enlighet med den fastställda planen; dervid bolaget skall vara skyldigt ställa sig till efterrättelse de särskilda föreskrifter och bestämmelser i afseende på arbetets utförande, hvilka af Kongl. jernvägsstyrelsen eller dess i egenskap af kontrollant på arbetsplatsen förordnade ombud tilläfventyrs varda meddelade.

Kostnaden för denna kontroll ersättes staten af bolaget.

Staten eger rätt att under kontraktstiden, när staten så önskar, inlösa förenämnda spåranläggningar antingen för det belopp desamma kostat bolaget — ränta å anläggningskostnaden dock icke häruti inräknad — eller ock för den summa, hvartill samma anläggningar värderas af fem ojäfvige män, af hvilka två utses af Kongl. Maj:t, två af bolaget och den femte af de fyra sålunda valde, eller om dessa icke blifva i valet af den femte ense, af landshöfdingen i Norrbottens län.

Staten eger välja mellan de båda angifna inlösningssätten och förty fordra, att värdering sker innan staten träffar sitt val.

### § 10.

Detta aftal vare ej gällande, förrän bolaget:

dels styrkt, att bolaget förfogar öfver nödigt kapital ej mindre för åstadkommande af de anordningar, hvilka erfordras för brytning och lastning af malm till minst en million ton om året, än äfven, derest icke staten anlägger till malmfälten erforderliga bispår, för anläggande af sådana;

dels visat, att bolaget med norska staten aftalat om malmtransportens fortsättning å jernväg från den punkt, der svenska statens jernväg vid riksgränsen slutar, till tjenlig skeppningsort äfvensom angående anstalter för malmens inlastning i fartyg eller, der så erfordras, uppläggande å land eller, derest aftal angående berörda anstalters ombesörjande af norska staten icke träffas, att bolaget till sådana anstalters vidtagande förfogar öfver nödiga tillgångar;

dels vidtagit de åtgärder, som enligt § 8 åligga bolaget;

dels ock till staten aflemnat en af aktiebolaget Gellivare malmfält utfärdad, med borgen af Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag försedd förbindelse, deri, under vilkor att frakten för förstaämnda bolags malmtransport å jernvägen Malmberget—Svartön icke förrän tre år efter derom gjordt tillkännagifvande höjes utöfver dess nuvarande belopp eller tre kronor för ton, en årlig nettovinst af fyra procent af jernvä-

gen Malmberget—Svartön med dertill hörande bispår och utlastningsanordningar, rullande och annan materiel garanteras staten under tiden från och med 1903 till dess detta kontrakt upphör att gälla eller dess förinnan tre år förflutit, från det staten tillkännagifvit sig icke längre vilja vara vid ofvannämnda fraktsats bunden.

§ 11.

Skulle i anledning af denna öfverenskommelse skiljaktiga meningar i något afseende uppstå mellan kontrahenterna, är bolaget underkastadt Kongl. Maj:ts afgörande.

§ 12.

Denna öfverenskommelse göres beroende deraf, att svenska Riksdagen anslår nödiga medel till banans byggande.

Antages. Stockholm den 11 december 1897.

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag:

*P. J. Bråkenhielm.*

*G. E. Broms.*

*Knut Tillberg.*

*C. J. Ljunggren.*

Landshöfding P. J. Bråkenhielms, konsul G. E. Broms' samt vice häradshöfdingarne Knut Tillbergs och C. J. Ljunggrens egenhändiga namnteckningar bestyrkas af oss, på en gång närvarande vittnen:

*B. Axel Hammarberg.*

*H. Erasme.»*

Sedan jag den 8 nästlidne januari anmodat jernvägsstyrelsen att yttra sig öfver denna öfverenskommelse, har jernvägsstyrelsen den 13 i samma månad meddelat, att styrelsen icke funnit något i sak att deremot erinra.

Det är min afsigt att, om Riksdagen beviljar medel till ifrågava-

rande järnväg, hemställa om nådigt bemyndigande att å statens vägnar underteckna denna öfverenskommelse.

