

## N:o 22.

Ank. till Riksd. kansli den 24 febr. 1893, kl. 5 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående statens jernvägsbyggnader.*  
(R. A.)

Kongl. Maj:t har i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen dels att till utgående under år 1894 till *afslutande af arbetena å stambanan emellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) samt för banans förseende med rörlig materiel* anvisa 4,500,000 kronor, dels ock att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 500,000 kronor, att i mån af behof lyftas för att användas till enligt statsrådsprotokollet ifrågasatt *inköp af malmvagnar för Luleå—Gällivara-banan.*

Af det ofvan berörda proposition vidfogade statsrådsprotokoll öfver civilärenden den 14 januari innevarande år inhemtas, att jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 14 december 1892 afgifvit förslag å det statsanslag, som borde för år 1894 äskas för fortsättningen af arbetena å stambanan genom öfre Norrland, och dervid anført hufvudsakligen följande.

Med den stora utsträckning, som åt arbetena å bandelen Vännäs—Öfver-Luleå (Boden) under år 1892 kunnat gifvas och som med an-  
*Bih. till Riksd. Prot. 1893. 4 Saml. 1 Afd. 17 Häft. (N:is 22, 23.)* 1

vändande af det för innevarande år beviljade statsanslag af 4,000,000 kronor ytterligare kunde påräknas under år 1893, borde jernvägsbyggnaden vid sistnämnda års utgång hafva så framskridit, att, under förutsättning det erforderliga medel af Riksdagen beviljades, hela bansträckan utan svårighet kunde fullbordas under loppet af år 1894.

I enlighet med för bandelarna Långsele—Vännäs och Vännäs—Boden under åren 1885—1888 verkställda undersökningar och upprättade kostnadsförslag, skulle hela den sammanlagda bansträckan kräva en byggnadskostnad af 25,105,000 kronor, af hvilket belopp Riksdagen, utom 1,075,000 kronor till rullande materiel, hittills anvisat tillsammans 21,090,000 kronor, hvadan alltså för hela banliniens Långsele—Boden *färdigbyggande* skulle ytterligare erfordras ett belopp af 4,015,000 kronor.

Vid omförmälda undersökningar af nämnda banlinie hade denna linies reella längd uppgått till 507,4 kilometer, men vid den permanenta utstakning, som sedermera egt rum och afslutats under 1892 års höst, hade en förkortning i väglängden vunnits af 8,7 kilometer, hvarigenom ifrågavarande linies längd minskats till 498,7 kilometer, allt i runda tal.

Visserligen komme den utstakade byggnadslinien mellan Norrbottens länsgräns och Elfsbyn att i jämförelse med den äldre undersökningslinien kräva något större terrasseringsarbeten, men det oaktadt hade den på grund af verkställda omstakningar upprättade och beräknade kostnaden för återstående arbeten å bandelen Vännäs—Boden till följd af den betydliga vägförkortningen och de senare årens låga pris å skenor så nedgått, att för arbetenas afslutande å denna bandel endast ett belopp af 3,700,000 kronor skulle erfordras i stället för 4,015,000 kronor, som bort utgå enligt första kostnadsförslaget.

Totala byggnadskostnaden för den 498,7 kilometer långa bandelen Vännäs—Boden skulle härigenom komma att uppgå till 24,790,000 kronor mot förut beräknade 25,105,000 kronor, eller till i rundt tal 50,000 kronor per bankilometer.

Beträffande de arbeten, hvilka styrelsen ansåge sig med det för år 1893 beviljade anslaget kunna utföra, skulle dessa komma att omfatta ej mindre terrassering och skenläggning af en 80 kilometer lång bansträcka från Bastuträsk till korsningen af landsvägen mellan Piteå och Arvidsjaur med de större brobyggnaderna öfver Skellefte och Byske elfvar än äfven terrassering och skenläggning af ytterligare 35 kilometer å bansträckningen från Boden söderut eller från Krokträsk till närheten af Bänkerträsk med brobyggnad öfver Piteelf.

