

N:o 25.

Ank. till Riksd. kansli den 4 mars 1892, kl. 8 e. m.

Utlåtande, angående föreslagna jernvägsbyggnader för statens räkning.

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t hos Riksdagen gjort två framställningar om anvisande af medel till jernvägsbyggnader för statens räkning. Öfver dessa framställningar får statsutskottet härmed afgifva utlåtande.

I.

Fortsättning af arbetena & stambanan genom öfre Norrland.

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

Af ett den kongl. propositionen vidfogadt statsrådsprotokoll öfver civilärenden den 13 sistlidne januari inhemtas, att, sedan Kongl. Maj:t den 31 januari 1891 fastställt plan för samma års arbeten å stambanan genom öfre Norrland, arbetena derefter så fortgått, att den 129 kilometer långa bansträckan Anundsjö—Vännäs kunnat den 1 sistlidne oktober upplåtas för trafik, hvarjemte linien mellan Vännäs och Norra Degerfors färdigtterrasserats, större delen af grundläggnings- och mur-

ningsarbetena för brobyggnaden öfver Vindelelven afslutats, skenläggningen framdragits till nämnda elf samt den permanenta utstakningen af jernvägslinien mellan Norra Degerfors och Bastuträsk jemte en del tillhörande förberedande arbeten verkstälts. Mot slutet af året hade derjemte arbeten å nämnda stambana påbörjats från Boden söderut.

I underdånig skrifvelse den 9 december 1891 hade jernvägsstyrelsen afgifvit förslag å det statsanslag, som borde för fortsättning af arbetena å nämnda stambana under år 1893 äskas, och dervid anfört hufvudsakligen följande.

Sedan arbetena å stambanan börjat bedrivas från två håll, beräknade styrelsen att med det för innevarande år beviljade anslag å 4,000,000 kronor kunna under samma år verkställa följande arbeten, nemligen dels å den södra arbetslinien norrut, förutom uppsättningen af den stora broöfverbyggnaden öfver Vindelelven, terrassering af den under år 1891 renstakade 70 kilometer långa bansträckan från Norra Degerfors till den i närheten af Bastuträsk framgående landsvägen mellan Skellefteå och Norsjö, skenläggning till samma punkt samt fullbordandet af alla återstående kompletteringsarbeten mellan Vännäs och den på ett afstånd af 259 kilometer från Långsele belägna punkten Hällnäs vid Vindelelven, der banan afveke från den till Lycksele och dess omnejd ingående stora landsvägen, dels ock å den norra arbetslinien med Boden såsom utgångspunkt, terrassering af bansträckan till Pite elfs norra strand, skenläggning af större delen deraf äfvensom uppförande af brobyggnaden öfver Lule elf. Enligt denna omfattande arbetsplan, som endast på grund af särdeles gynsamma terrängförhållanden kunde utföras, skulle sålunda vid 1892 års slut terrasseringen hafva framdragits dels till 317 kilometer från Långsele, dels ock från Boden söderut 45 kilometer.

Då vid 1892 års slut alla anordningar funnes vidtagna för jernvägsarbetets fortsatta bedrivande i lika omfattning som under åren 1890, 1891 och 1892, skulle stambanebyggnaden derefter kunna fortskrida så, att banans återstående oterrasserade del, omkring 150 kilometer, blefve under år 1893 till större delen färdigtterrasserad och äfven delvis skenlagd. Hvad derefter återstode af terrasseringen och skenläggningen kunde under sommaren 1894 medhinnas, och dermed vore hela stambanan trafikabel samt jemväl statsbanan Luleå—Gellivara sammanknuten med stambanenätet.