I detta sammanhang torde böra omförmälas, att Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag träffat ett liknande förberedande aftal äfven med norska regeringen. Chefen för norska departementet för de allmänna arbetena har den 24 nästlidne januari tillställt mig en afskrift af detta aftal, hvaraf inhemtas, att bestämmelserna uti detta aftal i tillämpliga delar nära sammanfalla med stadgandena i det nyss föredragna kontraktet mellan svenska staten och bolaget. Sålunda skulle den norska staten anlägga en jernbana från Victoriahavn i Ofoten till riksgränsen i anslutning till järnväg från Gellivare till riksgränsen. Banan skulle vara färdig att öppnas för allmän trafik senast före början af år 1903. Norska staten skulle åtaga sig att, sedan banan blifvit färdigbygd, för bolagets räkning mot särskildt bestämd ersättning frakta från riksgränsen till Victoriahavn årligen högst 1,500,000 ton jernmalm eller af sagda myckenhet vunnen förädlad produkt samt från Victoriahavn till riksgränsen hvad för bolagets rörelse erfordrades af byggnadsmateriel och bränsle. Bolaget skulle, om staten sådant fordrade, sjelft hålla de för transport af malm och bränsle erforderliga vagnar.

Norska staten skulle åtaga sig att under vissa bestämda vilkor till bolaget uthyra ett för bolagets verksamhet tillräckligt område i Victoriahavn till upplag af malm och bränsle samt till anläggning af kajer och järnvägsspår. Bolaget skulle förplikta sig att utföra de för trafiken behöfliga spåranläggningar och kajbyggnader och att hafva dessa färdiga i rätt tid för trafikens början.

Bolaget skulle betala till norska staten:

a) statens utgifter för järnvägens drift och underhåll med hvad dertill hörde, såvidt af järnvägens räkenskaper icke kunde utrönas, att samma utgifter föranledts allenast af persontrafik, postbefordran eller annan godstrafik än den staten enligt ofvanstående åtagit sig;

b) 3,8 procent årligen å anläggningskostnaden för järnvägen med tillbehör, deri innefattades jemväl ränta å statens utgifter intill banans öppnande för trafik, omkostnader för samtliga de stationsanordningar och bryggeanläggningar, som staten finge vidtaga i Victoriahavn, omkostnader för förvärfvande eller frigörelse af förut påbörjade järnvägsanläggningar jemte mark äfvensom omkostnader för senare förändringar och förbättringar, som förökade järnvägens kapitalvärde och således icke inginge i det vanliga underhållet.

Det belopp, som utgjordes af skilnaden mellan, å ena sidan, den af bolaget sålunda erlagda afgiften af 3,8 procent och, å andra sidan, den

ränteutgift, som förorsakades norska staten genom upplåning af de för jernvägens anläggning erforderliga medel eller, derest medel dertill helt och hållet eller delvis på annat sätt anskaffades, den summa, hvartill statens ränteutgift enligt finansdepartementets beräkning skulle uppgå, i händelse medlen upplånades, skulle användas till anläggningskostnadernas amortering. Vid bestämmandet af hvilka utgifter skulle hänföras till drift och underhåll, och hvilka skulle ingå bland förändringar och förbättringar, skulle de för norska statsbanorna vid hvarje tid gällande regler lända till efterrättelse.

Bolaget skulle årligen ersätta norska staten den förlust, som enligt jernvägens räkenskaper uppkommit å annan trafik än den först omfördälda, hvaremot öfverskott å denna trafik skulle tillfalla staten.

Bolagets afgifter till norska staten skulle erläggas månadsvis i förskott enligt förut lemnade trafikberäkningar, hvarefter slutuppgörelse för hvarje år skulle ske snarast möjligt efter årets utgång och liquid ega rum senast en månad derefter.

Norska staten skulle ega rätt att på vissa vilkor lösa till sig bolagets anläggningar i Victoriahavn äfven till den del, som kunde befinna sig utom det af staten upplåtna området. Skulle regelmessig malmtransport hafva varit instäld under fem på hvarandra följande år, skulle staten kunna påfordra borttagandet af bolagets ifrågavarande anläggningar, och om sådant borttagande icke skett inom de följande två åren, skulle anläggningarna utan ersättning tillfalla staten.