I enlighet härmed skulle större delen af banvallens terrassering under loppet af år 1893 kunna utföras och för år 1894 endast återstå

planering och skenläggning af den 25 kilometer långa bansträckan från landsvägskorsningen vid Storlångträsk till Bänketräsk jemte de större grusnings-, bangårdsplanerings- och husbyggnadsarbeten, hvilka tillhörde banans komplettering mellan Jörn och Boden.

I det för jernvägsbyggnadens fortsättning och afslutning upptagna belopp af 3,700,000 kronor inginge icke kostnaden för den *materiel*, som ytterligare kunde anses behöflig.

Med tillämpning af den hittills följda beräkningen i fråga om första uppsättningen utaf rullande materiel för stambanan genom öfre Norrland, eller en anskaffningskostnad af 5,000 kronor per bankilometer, skulle den 499 kilometer långa liniens Långsele—Boden utrustning i berörda hänseende kräfva ett belopp af 2,495,000 kronor. Häraf hade, enligt hvad ofvan nämnts, af Riksdagen redan för banlinien Långsele—Vännäs anslagits tillsammans 1,075,000 kronor, hvadan för den återstående bandelen Vännäs—Boden skulle återstå en summa af 1,420,000 kronor. Ehuru denna i kostnadsförslaget beräknade summa utan tvifvel inom få år komme att erfordras för bandelens framtida trafikerande, hade styrelsen dock, enär föga sannolikhet förefunnes därför, att ifrågasvarande bansträcka under första året af dess trafikerande skulle påkalla mer än ett tåg dagligen i hvardera riktningen, ansett att behovet af rullande materiel för närvarande kunde inskränkas till följande antal lokomotiv och vagnar med tillhörande delar för en sammanlagd kostnad af 800,000 kronor, nemligen:

för 6 lokomotiv med reservdelar .....	kr. 300,000: —
» 12 st. person-, post- och bagagevagnar à kr. 20,000 »	240,000: —
» 60 st. godsvagnar till medelpris af kr. 3,000 .....	180,000: —
» axlar och hjul .....	65,000: —
» apparater för bromsning, belysning och uppvärmning »	15,000: —
	<hr/>
	tillsammans kr. 800,000: —

Samtliga dessa slag af rörlig materiel vore antagna att utföras i enlighet med redan å statens jernvägar befintliga och af Kongl. Maj:t godkända typer, nemligen lokomotiv sexkopplade af godstågstypen Kd, personvagnar samt post- och bagagevagnar efter bogiesystemet, de förra kombinerade II och III klass, de senare kombinerade post- och bagagevagnar, samt godsvagnar fyrhjuliga, dels öppna dels täckta, till hälften af hvardera slaget.

Enär den för jernvägsbyggnadsarbetets afslutande mellan Vännäs och Boden beräknade kostnad af 3,700,000 kronor blifvit uppgjord under förutsättning att afslutning skedde under loppet af år 1894,

skulle, derest arbetets afslutning utsträcktes utöfver detta år, kostnaden komma att betydligt öfverstiga detta belopp, och på grund häraf ansåge sig styrelsen böra hemställa att Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition om beviljande för år 1894 af hela det för stambanebyggnadens fullbordande till Öfver-Luleå (Boden) erforderliga byggnadsanslaget af 3,700,000 kronor äfvensom, för banans förseende med rörlig materiel, ett belopp af 800,000 kronor, eller tillsammans 4,500,000 kronor.

Då det ur flera synpunkter måste anses synnerligen önskvärdt, att ifrågavarande stambana blefve skyndsamt färdigbyggd, har chefen för civildepartementet instämt i hvad jernvägsstyrelsen sålunda föreslagit.