För att under år 1893 kunna utföra det enligt denna beräkning för nämnda år afsedda arbete kräfdes ett anslag till lika stort belopp som det för innevarande år beviljade, eller 4,000,000 kronor; och då erfarenheten från 1890 och 1891 års jernvägsarbete tydligt ådagalagt

den mångsidiga fördelen deraf att under nuvarande förhållanden låta detta arbete fortgå i den omfattning, som möjliggjordes af ett årligt anslag till nyssnämnda belopp och af de redan i öfrigt för arbetets bedrivande vidtagna anordningar, samt arbetena å denna stambana redan nu bedrefves från två punkter, hvartill komme att det äfven vore skäl att begagna sig af de för utförande af större byggnadsföretag gynsamma konjunkture, som inträdt genom den till följd af märkbar inskränkning af skogsafverkningen uppkomna sänkningen i pris å byggnadsmaterialier och jemförelsevis lättare tillgång på arbetskrafter, ansåge styrelsen sig böra hemställa, att Kongl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta proposition om beviljande för år 1893 af ett anslag å 4,000,000 kronor till arbetenas fortsättning å ifrågavarande stambana.

I hvad jernvägsstyrelsen sålunda hemstält har statsrådet och chefen för civildepartementet instämt, med förklarande att, enligt meddelande af chefen för finansdepartementet, statsverkets tillstånd medgäfvde, att det af jernvägsstyrelsen föreslagna anslagsbeloppet upptoges å riksstaten.

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

	å riksstaten:		af lånta medel:	
för år	kronor		kronor	
1887.....	500,000:	—	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:	—	—	—
	<hr/>		<hr/>	
	kronor 13,065,000:	—	kronor 5,100,000:	—
	<hr/>			
	kronor 18,165,000: —			

Då staten under sistlidne år genom köp förvärfvat jernvägen mellan Luleå och norska gränsen, å hvilken banas nedre del till Gellivara en ordnad trafik redan eger rum, har utskottet 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 Vännäs, hvilka för närvarande pågå från två håll, torde därför under nästkommande år böra bedrifvas 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

talat dessutom, enligt utskottets 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 utskottet velat fästa uppmärksamheten på angelägenheten deraf att, då den vid ifrågavarande jernvägsarbeten nu anställda personal icke, efter dessa arbetens afslutande, 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 får utskottet, som framdeles kommer att afgifva förslag om sättet för anvisande af det föreslagna anslagsbeloppet, hemställa,

att Riksdagen må till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Vännäs (Nyby) och Öfver-Luleå (Boden) för år 1893 bevilja ett anslag af 4,000,000 kronor.

II.

Luleå—Gellivara-banan.

Kongl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att till 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 Kongl. Maj:t, som ansett nämnda belopp böra bestridas af upplånta medel, tillika föreslagit, att detsamma må anvisas till utgående från riksgäldskontoret.

Sedan Riksdagen år 1890 ställt till Kongl. Maj:ts förfogande en summa af 7,000,000 kronor, att användas med högst 6,750,000 kronor till inköp af jernvägen mellan Luleå och gränsen mot Norge tillika med den vid jernvägen befintliga, the Swedish and Norwegian Railway Company Limited tillhörande rullande materiel och med högst 250,000 kronor till bestridande af ifrågakommande kostnader för köpets verkställande, inköpte staten under sistlidne år banan med tillhörigheter för en köpeskilling af 6,500,000 kronor, som, i enlighet med Riksdagens beslut, af Kongl. Maj:t lyftes i riksgäldskontoret. Med afseende å det för omkostnadernas betäckande, likaledes å riksgäldskontoret, an-

visade belopp, 250,000 kronor, hvaraf ännu icke något blifvit lyft, har chefen för civildepartementet till det statsverkspropositionen vidfogade statsrådsprotokoll öfver civilärenden den 13 sistlidne januari anført, att han antog, att omkostnadssumman icke komme att öfverstiga 20,000 till 30,000 kronor, i hvilket fall af hela det beviljade anslaget skulle inbesparas åtminstone 450,000 kronor.