Om bolaget icke uppfylde sina förbindelser, skulle ett vite af intill 1,000,000 kronor kunna föreläggas bolaget. Såsom säkerhet för det ansvar, bolaget kunde ådraga sig gent emot norska staten — innefattande jemväl nyss berörda vite — skulle lemnas första in-teckning i bolagets fastigheter i Ofoten intill ett belopp af 1,000,000 kronor, hvarjeme staten, om inlösning ifrågakomme, skulle ega innehålla viss del af lösesumman.

Såsom ytterligare säkerhet för sina förbindelser enligt kontraktet skulle bolaget deponera ett belopp af 1,250,000 kronor.

Kontraktet skulle icke vara gällande, förrän bolaget styrkt, att det samma förfogade öfver tillräckligt kapital för anläggningarne i Victoriahavn samt för brytning och transport af minst en million ton malm om året, och att bolaget träffat aftal med svenska staten om malmtransport på tillslutande svensk bana, äfvensom att bolaget fullgjort sina åtaganden om aflemnande af in-teckningar och depositioner.

Kontraktet skulle vara uppsägbart från bolagets sida samt gälla intilldess anläggningskostnaderna blifvit tillfullo amorterade eller ock

intill tre år efter uppsägning från statens sida, hvilken uppsägning dock icke finge ske under loppet af de första 20 åren efter banans öppnande för trafik, hvarförutom kontraktet gjorts beroende deraf att stortinget beslutade banans anläggning.

I anledning af det mig den 28 maj 1897 lemnade nådiga bemyndigande tillskref jag samma dag norska regeringens departement för de allmänna arbetena med anhållan om upplysning, huruvida utsigt förefunnnes att, derest anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning mot Ofoten beslutades, fortsättning af samma bana inom Norge från gränsen till Ofoten kunde komma till stånd och blifva färdig att för trafik öppnas samtidigt med berörda svenska bana, hvarjemte jag hemställde, att förekommande vidare förhandlingar rörande denna fråga måtte ega rum mellan de begge ländernas jernvägsstyrelser.

Till svar härå meddelade nämnda norska departement i skrifvelse den 12 oktober 1897, att departementet vore betänkt på att ingå med underdånig hemställan om aflåtande af proposition till först sammanträdande storting angående anläggande af en statsbana från Ofoten till gränsen mot Sverige, under förutsättning, bland annat, af anslutning till statsbana å svenska sidan äfvensom att betryggande garanti ställes för tillräckliga trafikinkomster. Det vore likaledes departementets afsigt att i förekommande fall söka få jernvägsanläggningen färdig samtidigt med den svenska banan. Slutligen meddelades, att stortinget den 5 augusti 1897 beviljat högst 10,000 kronor till undersökningar och kartarbeten för en eventuel jernbana från hafvet vid Ofoten till riksgränsen, och att dessa undersökningar blifvit satta i verket, äfvensom att intet hinder mötte deremot, att närmare underhandlingar om tekniska spörsmål och dylikt fördes direkt mellan båda ländernas jernvägsstyrelser.

Efter mottagande af denna skrifvelse uppdrog jag den 19 oktober 1897 åt jernvägstyrelsen att sätta sig i förbindelse med den norska jernbanestyrelsen för förberedande förhandlingar angående tekniska frågor och dylikt beträffande den ifrågasatta svensk-norska statsbaneförbindelsen mellan Gellivare och Ofoten. I anledning häraf och af en liknande anmodan från norska departementet för de allmänna arbetena sammanträdde de båda styrelserna i Charlottenberg den 30 i samma månad, dervid skriftlig öfverenskommelse träffades beträffande det detaljerade utarbetandet af förslagen till ifrågavarande jernvägsanläggning af följande innehåll:

Anslutning mellan de svenska och norska delarne af jernvägsan-

Motsvarande  
jernvägs-  
anläggning å  
norska sidan.

läggningen förklarades kunna ske på den punkt af riksgränsen, som af undersökningsförrättarne föreslagits.