Till fortsättning af stambanan norr om Sollefteå (Långsele) har Riksdagen hittills anvisat:

	å riksstaten:		af lånta medel:
för år 1887 .....	kronor 500,000: —		kronor 500,000: —
» » 1888 .....	» 500,000: —	»	1,500,000: —
» » 1889 .....	» 2,000,000: —	»	500,000: —
» » 1890 .....	» 1,400,000: —	»	2,600,000: —
» » 1891 .....	» 4,665,000: —	»	— — —
» » 1892 .....	» 4,000,000: —	»	— — —
» » 1893 .....	» 4,000,000: —	»	— — —
	<hr/>		
	kronor 17,065,000: —		kronor 5,100,000: —
	<hr/>		
	kronor 22,165,000: —		

Då sistlidne års Riksdag hos Kongl. Maj:t, i skrifvelse n:o 29, anmälde sitt beslut om beviljande för innevarande år af ett anslag å 4,000,000 kronor till fortsättning af arbetena å stambanan till Boden, anförde Riksdagen såsom skäl därför, bland annat, den omständigheten, att banan närmade sig sin snara fullbordan, och att det under sådana förhållanden vore, jemväl ur ekonomisk synpunkt, en fördel, om densamma blefve färdig ju förr desto hellre. Sedan denna Riksdagens uppfattning uttalades, har jernvägsarbetet pågått ytterligare ett år och derigenom ännu mer nalkats sin afslutning. I samma grad har också nyssnämnda skäl för arbetets fortsättande med oförminskad kraft vunnit i styrka, och utskottet anser sig därför böra hos Riksdagen förorda beviljandet af det utaf Kongl. Maj:t äskade byggnadsanslaget å 3,700,000 kronor, hvarmed stambanebyggnandet i Norrland kan blifva bragt till slut. Härtill känner sig utskottet så mycket mer manadt, som jernvägsstyrelsen förklarar, att, derest arbetena å jernvägen icke drefves så, att

banan blefve färdigbyggd under år 1894, kostnaden skulle komma att betydligt öfverskrida berörda belopp.

Hvad härefter angår det för banans förseende med rörlig materiel begärda anslag å 800,000 kronor, har utskottet funnit lämpligast, att Kongl. Maj:ts framställning härom behandlas i ett sammanhang med frågan om anslag till förstärkande af Gellivarabanans rörliga materiel. I sistnämnda ämne har, enligt hvad förut åberopade statsrådsprotokoll utvisar, jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse af den 29 december 1892 anfört följande.

Trafiken på Gellivarabanan hade under år 1892 uppnått ett ej obetydligt större omfång, än hvad styrelsen i sin underdåniga skrifvelse af den 16 december 1891, hvilken omnämnts i statsrådsprotokollet den 13 januari 1892, på grund af vederbörande grufvegares framställning ansett sig hafva skäl att antaga såsom påräknelig, i det att nemligen dels malmtransporterna under året i dess helhet kunde beräknas komma att omfatta omkring 180,000 tons i stället för de i ofvannämnda skrifvelse beräknade 100,000 tons, dels äfven den öfriga trafiken visat en oväntad liflighet. Så hade under de elfva månaderna januari—november de resandes antal varit öfver 75,000 och de försålda personbiljetterna inbragt öfver 84,000 kronor, hvarjemte utom malmen transporterats öfver 16,000 tons fraktgod. Också hade från Gellivarabanan till styrelsens hufvudkassa under år 1892 till den 29 december såsom nettobehållning vid jernvägsdriften inreverserats 207,000 kronor.

Då af den nyssnämnda malmquantiteten allra största delen utskleppats, syntes det vara att antaga, att Gellivaramalmen numera vunnit insteg på den europeiska marknaden och att sålunda redan från och med år 1893 all utsigt förefunnes till en stadigvarande malmtransport, hvars omfång, bedömd efter den quantitet, som fraktats per månad sedan den egentliga trafiken börjats i juni månad år 1892, syntes styrelsen böra antagas till minst 300,000 tons per år.