Med hänsyn dertill, att det kunde ifrågakomma att åt staten förvärfva banan mellan Luleå och Gellivara, uppdrogs i augusti månad år 1889 åt bandirektören C. F. Sundberg att besigtiga jernvägen, att på grund af dervid gjorda iakttagelser verkställa en uppskattning af dåvarande värdet af jernvägen med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar samt att beräkna och upprätta fullständigt kostnadsförslag öfver de arbeten, som erfordrades för jernvägens komplettering, så att densamma blefve försatt i ett för den blifvande rörelsen fullt betryggande skick. Vid denna besigtning, som verkställdes under september månad samma år, uppskattades värdet af banbyggnaden i dess helhet till 5,246,000 kronor och deraf delen Luleå—Gellivara med tillhörande byggnader och andra för trafikens behof utförda anläggningar till 4,896,000 kronor samt kostnaden för nämnda bandels komplettering till 3,323,000 kronor, kostnad för rullande materiel icke inräknad i någon af dessa summor.

Om den sålunda verkställda uppskattningen och beräkningen uttalade jernvägsstyrelsen i ett den 24 april 1890 afgifvet yttrande det omdöme, att de resultat, till hvilka bandirektören Sundberg kommit, vore fullt tillförlitliga. Styrelsen anförde derjemte, att utom den rullande materiel, hvilken komme att ingå i ett blifvande köp och som vid särskild, af maskiningeniören V. L. Klemming gjord uppskattning värderats till 537,000 kronor, erfordrades för en beräknad malmtransport från Gellivara till Luleå af 100,000 tons årligen ytterligare rullande materiel för en kostnad af 1,400,000 kronor.

Af ofvan omförmälda statsrådsprotokoll inhemtas emellertid, att någon tid, innan banan blef statens tillhörighet, åt bandirektören Sundberg uppdrogs att verkställa en ny uppskattning, afseende *dels* hvad som erfordrades för banans nödortfuga underhåll och trafikerande under år 1891, *dels* hvad som åtginge till dess kompletterande. I den kostnadsberäkning, hvilken med anledning häraf uppgjordes af bandirektören Sundberg den 21 juli sistlidne år, upptogs utgifterna för banans underhåll och trafikerande för statens räkning från och med den 1 augusti 1891 till årets slut till 130,000 kronor. Utgifterna för banans kompletterande upptogs till samma belopp, som uppskattningen år 1889 angaf,

eller 3,323,000 kronor, hvarförutom erfordrades för iståndsättande af inköpta lokomotiv och vagnar, transport af ytterligare behöflig rullande materiel, flyttning af personal m. m. ett belopp af 275,000 kronor, hvadan alltså kostnaderna för banans komplettering och öppnande för trafik beräknades till inalles 3,598,000 kronor. Bandirektören Sundberg uppgaf derjemte, att, för så vidt banan skulle kunna trafikeras under år 1891 och vintern 1892, af sistnämnda belopp redan under år 1891 erfordrades 570,000 kronor, hvaraf, enligt särskild specifikation, 345,000 kronor för nödiga kompletteringsarbeten å banan och återstoden, 225,000 kronor, för bestridande af diverse omkostnader för trafikens öppnande.

I statsrådsprotokollet omförmäles, att, sedan jernvägsstyrelsen i utlåtande, som afgifvits i anledning af Sundbergs sistberörda förrättning, förklarar sig anse, att det af Sundberg för 1891 beräknade utgiftsbeloppet — 700,000 kronor — kunde minskas, utgifterna för driftkostnaden från 130,000 till 100,000 kronor och för kompletteringsarbeten och banans utrustning från 570,000 till 450,000 kronor, statskontoret den 28 augusti 1891 erhållit befallning att förskjuta jernvägsstyrelsen dessa belopp, tillhoppa 550,000 kronor, för hvilka medel statskontoret sedermera hemställt om ersättning.

