

N:o 69.

Ank. till Riksd. kansli den 9 maj 1890, kl. 12 midd.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anvisande af medel för inköp af jernvägen mellan Luleå och norska gränsen.

(R. A.)

I en den 2 innevarande månad till Riksdagen aflåten, till statsutskottet remitterad proposition har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen

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

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

Af ett vid den kongl. propositionen fogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden inhemtas, bland annat, att Kongl. Maj:t den 8 december 1882 beviljade filosofie doktorn J. W. Arnberg, kaptenen, numera

Bih. till Riksd. Prot. 1890. 4 Saml. 1 Afd. 50 Häft.

friherre C. G. Hierta samt numera aflidne medicine doktorn A. Ljunggren, efter gjord underdånig ansökning, rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernväg af 1,435 meters (4,83 fots) spårvidd från lämplig punkt å norska gränsen i närheten af sjön Wassijaure till Luossavaara och Kiirunavaara jernmalmfält och derifrån genom Gellivara malmfält och distrikt fram till Luleå stad, med rätt för sökandena att å ingenjörsfirman Wilkinson & Jarvis i London och de öfrige in- och utländske män, med hvilka firman kunde komma att förena sig, öfverlåta koncessionen å ifrågavarande jernvägsanläggning, hvarjemte Kongl. Maj:t förklarade den då koncessionerade banans egare vara under 15 år derefter, om och när Kongl. Maj:t funne tidpunkten för byggande af en utaf sökandena ifrågasatt bibana till Töre med fortsättning till Haparanda vara lämplig, berättigade att framför annan enskild person eller bolag, som icke erbjöde för statsverket förmånligare vilkor, erhålla koncession å nämnda bibana.

Rörande koncessionsvilkoren och de i dessa medgifna ändringar tillåter sig utskottet, för undvikande af allt för stor vidlyftighet, att hänvisa till oförmälda statsrådsprotokoll och erinrar här endast, att bland vilkoren ingick: att arbetet å jernvägen skulle börjas senast den 1 juli 1884; att jernvägen i sin helhet skulle vara färdig att upplåtas för trafik senast vid utgången af år 1891; samt att det skulle ankomma på Kongl. Maj:t att, om koncessionshafvarne icke före 1892 års utgång fullbordat den eller de delar af jernvägen, som vid besigtning eller afsyning derå till äfventyrs funnits ofulländade, eller icke inom samma tid rättat vid besigtningen eller afsyningen anmärkta felaktigheter, låta tillsvicare inställa trafiken å jernvägen.

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

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

och Öfver-Luleå (Boden) samt till den 1 oktober samma år för linien Öfver-Luleå—Gellivara.

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

Arbetet å jernvägsanläggningen påbörjades inom föreskrifven tid och har sedermera fortgått intill sistlidna års höst. Enligt hvad i statsrådsprotokollet upplyses, synes bandelen Luleå—Boden numera vara fullbordad, hvaremot å linien Boden—Gellivara ännu återstå åtskilliga arbeten, som kräfva betydande summor, att utföra, innan denna bandel kan slutligen godkännas och för allmän trafik upplåtas. Å bandelen Gellivara—Luossavaara hafva endast mindre betydande arbeten blifvit å en relativt kortare sträcka utförda. Det vore därför, efter statsrådet och chefens för civildepartementet åsigt, utan tvifvel omöjligt för bolaget att inom föreskrifven tid, 1890 års utgång, fullborda denna sektion. Ännu mindre syntes det för bolaget möjligt att fullborda hela jernvägsbyggnaden inom 1891 års slut, såsom i koncessionen vore föreskrifvet.

Statsrådet yttrar vidare:

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

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

stambanans framdragande till banan varder satt i förbindelse med landets öfriga jernvägsnät.

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

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

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

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

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

Med hänsyn till möjligheten att det kunde ifrågakomma att åt staten förvärfva banan emellan Luleå och Gellivara, har redan under sistlidne års höst en uppskattning af banans dåvarande värde egt rum. I augusti 1889 uppdrogs nemligen åt bandirektören i sjetta trafikdistriktet af statens jernvägar C. F. Sundberg att besigtiga jernvägen, att på grund af dervid gjorda iakttagelser verkställa en uppskattning af dåvarande värdet af jernvägen med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar, samt att beräkna och upprätta fullständigt kostnadsförslag

öfver de arbeten, som erfordrades för jernvägens komplettering, så att den samma blefve försatt i ett för den blifvande rörelsen fullt betryggande skick.

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

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

Hvad den vid jernvägen befintliga rullande materielen beträffar, har denna blifvit af maskiningeniören V. L. Klemming uppskattad till ett värde af 2,352,000 kronor. Enligt hvad vid värderingen uppgifvits, är emellertid jernvägsbolaget icke egare till 18 åttakopplade 50-tons lokomotiv och icke heller till 300 af de 375 malmvagnarna. Då värdet härå vore 1,815,000 kronor, befunnes värdet af den bolaget tillhöriga materielen utgöra 537,000 kronor.

Uti infordradt underdånigt yttrande har jernvägsstyrelsen dels uttalat det omdöme, att de resultat, till hvilka Sundberg kommit, vore fullt tillförlitliga och att särskildt den summa, hvartill han uppskattat banan Luleå—Gellivara i nu befintligt skick, icke öfverstege banans verkliga värde, dels ock anfört att, derest vid ett blifvande inköp af banan den materiel, som ostridigt tillhörde jernvägsbolaget, komme att ingå i köpet, annan materiel ej behöfde anskaffas än för malmtransporterna 8 lokomotiv och 300 malmvagnar, hvarför kostnaden beräknades till 1,400,000 kronor.

Chefen för civildepartementet yttrar härefter:

»Om till grund för bestämmande af den köpeskilling, som kunde ifrågakomma att af staten erläggas, tagas de siffror, som vid Sundbergs och Klemmings uppskattningar erhållits, nemligen

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

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

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

Med afseende å nu antydda förhållanden och med hänsyn till de fördelar, som skalle vinnas genom banans förvärfvande af staten, anser jag staten böra, derest banan icke kan erhållas för ofvannämnda köpeskillning, medgifva någon förhöjning deri. Härvid bör dock tagas hänsyn till önsk-

vårdheten af att staten inom en icke alltför aflägsen framtid erhåller en skälig afkastning af de kapital, som staten i företaget nedlägger. Ur denna synpunkt synes mig det högsta köpeskillingsbelopp, som kan ifrågakomma att erläggas, böra bestämmas till 6,750,000 kronor, hvilken summa motsvarar ungefär 25 procent af nominella beloppet af bolagets obligationsskuld.

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

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

Hela detta belopp har dock statsrådet och chefen för civildepartementet ansett icke nu behöfva tagas i anspråk, utan endast hvad som åtginge till sjelfva inköpet jemte kostnader därför, högst 7,000,000 kronor.

Med hänvisning till de i statsrådsprotokollet anförda skäl för ifrågavarande banas förvärfvande af staten och till den utredning om banans och materielens värde m. m., som i samma protokoll lemnas, får utskottet, under uttalande af den tillförsigt att banan förvärfvas på så fördelaktiga vilkor för staten som möjligt, helst den af herrar Sundberg och Klemming verkställda uppskattning angifver banans värde ej uppgående till det maximibelopp, Kongl. Maj:t för ändamålet begärt, hemställa,

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 9 maj 1890.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservation:

af herrar *S. Nilsson* och *A. Persson*.