Under sådana förhållanden måste styrelsen för sin del anse, att den i styrelsens åberopade skrifvelse oförmälda, af vederbörande grufvegare för mer än ett år sedan gjorda och sedermera ofta förnyade enträgna framställningen, att jernvägen måtte sättas i stånd att redan från och med år 1893 till Luleå nedfrakta nyssnämnda quantitet af 300,000 tons malm årligen, borde med hänsyn till jernvägens ekonomiska fördel väl beaktas och jernvägsdriften med afseende derpå inrättas. Om en så stor malmtransport skulle kunna stadigvarande ombesörjas, blefve emellertid följande åtgärder behöfliga:

1:o) banvallens fullständiga iordningställande och dränering jemte

den komplettering af byggnadsarbetena vid stationerna, som påkallades af den person- och godstrafik, hvilken, enligt hvad erfarenheten numera visat, uppträdde i sammanhang med malmtransporterna;

2:o) omfattande permanenta anordningar vid hamnen å Svartön utanför Luleå för underlättande af malmens inskeppning; samt

3:o) anskaffande af rörlig materiel i tillräcklig mängd samt uppförande af byggnader för dess förvarande och reparation.

Hvad det under punkten 1:o anmärkta behovet anginge, så vore det visserligen styrelsens bestämda uppfattning, att de nödiga kompletteringsarbetena för banan och stationerna slutligen komme att uppgå till den af styrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 16 december 1891 beräknade totalkostnad af 3,598,000 kronor, med det afdrag allenast, som utelemnandet af stängsel kunde medföra. Då det emellertid skulle blifva förenadt med ganska stor svårighet och dryg kostnad att under pågående malmtransporter af 1,000 tons i medeltal per dag fortsätta dessa kompletteringsarbeten i samma skala, som under år 1892 skett, borde de arbeten, som ännu återstode att utföra, enligt styrelsens förmenande lämpligen fördelas på längre tidrymd än den, som skulle erfordrats, om de utförts, innan trafiken hunnit växa. Nu kunde visserligen kostnaderna för de kompletteringsarbeten, som under nyssnämnda trafikförhållanden skulle kunna medhinnas under ett års förlopp, med någorlunda säkerhet beräknas att uppgå till 400,000 kronor, eller ungefär det belopp, hvilket ännu återstode oanvänt af de till ifrågavarande ändamål af 1892 års Riksdag anslagna medel, dock endast under förutsättning att transporterorna fortginge något så när jemnt under året. Men vid osäkerheten om huru malmtrafiken kunde komma att fördelas på årets månader, och då denna fördelning af naturliga skäl vore bestämmande för vidden af de kompletteringsarbeten, som kunde medhinnas, hade styrelsen ansett rättast att vid detta tillfälle ej hos Kongl. Maj:t göra framställning om ytterligare anslag till nu omhandlade ändamål. Deremot förbehölle sig styrelsen att framdeles till framläggande för 1894 års Riksdag få inkomma med underdånigt förslag till anslag för de kompletteringsarbeten, hvilka, på grund af den erfarenhet, som vunnes under år 1893, kunde synas styrelsen behöfliga och lämpliga att utföra under år 1894.

Vidkommande derefter de permanenta anläggningarna å Svartön, så syntes med dessa arbetens utförande ännu någon tid kunna anstå, då det nemligen, att döma af den erfarenhet rörande utskeppningen, som under år 1892 erhållits, syntes vara möjligt att med relativt billiga

provisoriska inrättningar tills vidare nöjaktigt sköta inskeppningen äfven af en kvantitet af 300,000 tons årligen.

Hvad slutligen anginge behovet af rörlig materiel samt byggnader för denna materiels förvarande och reparation, ville styrelsen i underdånighet framhålla att, då under år 1893 ballastarbetena på banan af ofvan anförda skäl borde blifva betydligt mindre omfattande än under år 1892 och en stor del af den för dessa arbeten använda dragkraften sålunda kunde göras disponibel för tåg-tjensten, med ytterligare anskaffning af lokomotiv för Gellivara-banan syntes kunna tills vidare anstå. Deremot vore behovet af ökad vagnpark för malmtransporten ofafvisligt och kunde ej anslås lägre, än hvad som motsvarade det af styrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 16 december 1891 angifna behovet af 175 stycken vagnar af 25 tons bärighet per vagn.