I sammanhang med beslutet om utbetalande från statskontoret af sistberörda belopp hade Kongl. Maj:t, beträffande förvaltningen af banan under den tid, densammas komplettering påginge, godkänt hvad jernvägsstyrelsen i sådant afseende hemställt, nemligen att banan skulle skötas såsom ett för sig stående byggnadsföretag och befälet öfver byggnads-, trafik- och maskinpersonalen utöfvas af en och samma person, som skulle ega att med den myndighet, som under stambanebyggandets tidigare skede tillkom då fungerande intendenten, leda kompletteringsarbetena samt under ombyggnadstiden föra befälet öfver samtliga afdelningarna under iakttagande af hvad som funnes stadgadt i de för statens jernvägar utfärdade reglementen och andra föreskrifter, med rätt för honom att föreslå de förenklingar i tillämpningen häraf, som skötseln af en bana, der trafiken tills vidare intoge en underordnad ställning, medgäfvde; att särskilda föreståndare för de olika afdelningarna icke skulle förordnas under öfvergångsperioden, då de bestyr, som särskildt skulle handläggas af afdelningsföreståndaren, kunde under intendentens tillsyn besörjas af en underlydande, mera framstående ingenjör eller stationsinspektör; att redovisningen af omhänderhafvande medel skulle ega rum efter de för statsbanorna gällande bestämmelser, men att de medel, som komme att inflyta för trafiken, icke skulle ingå i den allmänna redovisningen för statens trafikerade banor eller insän-

das till jernvägsstyrelsens uppbörds-kassa, utan räknas såsom Gellivara-banans tillgång och efter intendents anvisning användas till bestridande af driftkostnaderna; och att, derest behållning derutöfver skulle uppstå, denna finge användas såsom bidrag till ombyggnadskostnaden, likasom å andra sidan uppstående brist vid trafikerandet finge tillsvidare förskjutas af anslagsmedel, och saldot regleras vid slutuppgörelsen af ombyggnadsräkenskapen.

I dessa bestämmelser, med hvilka hade afsetts att, intill dess banan blefve fullfärdig, omkostnaderna för så väl trafiken som byggnadsarbetena skulle kunna i möjligaste mån nedbringas, hade sedermera, efter det jernvägsstyrelsen anmält att banan numera vore i sådant skick, att malmtransporter derå kunde verkställas, vidtagits den ändring att, enligt Kongl. Maj:ts den 31 december 1891 fattade beslut, banans inkomster och utgifter hvad trafiken anginge skulle från och med detta år ingå i den allmänna uppbörden och redovisningen för statens trafikerade banor, hvaremot sjelfva sättet för banans förvaltning, hvilket hvad aflöningarna och äfven vissa andra förhållanden beträffade, icke, då här vore fråga om både byggande och trafikerande af en bana, kunde inpassas i de för statens trafikerade banor eljest gällande stadganden, skulle fortgå enligt de den 28 augusti 1891 meddelade föreskrifter.

Chefen för civildepartementet har vidare meddelat, att jernvägsstyrelsen i en den 16 december sistlidne år aflåten skrifvelse beträffande Luleå—Gellivara-banan, jemte det styrelsen redogjort för de kompletteringsarbeten, som under året verkstälts, anmält, att trafiken underhållits med dagliga tåg mellan Luleå och Boden samt sedan medlet af november med ett tåg fram och åter i veckan på hela sträckan till Gellivara, och att förslag af under vintermånaderna behöfliga kol och andra förnödenheter måste anskaffas. Kostnaderna härför hade medtagit de från statskontoret förskjutna summorna, hvarförutom åtskilligt måst förskjutas af de sydligare banornas trafikmedel.

Enligt hvad utskottet inhemtat uppgick sistnämnda förskott till 169,763 kronor 8 öre, hvaraf likväl under år 1891 återgåldats så mycket, att vid samma års slut återstått oguldet allenast ett belopp af 38,632 kronor 84 öre.

I fråga om banans behof för åren 1892 och 1893 har jernvägsstyrelsen anført följande.

