

N:o 29.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 9 april 1892.
— — — — Andra Kammaren den 9 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, angående föreslagna jernvägs-
byggnader för statens räkning.*

(Statsutskottets utlåtande n:o 25 och memorial n:o 31.)

Till Konungen.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Eders Kongl. Maj:t hos Riksdagen gjort två framställningar om anvisande af medel till jernvägsbyggnader för statens räkning.

1:o) Till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Wännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) har Eders Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att till utgående under år 1893 å riksstaten utom hufvudtitlarna anvisa 4,000,000 kronor.

Då staten under sistlidna år genom köp förvärfvat jernvägen mellan Luleå och norska gränsen, å hvilken banas nedre del till Gellivara en ordnad trafik redan eger rum, har Riksdagen ansett det af flera skäl önskvärdt, att nämnda jernväg genom ett skyndsamt färdigbyggande af stambanan till den å Luleå—Gellivara-banan belägna punkten Boden så snart som möjligt sammanbindes med statens öfriga banor. Arbetena å stambanan norr om Wännäs, hvilka för närvarande pågå från två håll, torde därför under nästkommande år böra bedrivas med icke mindre

kraft, än de senare årens Riksdagar af andra, fortfarande förefintliga skäl pröfvat lämpligt. För arbetenas fortsättande i samma utsträckning och efter samma plan som under åren 1890 och 1891 samt innevarande år talar dessutom, enligt Riksdagens uppfattning, den omständigheten, att banan nu närmar 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.

I sammanhang härmed har Riksdagen velat fästa uppmärksamheten på angelägenheten deraf att, då den vid ifrågavarande jernvägsarbeten nu anställda personal icke efter dessa arbetens avslutande torde komma att finna sysselsättning vid andra stambanebyggnader, det återstående arbetet å jernvägen så anordnas, att den talrika personalen må kunna successivt minskas, och på sådant sätt undvikas, att densamma vid arbetets upphörande på en gång står utan arbete.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt har Riksdagen, som framdeles kommer att i särskild skrifvelse meddela sitt beslut om sättet för anvisande af det beviljade anslagsbeloppet, till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Wännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) för år 1893 beviljat ett anslag af 4,000,000 kronor.

2:o) Eders Kongl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 4,000,000 kronor, att i mån af behof lyftas för att användas till *Luleå—Gellivara-banans försättande i fullständigt skick* och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter; och har Eders Kongl. Maj:t, som ansett nämnda belopp böra bestridas af upplånta medel, tillika föreslagit, att detsamma måtte anvisas till utgående från riksgäldskontoret.

Luleå—Gellivara-banan intager bland statens jernvägar en alldeles särskild ställning. Det är nemligen gifvet, att denna bana under en lång följd af år nästan uteslutande kommer att användas för transport af malm från Gellivara till Luleå, samt att, med undantag för den endast 37 kilometer långa sträckan Boden—Luleå, såväl persontrafiken som godstrafiken från och till mellanstationerna torde blifva högst obetydlig. Till följd häraf lära anordningarna vid banan både kunna och böra göras vida enklare än vid statens öfriga banor, utan att dock derigenom banans förmåga att fylla det med henne afsedda ändamål äfventyras.

Då staten under sistlidne år öfvertog banan, befann den sig icke, enligt hvad tillräckligt känt är, i sådant skick, att förekommande transporter derå kunde med säkerhet utföras, eller banan ens för trafik öppnas. För afhjelpande af de svåraste bristerna och för att blifva i

stånd att trafikera banan erhöll jernvägsstyrelsen uppå Eders Kongl. Maj:ts befallning af statskontoret ett förskott å 550,000 kronor, hvilket belopp lärer, på sätt Eders Kongl. Maj:t föreslagit, böra statskontoret ersättas.

Genom detta förskott blef jernvägsstyrelsen i tillfälle att öppna trafik å banan. Efter hvad upplyst blifvit är emellertid banans utrustning icke sådan, att till Luleå kan fraktas den malmmängd, som anmälts till transport under innevarande år, eller 100,000 ton, och nödig varsamhet torde fordra, att banan nu icke anordnas för transport af större qvantitet årligen än 100,000 ton. Enligt den beräkning, jernvägsstyrelsen senast uppgjort öfver den rullande materiel, som kräfves för nedförande till Luleå under ett år af nyssnämnda mängd malm, måste utöfver den materiel, hvilken för närvarande finnes vid banan och är för ändamålet användbar, ytterligare anskaffas 4 lokomotiv och 25 större malmvagnar, hvarför styrelsen uppskattat kostnaden till 300,000 kronor. Riksdagen har i öfverensstämmelse med Eders Kongl. Maj:ts framställning beviljat det sålunda erforderliga beloppet.

Jernvägen tarfvar dessutom åtskilliga icke obetydande kompletteringsarbeten, beroende derpå att två fordringar ovilkorligen måste tillgodoses, nemligen dels att sjelfva banbyggnaden och anordningarna vid jernvägen blifva af sådan art, att banan kan med full trygghet trafikeras, och dels att icke jernvägen genom ett från början mindre omsorgsfullt byggnadssätt kommer att till följd af den tunga trafiken kräfva alltför dryga utgifter för underhåll. Härförutom torde för den beräknade årliga transporten erfordras vissa anordningar, som för närvarande saknas.