Totalkostnaden för dessa vagnar hade i nämnda skrifvelse beräknats till 700,000 kronor. På grund af särskilda förhållanden syntes emellertid det sålunda befintliga behovet af ökade transportmedel kunna tillgodoses för en betydligt lägre kostnad.

För att upprätthålla den malmtrafik, hvilken under 1892 års sommar erbjudit sig och hvilken under en tid uppgått ända till 35,000 tons i månaden, hade nemligen styrelsen funnit lämpligt att af bolaget »The North Central Waggon Company» den 1 juli 1892 förhyra 300 stycken malmvagnar, hvilka — förut uthyrda till det svensk-norska jernvägsbolaget — funnits i Luleå tillgängliga. Af dessa vagnar hade sedermera, på grund af Kongl. Maj:ts medgifvande, inköpts 50 stycken af 20 tons bärighet för det af 1892 års Riksdag beviljade anslaget till rörlig materiel vid Gellivara-banan till pris af 2,160 kronor per stycke. De öfriga 250 vagnarna vore fortfarande förhyrda på det villkor, att om köp af dessa vagnar uppgjordes före den 1 april 1893 med betalningsskyldighet den 1 juli samma år, skulle priset utgöra 2,000 kronor pr vagn, men deremot vid betalningstillfället återställas den erlagda hyran, 45 kronor per vagn i månaden, efter afdrag likväl af den till 4 procent per år från den 1 juli 1892 beräknade räntan å vagnens nyssnämnda inköpspris, 2,000 kronor. Då nu dessa 250 stycken vagnar, hvilka vore af samma typ som nyssnämnda, förut anskaffade 50 stycken samt de i sammanhang med banan inköpta 75 stycken, ehuru med en bärighet af endast 18 tons, befunde sig i fullgodt skick samt tillhopa erbjöde samma lastförmåga som de ofvan omförmälda till anskaffning förut föreslagna 175 vagnarna, ansåge styrelsen dem tjenliga att användas i stället för dessa senare. Den ofvan antydda besparingen i anskaffningskostnaden för den vid en årlig malmtransport



af 300,000 tons erforderliga vagnmaterielen skulle då utgöra 200,000 kronor, hvarjemte af det utbetalda hyresbeloppet 85 procent skulle återbäras.

För den vid banan befintliga rullande materielens vård och reparation torde enligt styrelsens förmenande tillsvidare genom provisoriska åtgärder kunna någorlunda tillfredsställande sörjas, hvarför styrelsen icke ansåge sig böra nu framställa någon anslagsbegäran för detta ändamål.

Under förutsättning att ofvan omnämnda »The North Central Waggon Company» tillhöriga vagnar finge inköpas, att köpet kunde uppgöras före den 1 april innevarande år och att likviden kunde fullgöras den 1 juli samma år, kunde styrelsen alltså, beträffande anslag till Gellivara-banans iordningställande, för närvarande inskränka sig till att i underdånighet anhålla det Kongl. Maj:t täcktes af Riksdagen äska till förstärkande af Gellivara-banans materiel ett anslag af 500,000 kronor, att utgå redan under år 1893.

Då vilkoren för det ifrågasatta inköpet syntes vara för statsverket fördelaktiga, tillstyrkte chefen för civildepartementet den af jernvägsstyrelsen föreslagna framställningen till Riksdagen.