Hvad kompletteringsarbetena och banans utrustning beträffade, erfordrades i första rummet den af Sundberg beräknade kostnadssumman, 3,598,000 kronor, men utöfver de i detta förslag upptagna poster måste åtskilliga utvidgningsarbeten företagas och materielen äfven ökas för att

utföra de transporter, som antagligen kunde väntas under loppet af innevarande och nästkommande år. Enträgna framställningar hade nemligen inkommit till styrelsen från vederbörande grufvegare om nedförande under år 1892 af 100,000 och under år 1893 af 300,000 ton malm till Luleå. För så stora transporter räckte icke den nuvarande materielen. De sex 23 tons tankmaskiner, som inginge i köpet, vore nemligen i sig sjelfva ganska svaga och dessutom, ehuru användbara för de kortare lokaltågen till och från Boden samt som vaxel- och hjälpmaskiner, mindre lämpliga för tunga transporter af 200 kilometers längd, emedan de med den ringa mängd vatten de kunde intaga ofta behöfde förnya sitt förråd deraf, hvadan för malmtransporterna endast de 3 godsmaskiner vore påräkneliga, som till banan uppsändts söderifrån, men äfven dessa lemnade en mycket knapp tillgång på dragkraft, då dermed högst ett lastadt tåg om dagen kunde expedieras. Med vagnparken vore det något bättre bestämt, då den, när alla vagnar hunnit iståndsättas, innehölle 75 större malmvagnar, men detta antal blefve också otillräckligt för den nu förväntade trafiken. Det blefve därför nödvändigt, att under 1892 för banan anskaffades 4 lokomotiv och 25 malmvagnar af större bärighet och likaså att för 1893 funnes tillgång på ytterligare 10 lokomotiv och 175 malmvagnar.

Kostnaden för anskaffande af denna materiel skulle uppgå till:

under 1892 för	4 lokomotiv.....	kronor 200,000: —	
„	25 större malmvagnar	„ 100,000: —	300,000: —
„ 1893 „	10 lokomotiv	kronor 500,000: —	
„	175 större malmvagnar	„ 700,000: —	1,200,000: —
eller sålunda för båda åren till sammanlagdt	kronor 1,500,000: —	

Men ännu några flera anordningar erfordrades, innan banan kunde vara rustad för en trafik af 300,000 ton malm per år.

Likasom tillgång å tillräcklig transportmateriel vore nödvändig för en orubbad fortgång af större masstransporter, likaså vore det ett oundgängligt vilkor att å såväl lastnings- som lossningsorten anordningar vore träffade, så att dels godset kunde utan dröjsmål lastas å vagnarne, dels, sedan det anländt till aflastningsorten, vagnarne kunde så fort som möjligt frigöras och godset, om det skulle vidare befordras sjöledes, omedelbart inlastas å fartyg eller ock i afvaktan på sådana uppläggas. Vid Gellivara mötte tills vidare intet väsentligt hinder att lasta malmen i den mån densamma brutits, men i Luleå kunde med nuvarande an-

stalter icke mer än omkring 100,000 ton årligen mottagas. I dervarande hamn å Svartö finnes vid kajen plats för endast två ångare, och som efter erfarenheten omkring 1,000 ton om dagen kunde från jernvägen inlastas å fartyg, åtginge till utskeppningen af sagda årsquantitet hela den tid, inemot fyra månader, sjöfarten vore öppen. Naturligtvis måste den mängd, som nedförts under föregående åtta månader, under hvilka sjöfarten varit stängd, hemtas till fartygen från upplag, men platsen för uppläggning vore icke större, än att högst 50,000 till 60,000 ton der kunde rymmas. Blefve malmbrytningen och utskeppningen så stor som det uppgifvits för 1893, vore det därför nödvändigt att större upplagsplatser bereddades och äfven anordnades så, att åtminstone sex ångare kunde samtidigt vara vid kaj förtöjda, äfvensom att tillräckligt antal jernvägsspår utlades. Planer för de erforderliga anordningarna hade visserligen ännu ej kunnat definitivt uppgöras, men styrelsen hade tänkt sig, att det behöfliga utrymmet skulle kunna beredas å den innanför strandremsan befintliga bergplatån, och den der upplagda malmen föras i vagnar ut till kajen på bryggor, så höga att densamma kunde direkt nedstjelpas i fartygens lastrum, samtidigt med att dessa matades med malm från vagnar, som lastade komme med malmtågen och uppfördes på den vid kajen befintliga elevatoren. Dessa för en aflastning af 300,000 ton erforderliga anordningar beräknades att kosta minst 600,000 kronor. Nödvändigheten att utföra eller åtminstone påbörja dem under det instundande året berodde naturligtvis på, huruvida den i utsigt ställda större malmproduktionen blefve en verklighet, hvarom man väl under årets lopp borde erhålla större visshet än som för närvarande finnes.