Enligt bandirektören Sundbergs förut omnämnda, den 21 juli 1891 anställda beräkning skulle kostnaderna för nödiga kompletteringsarbeten uppgå till 3,323,000 kronor, af hvilka arbeten likväl med det från statskontoret utbetalda förskottet redan utförts en mindre del, med hvars uppskjutande icke kunnat anstå.

Riksdagen har emellertid trott sig finna, att denna kostnadsberäkning utarbetats i afsigt att försätta banan i ett vida fullständigare skick, än Riksdagen för närvarande anser nödigt, i det att flera af de föreslagna kompletteringsarbetena synas öfverflödiga å en jernväg, som nästan uteslutande blifver en bana för malmtransport, om hvilkens storlek dessutom någon tillförlitlig beräkning ännu icke torde kunna göras.

I kostnadsberäkningen hafva nemligen upptagits arbeten, såsom t. ex. åtskilliga byggnader i Luleå, å Svartön och vid flera af de föreslagna sjutton mellanstationerna, som, åtminstone för närvarande, inga-

lunda kunna anses alla vara nödvändiga, af hvilka arbeten en del endast torde böra ifrågakomma till utförande, i den mån erfarenhet vinnes om malmtransportens normala omfång, och en del ej förr, än stambanan genom öfre Norrland till Boden blifvit färdig. Riksdagen föreställer sig nemligen, att, sedan sistnämnda bana fullbordats, några af omförmälda byggnader lämpligen torde kunna göras gemensamma för denna bana och den uppåtgående stambanan, samt att det dervid bör blifva föremål för särskild undersökning, huru vida dessa byggnader skola anläggas å Svartön, i Luleå eller vid Boden.

Andra i beräkningen upptagna arbeten torde kunna inbesparas. Så är förhållandet med den föreslagna uppsättningen af felande stängsel utefter banan. Riksdagen hyser nemligen den åsigt, att en gods bana, som genomlöper aflägsna, folktomma bygder och endast trafikeras med långsamt gående tåg, icke för trafikens säkerhet erfordrar stängsel. Sådant var för öfrigt redan år 1889 uppsatt till 57 kilometer från Luleå, alltså omkring 20 kilometer på andra sidan Boden.

Till stöd för sin uppfattning att väsentliga besparingar kunna göras i det kostnadsförslag, som legat till grund för framställningen om anslag till kompletteringsarbeten å banan, kan Riksdagen för öfrigt åberopa ett yttrande af chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en den 1 augusti 1888 afgifven berättelse öfver inspektion af Luleå—Gellivara-delen af Luleå—Ofotens jernvägsanläggning. I slutet af nämnda berättelse uttalas nemligen såsom ett generellt omdöme om de utförda arbetena, att hvad som dittills fullbordats i allmänhet vore af god beskaffenhet och att kostnader derpå icke sparats, samt att hvad som å linien Luleå—Gellivara återstode att utföra vore af ringa betydelse i jemförelse med hvad som redan blifvit gjordt.

Då Riksdagen sålunda anser Luleå—Gellivara-banan böra intaga en undantagsställning i förhållande till statens öfriga banor och anordnas i öfverensstämmelse dermed,

då den blifvande trafiken å banan för närvarande icke torde kunna med någon grad af visshet beräknas, enär gellivaramalm ännu ej vunnit en stadgad marknad,

och då nödig varsamhet torde bjuda, att ej större kostnader nu nedläggas på banan, än som af trafiken med nödvändighet påkallas,

har Riksdagen ansett, att banans kompletterande, utöfver hvad trafikens ändamålsenliga bestridande och nödig trygghet fordrar, bör uppskjutas till dess erfarenhet vunnits om trafikens blifvande omfattning.

Vid sådant förhållande har Riksdagen ej ansett sig böra nu anslå hela det belopp, Eders Kongl. Maj:t äskat, eller 4,000,000 kronor.

Det belopp af 2,800,000 kronor Riksdagen i dess ställe beviljat, torde måhända kunnat sättas lägre, men enligt Riksdagens uppfattning bör Eders Kongl. Maj:t, i händelse i trafiken skulle inträda en stegring, som lofvar blifva af mera stadigvarande natur, ega medel att kunna vidtaga de anordningar, vare sig genom ökad inköp af materiel eller eljest, som af förhållandena påkallas.

I berörda belopp, 2,800,000 kronor, ingår dels ersättning för lemnadt förskott, 550,000 kronor, dels kostnad för inköp af rullande materiel, 300,000 kronor, och dels kostnad för banans komplettering i mån af behof 1,950,000 kronor.

Riksdagen har alltså på det sätt bifallit Eders Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, att Riksdagen till Eders Kongl. Maj:ts föfogande ställt ett belopp af 2,800,000 kronor, att i mån af behof lyftas i riksgäldskontoret för att användas till kompletteringsarbeten å Luleå—Gällivara-banan och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.

Stockholm den 9 april 1892.

Med undersåtlig vördnad.