Lämplig plats till anläggning af en gränsstation finnes icke omedelbart vid riksgränsen men väl omkring 2 kilometer derifrån, såväl öster som vester om densamma. Valet mellan dessa platser borde blifva beroende af närmare utredning.

Kurvradier i hufvudlinien borde icke tillåtas mindre än 300 meter. Tågmötesplatser om, så vidt möjligt, 600 meters längd borde anordnas på högst 11 kilometers inbördes afstånd. Öfverbyggnaden borde konstrueras för minst 15 tons axeltryck med en rälsvigt af 40 kilogram per meter.

Åtgärder borde vidtagas för utsändande af lämpliga personer för att tillsammans i andra länder — specielt Amerika — studera anordningar för jernvägstransporter och utlastning i fartyg af malm.

Fyra års anläggningstid ansåges erforderlig för såväl den svenska som den norska delen af jernvägen.

Slutligen har chefen för norska regeringens departement för de allmänna arbetena i skrifvelse den 24 december 1897 meddelat mig, att han hade för afsigt att framlägga ärendet för norska regeringen och eventuelt ingå med förslag om aflåtande af proposition till först sammanträdande storting om banans byggande i anslutning till mötande svensk jernväg från Gellivare till riksgränsen.

För jmförelses skull torde böra meddelas, att den norska jernvägen beräknats blifva 41 kilometer lång och skulle, med en spårvidd af 1,435 meter och en rälsvigt af 40 kilogram per meter, komma att kosta omkring 6 millioner kronor, då kostnaderna för spåranordningar och kajbyggnader i Victoriahavn samt för de för bolagets transport af malm och bränsle behöfliga vagnar frånräknats, men å andra sidan icke heller medräknats kostnaderna för förvärfvande åt staten af de äldre påbörjade anläggningarna med mark.

Afstånd.

En sammanställning af de väglängder, af hvilka förbindelsen genom den nya jernvägen mellan Luleå och Ofoten skulle komma att bildas, visar följande afstånd i jemna kilometertal:

Luleå—Boden .....	36	
Boden—Gellivare .....	168	204 km.
Gellivare—Luossajaure .....	105	
Luossajaure—riksgränsen .....	132	237 »
riksgränsen — Ofoten .....	41	»
	<hr/>	
	tillsammans	482 km.

Uti en till Eders Kongl. Maj:t den 1 innevarande månad ingifven skrift har Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag anhållit om tillstånd att för en köpeskilling, som förslagsvis beräknats till 10,000 kronor, få från staten förvärfva ett å bifogad karta närmare beskrifvet område, beläget i närheten af Luossavaara och Kiirunavaara malmfält och innehållande i areal 326 hektar 52 ar 70 kvadratmeter.

Ifrågasatt  
upplåtelse  
af mark åt  
Luossavaara-  
Kiirunavaara  
aktiebolag.

Anledningen till denna framställning har uppgifvits vara, att bolagets utmål icke lämpa sig för bebyggande, och att mark i enskild ego icke finnes att tillgå i närheten af grufvorna. Derjemte har bolaget tillkännagifvit sin afsigt vara att å området uppföra administrationsbyggnader, kraftledningsverk, bostäder för tjenstemän och arbetare äfvensom öfriga för rörelsen erforderliga byggnader, hvilka icke med nödvändighet måste förläggas till sjelfva grufvorna; hvarförutom bolaget öfvermält, att det för bolaget vore nödvändigt att till området förvärfva eganderätt på det att säkerhet af in-teckning i området med derå uppförda fastigheter måtte kunna för bolagets förbindelser beredas.

Denna bolagets framställning har blifvit remitterad till kammarkollegium med uppdrag att efter domänstyrelsens hörande afgifva utlåtande i ärendet.