För egen del har statsrådet och chefen för civildepartementet i ämnet anfört:

»Enligt de af Sundberg och Klemming uppgjorda beräkningar, som lågo till grund för Kongl. Maj:ts framställning till Riksdagen om banans förvärfvande åt staten, antogos, på sätt jag till statsrådsprotokollet den 2 maj 1890 anförde, statens utgifter för banans förvärfvande och dess försättande i fullgodt skick till Gellivara äfvensom för erforderlig rullande materiel komma att uppgå till högst 11,723,000 kronor, hvarvid dock det af jernvägsstyrelsen nu anmälda behovet af vissa anläggningar vid Luleå för att kunna ombesörja en malmtrafik af 300,000 ton icke blifvit medräknadt. I händelse hvad jag vidare har att anföra vinner godkännande och om hänsyn icke toges till de särskilda anskaffningskostnader, som en betydligare trafik kan framdeles

kräfva, torde det kapitalbelopp, hvartill banan i fullfärdigt skick bör bokföras, kunna beräknas till omkring 10,500,000 kronor och således komma att med mer än 1,000,000 kronor understiga hvad år 1890 antogs.

Hvad beträffar de af jernvägsstyrelsen ifrågasatta, till 600,000 kronor beräknade anläggningarna vid Luleå samt anskaffande af rörlig materiel för en trafik öfverstigande 100,000 ton, torde vara uppenbart, att staten icke i annan händelse än att en dylik större trafik med all sannolikhet är att påräkna bör å banans utrustning nedlägga de dryga utgifter, som här äro i fråga; och då jag för närvarande icke har något giltigt skäl antaga, att malmbrytningen vid Gellivara skall redan under 1893 kunna uppbringas till en qvantitet af 300,000 ton, motsvarande inemot en tredjedel af Sveriges nuvarande hela malmbrytning, anser jag mig för närvarande icke behöfva föreslå att af Riksdagen äskas det af jernvägsstyrelsen för vissa anläggningar vid Luleå uppgifna beloppet, 600,000 kronor, likasom icke heller den summa af 1,200,000 kronor, jernvägsstyrelsen upptagit för inköp under år 1893 af rullande materiel. Deremot torde blifva nödigt, att banans öfriga komplettering jemte utrustning verkställas i den mån ske kan under detta och nästa år, och då jernvägsstyrelsen icke haft något att anmärka mot hvad Sundberg härutinnan föreslagit och särskildt framhållit att kompletteringsarbetena ej borde afbrytas och kunde utan hinder af årstiden fortgå, torde således de dertill nödiga medel böra af Riksdagen äskas, utgörande för kompletteringsarbetena, deri inbegripna redan under 1891 verkställda sådana, hvartill medel från statskontoret förskjutits, 3,598,000 kronor, och för anskaffande af rörlig materiel 300,000 kronor. Vidare och då de belopp, som förskjutits för trafikens uppehållande under år 1891, jemväl böra ersättas, synes mig hela det belopp, som nu bör begäras, kunna i rundt tal anslås till 4,000,000 kronor.»

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 Kongl. Maj:ts befallning, af statskontoret ofvan omförmälda förskott å 550,000 kronor, hvilket belopp lärer 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 malm mängd, som anmäls 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 kräfvades 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. Utskottet anser sig böra tillstyrka Riksdagen att bevilja 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 kräfa alltför dryga utgifter för underhåll. Härförutom torde för den beräknade årliga transporten erfordras vissa anordningar, som för närvarande saknas.