Vid pröfningen af föreliggande förslag har utskottet å ena sidan icke förbisett, att de vilkor, hvarpå ifrågavarande malmvagnar skulle kunna för statens räkning förvärfvas, äro afsevärdt fördelaktiga, men å andra sidan har utskottet, då full visshet om malmtransportens normala omfång ännu icke torde hafva vunnits, ej kunnat undgå att finna nödig varsamhet bjuda, att Riksdagen icke bestämdt förklarar den tidpunkt redan nu vara inne, då staten bör genom köp definitivt öfvertaga omnämnda vagnar. Då emellertid ställningen kan blifva sådan, att omsorgen om statens fördel fordrar, att icke det tillfälle försummas, som erbjuder sig till förvärfvande af flera malmvagnar än dem, staten för närvarande eger, har utskottet ansett denna fråga under nuvarande förhållanden bäst lösas på det sätt, att Riksdagen till Kongl. Maj:ts förfogande ställer det för bandelens Vännäs—Boden förseende med rörlig materiel för år 1894 äskade belopp af 800,000 kronor, men tillika bemyndigar Kongl. Maj:t att, om så skulle pröfvas nödigt, för inköp af malmvagnar för Luleå—Gellivara-banan redan under innevarande år deraf använda ett belopp, som, med afseende å de i den kongl. propositionen meddelade upplysningar, torde böra bestämmas till högst 500,000 kronor.

Visserligen kan härigenom komma att inträffa, att de till anskaffande af rörlig materiel för norra stambanan tillgängliga medel i någon mån minskas, men denna omständighet synes utskottet icke vara af beskaffen-



het att böra få lägga hinder i vägen för en i andra hänseenden lämplig åtgärd. Från ekonomisk sida sedt, torde nemligen hufvudvigten ligga derpå, att sjelfva byggnadsarbetet å berörda stambana så bedrifves, att detsamma kan afslutas under nästkommande år. Trafiken å banan kommer säkerligen att till en början blifva af ringa betydenhet och för sitt upprätthållande ej erfordra synnerligt stor materiel. Skulle det likväl vara så, att trafiken icke kan skötas med den materiel, som kan anskaffas för dertill anvisade medel eller på andra håll till äfventyrs undvaras, lärer sådant näppeligen vålla svårigheter af allvarligare art. Kongl. Maj:t har ju i dylikt fall tillfälle att i början af 1894 års riksdag göra framställning om anvisande af ytterligare oundgängligen nödiga medel, hvilka Riksdagen icke torde undandraga sig att bevilja, och då jernvägen antagligen icke hinner blifva färdig förrän under senare hälften af samma år, föreställer sig utskottet, att hinder icke skall möta för sakens ordnande på tillfredsställande sätt.

Vid det förhållande att anslaget till rörlig materiel för norra stambanan först skall utgå under nästa år, men det belopp deraf, som enligt utskottets förslag må användas för inköp af malmvagnar, kan behöfva lyftas redan under detta år, förutsätter den af utskottet förordade åtgärden, att anslagsbeloppet, 800,000 kronor, göres oberoende af riksstaten för år 1894 och till den ändan anvisas å riksgäldskontoret, hvilket utskottet så mycket mindre tvekat att tillstyrka, som det är alldeles gifvet, att största delen, om icke hela beloppet af anslaget till norra stambanans fullbordande måste bestridas med lånta medel.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet, med anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställningar, hemställa:

a) att Riksdagen må, till afslutande af arbetena å stambanan mellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden), för år 1894 bevilja ett anslag af 3,700,000 kronor; och

b) att Riksdagen må, för anskaffande af rörlig materiel till bansträckan Vännäs—Öfver-Luleå, till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 800,000 kronor, att i mån af behof under år 1894 lyftas i riksgäldskontoret, med rätt för Kongl. Maj:t att, derest Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, deraf använda högst 500,000 kronor till inköp af malmvagnar för Luleå—Gellivarabanan samt att redan under innevarande år i riks-

gäldskontoret lyfta hvad som för dylikt inköp kan inom sistnämnda belopp erfordras.

Om sättet för anvisande af det under mom. a) föreslagna anslagsbelopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 24 februari 1893.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

---

Herr *C. Lundeberg* har anhållit att få antecknadt, att han icke inom utskottet deltagit i behandlingen af detta utlåtande.

---