Den af jernvägsstyrelsen verkställda undersökningen rörande ifrå-gavarande jernväg synes mig hafva gifvit ett gynsamt resultat. Denna under-sökning har nemligen ådagalagt, att en jernväg kan byggas från Gellivare till riksgränsen med iakttagande af de stora fordringar, som med hän-syn till den väntade lifliga trafiken med tunga tåg måste ställas å den-samma. Den gjorda minskningen i väglängd med 11 kilometer måste ock betecknas såsom synnerligen fördelaktig ur trafikens synpunkt. Med hänsyn till de af jernvägsstyrelsen anförda omständigheter, måste jag ock gifva styrelsen rätt i afseende å valet af alternativ å den del af sträckan, der flera sådana förelegat, d. v. s. söder om Luossajaure. För beredande af tillfälle att transportera malm från malmfälten Koskulls kulle och Svappavaara står alltid den utvägen öppen att genom bibanor förena dessa malmfält med jernvägens hufvudlinie. En framställning om en sådan anordning beträffande förstnämnda malmfält föreligger ock sedan några dagar uti en från innehafvarne af Koskulls kulle in-kommen underdånig ansökning. Gifvet är ock att, derest, innan jern-vägens anläggning påbörjas, omständigheter komma i dagen, som ådaga-lägga, att jernvägen, med hufvudsakligen samma fördel i afseende å bygg-nadskostnad och lämplighet för blifvande trafik, kan förläggas närmare Svappavaara malmfält, någon särskild anledning att oförändradt vidhålla

Departements-  
chefens ytt-  
rande.

det vestliga alternativet icke förefinnes. En möjlig ändring af jernvägens sträckning söder om Luossajaure lärer så mycket lättare kunna vidtagas, som Eders Kongl. Maj:t jemväl i fråga om denna jernväg lärer vilja förbehålla sig det närmare bestämmandet af de orter, som jernvägen bör genomgå.

Redan i mitt ofvan åberopade anförande till statsrådsprotokollet den 26 mars 1897 har jag framhållit, att jernvägen Gellivare—riksgränsen bör redan från början blifva statsbana; och efter den kraftiga betoning, Riksdagen i sin anförda skrifvelse den 18 maj 1897 gifvit deråt, att denna bana, som komme att få en internationel karakter och som utgjorde fortsättningen af en statsbana, af såväl politiska och strategiska som ock andra skäl icke borde få byggas af enskilde, lärer något vidare uttalande härom icke vara erforderligt.

Om fördelarne af banan både för det allmänna och för enskilde synes icke heller böra råda synnerlig meningsskiljaktighet.

Icke blott för dem, som omedelbart skola komma att draga nytta af den malmtransport, som är den närmaste anledningen till banans byggande, utan lika mycket för öfre Norrlands kulturella utveckling och dermed för hela landets bästa är denna jernvägs tillkomst af stor betydelse. En direkt förbindelse från Luleå tvärs genom Norrbotten till den ständigt isfria Victoriahavn vid Vesterhafvet genom en till de nya delarne förstklassig statsbana, som berör de rikaste malmfälten och utan synnerliga svårigheter kan genom bibanor anknytas till andra stora malmfält inom landsdelen, skall blifva en så mäktig häfstång för Norrbottens ekonomiska utveckling, att man må hafva fullt fog att dervid fästa ljusa förhoppningar.

Det af Riksdagen för denna jernvägs ekonomiska nytta för öfversta Norrland framhållna vilkoret, att förutsättningarna för malmbrytning i större skala vid Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visade sig rigtiga, har ock enligt den verkställda utredningen i rikt mått uppfyllts. Den af kommerskollegium ombesörjda undersökningen har visat, att de båda malmfälten öfver den närbelägna sjön Luossajaures vattenyta innehålla åtminstone 233 millioner ton jernmalm, och att högst betydliga, för närvarande ej beräkneliga myckenheter jernmalm finnas under nämnda nivå. Äfven med den högst beräknade brytningen af 1,500,000 ton om året kan alltså denna malmtillgång, praktiskt taget, anses hardt när obegränsad. I detta sammanhang må ock framhållas betydelsen deraf, att största delen af den malm, som finnes att bryta vid dessa malmfält, till följd af sin jemförelsevis höga fosforhalt icke

konkurrerar med den jernmalm, som vanligast brytes i mellersta Sverige.