Euligt 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.

Utskottet, som blifvit satt i tillfälle att taga kännedom om berörda kostnadsberäkning, har emellertid vid genomgående af densamma trott sig finna, att den utarbetats i afsigt att försätta banan i ett vida full-

ständigare skick, än utskottet från den ståndpunkt, det i denna fråga intagit, anser för närvarande 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, ingalunda 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. Utskottet föreställer sig nemligen, att, sedan sistnämnda bana fullbordats, några af oförmälda byggnader lämpligen torde kunna göras gemensamma för denna bana och den uppåtgrående stambanan, samt att det dervid bör blifva föremål för särskild undersökning, huruvida 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. Utskottet hyser nemligen den åsigt, att en godsbanan, 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 utskottet 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 generelt 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 jembörelse med hvad som redan blifvit gjordt.

Då utskottet 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 utskottet 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 utskottet ej ansett sig böra tillstyrka Riksdagen att nu anslå hela det belopp, Kongl. Maj:t äskat, eller 4,000,000 kronor. Det belopp af 2,800,000 kronor, utskottet i dess ställe får föreslå Riksdagen att bevilja, torde, under förutsättning att hvad utskottet här ofvan anfört gillas, måhända kunnat sättas lägre, men enligt utskottets uppfattning bör 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.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, att Riksdagen till Kongl. Maj:ts förfogande ställer ett belopp af 2,800,000 kronor, att i mån af behof lyftas i riksgäldskontoret, för att användas till kompletteringsarbeten å Luleå—Gellivara-banan och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.

Stockholm den 4 mars 1892.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

Vid punkten II:

af herr *Fränckel*, som ansett, att det stycke i utskottets motivering,
Bih. till Riksd. Prot. 1892. 4 Saml. 1 Afd. 15 Häft. 3

hvilket börjar med orden »har utskottet ansett» och slutar med orden »trafikens blifvande omfattning» bort erhålla följande lydelse:

»har utskottet ansett, att några andra arbeten å banan utöfver hvad den ofvannämnda trafikens ändamålsenliga bestridande och nödig trygghet för densamma fordrar icke böra komma i fråga, åtminstone icke förr än en bestämd erfarenhet vunnits om trafikens omfattning och beskaffenhet;»

samt af herrar vice talmannen *A. P. Danielson* och *N. Petersson*:

»Då chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en år 1888 afgifven berättelse öfver inspektion af Luleå—Gellivara-banan anført, att de arbeten, som å banan tåerstode att utföra, vore af ringa betydelse i jemförelse med hvad som redan blifvit gjordt,

samt, efter det staten under sistlidne år blifvit egare af banan och å densamma nedlagts det belopp af 550,000 kronor, hvilket statskontoret för sådant ändamål förskotterat jernvägsstyrelsen, banan blifvit öppnad för allmän trafik och transport af malm derå eger rum,

hafva vi, med hänsyn dertill att i den närmaste framtiden en större malmtransport än 100,000 tons årligen icke läser vara att påräkna, ansett att, innan bestämd erfarenhet vunnits om trafikens blifvande omfång, Kongl. Maj:ts förslag endast bort i så måtto bifallas, att Riksdagen anvisat *dels*, till ersättande af statskontorets förskott, 550,000 kronor *dels*, till anskaffande af ytterligare för en årlig transport af 100,000 tons malm erforderliga 4 lokomotiv och 25 större malmvagnar, 300,000 kronor, *och dels*, för att i mån af behof användas till banans vidare iståndsättande, 350,000 kronor.

Vi hafva derfor inom utskottet yrkat, att utskottet skulle hemställa,

att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, att Riksdagen till Kongl. Maj:ts förfogande ställer ett belopp af 1,200,000 kronor, att i mån af behof lyftas i riksgäldskontoret, för att användas till kompletteringsarbeten å Luleå—Gellivara-banan och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.»