Att innehafvarne af inmutningsrätten till ifrågavarande malmfält förfoga öfver tillräckliga medel för bedrifvande af en så stor malm-brytning kan anses vara stäldt utom tvifvel; men för säkerhets skull är i öfverenskommelsen med dem om banans byggande och trafikerande inrymdt, att kontraktet icke skall blifva gällande, förrän bolaget visat sig förfoga öfver nödigt kapital för att bryta och lasta en million ton jernmalm om året och för att anlägga de erforderliga bispåren till malmfälten. De viten och den pant för åtagna förbindelsers fullgörande, som bolaget enligt kontraktet ålagts ställa, äro oerhördt stora och skola jemte de motsvarande åtagandena gent emot norska staten utgöra så stor säkerhet för statsmakterna, som det öfverhufvud varit tänkbart att fordra vid en uppgörelse af ifrågavarande beskaffenhet. Jag anser mig ock böra framhålla att genom kontraktet är sörjdt för att bolaget städse skall förblifva uteslutande svenskt och att staten jemväl skall ega säkerhet för att icke några ofördelaktiga ändringar i den fastställda bolagsordningen ifrågakomma.

Genom omförmälda kontrakt är ock föranstaltadt derom, att tillräcklig inkomst af jernvägen kommer staten till godo och att någon förlust å bandelen Gellivare—Luleå icke må drabba staten.

Då Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag skall betala staten — utöfver ränta och amortering å anläggningskapitalet, såväl det ursprungliga som det derefter tillkomna — icke blott hela underhållskostnaden och den driftkostnad, som belöper på den för bolagets räkning verkställda transporten, utan äfven den förlust, som kan uppkomma å annan trafik, synes möjlighet af förlust för staten å denna bana vara så fullständigt som möjligt utesluten. För möjligheten af vinst redan under den tid, kontraktet med bolaget varar, talar utsigten dels att genom de antydda bibanorna skaffa ökad malmtransport och dels att vinna äfven annan trafik, ej mindre rent lokal än äfven, sedan en gång förbindelse med det finska jernvägsnätet vunnits, transitotrafik mellan Ryssland med Finland och Vesterhafvet. Såväl exporten från Finland som varuutbytet mellan Norge och Ryssland äro afsevärda faktorer att härvid taga i betraktande. Enligt utredning, som lemnats af senast församlade finska landtdags jernvägsutskott, skulle införseln under år 1894 från Norge till Ryssland, bestående hufvudsakligen af fisk och trämassa m. m., hafva uppgått till omkring 57,000 ton, medan utförselsvarorna, säd, linfrö, hampa, träbark m. m., från Ryssland till Norge för samma år utgjort omkring 141,000 ton. En del, och den icke

obetydlig, af dessa varumängder bör finna vägen öfver den nya förbindelseleden, helst som efter utskottets beräkningar fraktsatserna på denna jernvägsförbindelse i allmänhet skulle ställa sig fördelaktiga vid jemförelse med kostnaderna på andra ifrågakommande transportvägar.

För beviljandet af medel till jernvägen Gellivare—riksgränsen torde böra föreslås det förbehåll, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten.

Uti mitt ofvan åberopade anförande till statsrådsprotokollet den 26 mars 1897 hade jag såsom en förutsättning för anläggandet af jernväg mellan Gellivare och riksgränsen framhållit, att nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt vidtoges. Ehuru detta fortfarande är en nödvändig förutsättning för utförandet af den föreslagna jernvägen, synes mig dock — vid det förhållande att Eders Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens kamrars beslut, gått i författning om verkställandet af en fullständig utredning angående landets fasta försvar, på grund hvaraf man torde kunna antaga, att äfven försvaret af den nordligaste delen af vårt land kommer att blifva behörigen tillgodosedt — icke vara nödvändigt att såsom formligt vilkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder.

Mot jernvägsstyrelsens kostnadsberäkningar och förslag till kostnadernas fördelning på olika arbetsår har jag intet annat att erinra än att, med hänsyn dertill att större delen af jernvägen Gellivare—Ofoten liksom ock den viktigaste trafikanten tillhör Sverige, riktigast torde vara, att Sverige drager kostnaden för den behöfliga gränsstationen och denna således förlägges på svenskt område. Härigenom skulle kostnadsförslaget ökas med 294,000 kronor. Deremot skulle enligt öfverenskommelsen med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag icke ifrågakomma, att staten skulle bekosta bispåren från Luossajaure till malmfälten, hvadan den — utom kostnadsförslaget — beräknade kostnaden härför, 800,000 kronor, icke heller kommer att belasta kostnadsförslaget.

Beträffande det belopp, som borde äskas för år 1899, finner jag ett till 5,400,000 kronor afrundadt belopp vara lämpligare än det af jernvägsstyrelsen föreslagna 5,404,000 kronor.

Kostnaden för jernvägen i fråga med rullande materiel skulle alltså blifva 21,498,000 kronor, deraf 5,400,000 kronor borde anvisas för år 1899. Af sistnämnda belopp borde enligt jernvägsstyrelsens hemställan 750,000 kronor redan under år 1898 ställas till styrelsens förfogande.

Enligt hvad på senare tider varit regel borde slutligen såsom vilkor för jernvägsanläggningen uppställas samma förbehåll om med-

verkan af landsting, kommuner eller enskilde i fråga om kostnadsfritt tillhandahållande af mark äfvensom godtgörelse för intrång och olägenheter i följd af jernvägsbyggandet, som förut i dag af mig föreslagits beträffande längdbanan genom Bohuslän. Då jernvägen Gellivare—riksgränsen åtminstone till allra största delen framgår öfver kronojord, blifver det i detta fall hufvudsakligen fråga om godtgörelse för intrång och olägenheter genom jernvägsbyggandet för de få innehafvarne af jord utmed jernvägens sträckning.

På grund af hvad jag rörande nu omförmälda jernvägsanläggningar anført, hemställer jag alltså i underdånighet, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen

Departement-  
schefens  
hemställan.

att, under förbehåll att ofvan angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas och under förutsättning, hvad jernvägen Gellivare—riksgränsen beträffar, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen:

dels från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad, hvarför kostnaden beräknats till 14,776,500 kronor,

dels ock från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i rigtning mot Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor;

allt med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarne böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1899 följande belopp, nemligen:

för jernvägen Göteborg—Strömstad.....	kronor	4,000,000: —
»       »       Gellivare—riksgränsen .....	»	5,400,000: —

eller tillsammans kronor 9,400,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp forskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,500,000 kronor.

Chefen för landtförvarsdepartementet, statsrådet friherre Rappe yttrade:

Chefens för  
landtförvars-  
departementet  
yttrande.

Ehuruväl jag till fullo uppskattar de stora ekonomiska fördelar, som genom ifrågavarande jernvägsanläggning skulle tillskyndas öfre Norrland och derigenom ock medelbarligen hela vårt land, anser jag

mig dock böra uttala mina betänkligheter mot att banan anläggas, innan ännu någon visshet förefinnes, att försvaret af ifrågavarande landsdel vinner den styrka, som med nödvändighet betingas af den nya förbindelse-liniens tillkomst. Såsom Eders Kongl. Maj:t täcktes erinra sig, har jag såsom chef för generalstaben redan i mina underdåniga betänkanden af den 28 september 1887 angående åtgärder för Norrlands försvar och den 21 juni 1892 angående Sveriges fasta försvar framställt mina åsikter angående Luleå—Ofotenbanans strategiska betydelse, och denna min uppfattning, som ock delats af mina efterträdare i sagda befattning — hvarom, bland annat, t. f. chefens för generalstaben statsrådsprotokollet för den 26 mars 1897 bifogade underdåniga utlåtande af den 1 februari 1897 angående samma sak bär vittne — vidhåller jag fortfarande. Här må endast erinras, att fullbordandet af sagda bana, sammanställt med finska kustjernvägens färdigbyggande till riksgränsen och norrländska stambanans framdragande till förening med denna, gifver öfre Norrland en i hög grad ökad betydelse för vårt land och detta i såväl politiskt som strategiskt afseende, hvaraf åter följer, att fordringarna på landsdelens försvar måste i motsvarande grad höjas. Mot denna uppfattnings giltighet torde ingen invändning med fog kunna göras.

Vid upprepade tillfällen, senast i samband med den nådiga propositionen om den norrländska stambanans fortsättning mot riksgränsen, har jag för Eders Kongl. Maj:t framhållit, att enligt min åsigt det på samma gång verksammaste och lättast utförbara sättet att stärka försvaret i öfre Norrland är att till stöd för härvarande truppers operationer och till skydd för deras förnödenheter anlägga en fästning, som tillika skulle få till uppgift att spärra genom landsdelen ledande jernvägslinier, hvilkas knutpunkt fästningen borde omfatta. Då krafvet på denna frågas lösning, såsom ofvan antydts, genom den nu föreslagna jernvägens byggande med förnyad styrka gör sig gällande, anser jag mig böra i detta sammanhang än en gång på det kraftigaste framhålla behovet af denna fästningsanläggning. Det är att beklaga, att den af Eders Kongl. Maj:t förordnade komitén för verkställande af utredning rörande landets fasta försvar icke hunnit inkomma med sitt betänkande, innan föreliggande nådiga proposition framlägges för Riksdagen, så att representationen kunde göra sig förtrogen med frågan om öfre Norrlands försvar i hela dess vidd, innan den gick att fatta beslut i nu föreliggande ärende. Jag måste därför hänvisa till de utredningar rörande nämnda fråga, som i de senaste årens statsverkspropositioner och dem åtföljande statsrådsprotokoll varit synliga. Här må endast erinras, att den föreslagna jernvägen ingalunda kan komma att medföra det gagn

för försvaret, som man stundom hör framhållas. Densamma kan nemligen icke utgöra etapplinie för försvarskåren i Norrbotten, ty, enär banans ena ändpunkt, Victoriahavn, icke är förenad med det öfriga Norge vare sig genom jernväg eller landsväg, skulle detta förutsätta en oafbruten transport på den oerhördt långa (154 mil) af såväl land- som sjöväg bestående förbindelselinien Östersund—Throndhjem—Victoriahavn—Boden. Att organisera en etapplinie, som genomlöper tvenne olika länder, möter dessutom naturligtvis åtskilliga svårigheter, äfven om dessa länder såsom Sverige och Norge komma att gemensamt uppträda mot fienden. Till följd af sitt läge varder ock etapplinien mycket utsatt för afbrott. Dertill kommer, att nämnda bana icke åtföljes af landsväg och således ej heller kan användas såsom operationslinie eller återtågsväg för försvarskåren, om denna skulle lida ett nederlag.

Härmed vill jag visst ej förneka, att banan icke under vissa förhållanden skall kunna tillfälligtvis användas såsom tillförselväg för förnödenheter och trupper och således också komma försvaret till godo. Men efter min öfvertygelse kan densamma icke få annat än ett ganska underordnad värde för öfre Norrlands försvar, hvilket måste tillgodoses på ett vida kraftigare sätt.

Under förhoppning emellertid, att de i detta afseende erforderliga försvarsanordningarna skola i det väsentligaste kunna komma till stånd samtidigt med jernvägens fullbordande, anser jag mig icke böra afstyrka nådigt bifall till nu förevarande förslag.

Statsrådets öfriga ledamöter tillstyrkte hvad föredragande departementschefen hemställt.

Med bifall till departementschefens hemställda behagade Hans Maj:t Konungen förordna, att nådig proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo:

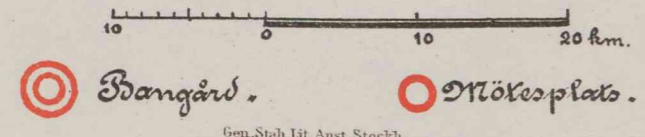
*Joh. Ad. Hultman.*





Karta  
öfver  
Statsbana  
Sällivare - Riksgränsen.

Skala: 1:500 000.



Gen. Stab. Lit. Aust. Stockh.