

N:o 91.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anläggande af ett jernvägsspår från Gellivare station till Koskulls kulle; gifven Stockholms slott den 24 mars 1898.

Under återopande af hvad bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag innehåller, vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att, för anläggande af ett jernvägsspår mellan Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan och Koskulls kulle, må — under vilkor dels att till staten kostnadsfritt öfverlemnas all den enskilde tillhöriga mark, som för spåranläggningen erfordras, dels ock att behörig utfästelse lemnas derom att af trafikant kommer att till staten erläggas ej mindre till anläggningskostnadens förräntning och amortering årligen, så länge amorteringen pågår, en afgift motsvarande sex procent å anläggningskostnaden, deraf 3,6 procent räknas såsom ränta och återstoden såsom amortering, än äfven under samma tid en särskild fraktafgift, icke understigande fyra tusen kronor för år — af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af högst 425,000 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:t Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 24 mars 1898.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve DOUGLAS,
Statsråden: herr friherre ÅKERHELM,
 WIKBLAD,
 GILLJAM,
 friherre RAPPE,
 CHRISTERSON,
 ANNERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA,
 greve WACHTMEISTER.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde härefter i underdånighet:

Uti en till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift har bergverksaktiebolaget Freja, med förmålan att bolaget genom köp förvärfvat en del grufveutmål i Gellivare i Norrbotten, hvilka grufveutmål med en gemensam benämning kallades Koskulls kulle, i underdånighet anhållit, att

Eders Kongl. Maj:t måtte till innevarande års Riksdag göra framställning om anslags beviljande till en jernvägsanläggning för statens räkning från Koskulls kulle till Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan i enlighet med för en sådan anläggning uppgjord, ansökningen bifogad plan.

Den sålunda ifrågasatta banan skulle enligt planen erhålla en längd af nio kilometer; och beräknar bolaget, att anläggningskostnaden, helst äldre skenor och en ganska lätt öfverbyggnad syntes kunna användas, icke skulle komma att öfverstiga 425,000 kronor.

Till stöd för framställningen har bolaget anfört, att utan en dylik jernvägsanläggning bolagets omförmälda, dyrt förvärfvade egendom icke kunde vändas bolaget till nytta; att genom jernvägen icke endast Koskulls kulle utan äfven andra grufveutmål, såsom sydöstra delen af Tingvalls kulle med flere, hvilka nu saknade jernväg och dermed möjlighet att med fördel nyttjas, skulle sättas i förbindelse med hufvudbanan till Luleå; och att genom anläggningen trafiken å statens nuvarande jernväg mellan Gellivare och Luleå samt dermed jemväl statens inkomst af samma bana komme att betydligt ökas.

Under förutsättning att jernvägsanläggningen af staten utföres, har bolaget vidare förklarat, att bolaget, som haft tillfälle taga del af de vilkor, hvarpå för aktiebolaget Gellivare malmfälts räkning en del jernvägsanläggningar mellan Malmbergets station å Luleå—Gellivarebanan och grufveutmålen Välkommen med flere på statens bekostnad blifvit utförda, vore villigt att bereda staten förvissning om liknande förmåner från bolagets sida som dem, hvilka nyssnämnda aktiebolag tillförbundit sig såsom en förutsättning för berörda jernvägar mellan Malmberget och Välkommen med flere utmål.

De vilkor, bolaget erbjudit staten, hafva uti ansökningen närmare angifvits sålunda, att bolaget vore villigt att tillförsäkra statsverket en årlig afkastning af sex procent å det kapital, som nedlades på jernvägsanläggningen, på det sätt, att en del deraf eller omkring 3,6 procent utginge såsom räntegodtgörelse å anläggningskostnaden och den återstående delen beräknades utgöra amortering af det å anläggningen nedlagda kapital, för hvilken amortering skulle åtgå en tid af omkring 25 år, samt att såsom årlig godtgörelse för statens kostnader för den nya jernvägens trafikerande för bolagets räkning betala ett belopp, motsvarande hvad aktiebolaget Gellivare malmfält till staten erlade för trafiken å samtliga för detta bolags särskilda nyttjande anlagda bibanor med tagen hänsyn till den här föreslagna banans längd i förhållande till sammanlagda längden af berörda bibanor.

Härförutom har bolaget förklarat sig villigt att underkasta sig ena-

handa villkor för trafiken å jernvägen Gellivare—Luleå, som äro och blifva gällande för aktiebolaget Gellivare malmfält.

Med framhållande slutligen att bolagets såväl nuvarande som blifvande intresse låge deri, att den malm, som brötes vid Koskulls kulle, städse komme att föras till Luleå, d. v. s. svensk exporthamn, och att sålunda jernvägsanläggningen i fråga komme att städse bidraga till trafiken å nuvarande jernväg mellan Gellivare och Luleå, äfven sedan en utsträckning af denna jernväg till Ofoten kunde hafva kommit till stånd, har bolaget, som beräknade, att jernvägsanläggningen, derest beslut om densamma snart komme till stånd, kunde vara färdig redan nästa höst, meddelat, att grufbrytningsarbetena vid Koskulls kulle då komme att hafva fortskridit så långt, att banans trafikerande af bolaget då omedelbart kunde taga sin början.

Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra, hurusom Riksdagen uti skrifvelse den 23 mars 1895, vid medgifvande att för anläggande af ett jernvägsspår mellan MalMBERGETS station å Luleå—Gellivarebanan till utmälen Välkommen, Johan och Baronerna finge af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af högst 187,000 kronor, såsom villkor stadgat, att aktiebolaget Gellivare malmfält ej mindre till staten kostnadsfritt öfverlemnade all den enskilde tillhöriga mark, som erfordrades för nämnda spåranläggning, än äfven, så länge bolaget begagnade sig af spåret, till jernvägen erlade en årlig afgift af 4,000 kronor jemte sex procent af det belopp, hvartill anläggningskostnaden enligt räkenskaperna kunde komma att uppgå.

Öfver förenämnda, af bergverksaktiebolaget Freja gjorda ansökning har jernvägsstyrelsen den 7 nästlidne februari afgifvit underdånigt utlåtande, deruti styrelsen, på de af bolaget anförda skäl, tillstyrkt anläggande för statens räkning af jernväg från Koskulls kulle till Gellivare station i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den ansökningen bifogade planritningen, under villkor att bolaget förbunde sig ej mindre att kostnadsfritt till staten öfverlemna all den enskilde tillhöriga mark, som för anläggningen erfordrades, än äfven att såsom amortering^w af det belopp, hvartill anläggningskostnaderna enligt räkenskaperna kunde komma att uppgå, äfvensom räntegodtgörelse under den tid, amorteringen påginge, till statsverket årligen, tills amorteringen fullgjorts, erlägga en afgift motsvarande sex procent å nämnda belopp, af hvilken afgift 3,6 procent borde beräknas som ränta och återstoden såsom amortering.

Beträffande vidare anläggningskostnaden för banan har jernvägsstyrelsen, med erinran att jernvägen, enligt hvad planritningen utvisade, utgjorde del af en under år 1897 undersökt alternativ linie för den ifrågasatta statsbanan från Gellivare till riksgränsen, meddelat att, ehuru styrelsen icke vore i tillfälle att redan nu framlägga något utarbetadt kostnadsförslag, styrelsen likväl, med hänsyn till de kostnadsberäkningar, som för sistberörda bana uppgjorts, ansåge sig kunna uttala den åsigt, att kostnaden antagligen icke komme att öfverstiga det af bolaget uppgifna beloppet 425,000 kronor med tillägg af 8,000 kronor för anläggande af en för trafikens vederbörliga besörjande erforderlig mötesplats mellan Nattavara och Nuortikon å linien Gellivare—Boden, hvarförutom -- under förutsättning att den årliga malmtransporten, såsom för styrelsen under hand uppgifvits, skulle komma att uppgå till 75,000 å 100,000 ton — för trafikens ombesörjande erfordrades nyanskaffning af 4 lokomotiv för en kostnad, efter 65,000 kronor för hvar, af 260,000 kronor samt 75 vagnar för en kostnad, efter 4,400 kronor för hvarje, af 330,000 kronor; och har styrelsen hemställt att, då nämnda materiel borde vara disponibel senast vid utgången af nästkommande september månad eller vid den tid banan eljest kunde för allmän trafik upplåtas, det för densammas anskaffande erforderliga beloppet, 590,000 kronor, måtte ställas till styrelsens förfogande samtidigt med ett möjligen blifvande anslag till jernvägsanläggning från Koskulls kulle till Gellivare eller, om så ej kunde ske, få förskottsvis af trafikmedlen utbetalas.

I fråga slutligen om den afgift, bolaget borde erlægga för malmens fraktande till Luleå, har jernvägsstyrelsen ansett, att bolaget, så länge amorteringen påginge, borde vara skyldigt erlægga, förutom viss fraktafgift per ton för malmens framforslande från Gellivare station till Svartön, viss bestämd årlig afgift motsvarande de ungefärliga omkostnaderna för det nya jernvägsspårets trafikerande för bolagets räkning, medan deremot i en framtid, sedan amorteringen fullgjorts, en enhetlig fraktafgift för bansträckan i dess helhet från Koskulls kulle till Svartön syntes böra fastställas. Då emellertid någon bestämd utredning rörande den malmkvantitet, som sålunda komme att å banan framforslas, ännu icke föreläge, ansåge sig jernvägsstyrelsen icke för det dåvarande kunna i denna del af ämnet afgifva något bestämdt yttrande, utan skulle styrelsen sedermera, sedan dylik utredning vunnits, till Eders Kongl. Maj:t inkomma med underdånigt förslag härutinnan.

Uti sistberörda ämne har sedermera chefen för jernvägsstyrelsen, generaldirektören m. m. Th. Nordström den 19 nästlidne februari afgifvit en promemoria, deruti anförts att, då bolaget Freja skulle erlægga

en viss årlig procent af anläggningskostnaden för spåret till Koskulls kulle, anledning icke syntes förefinnas att vid bestämmandet af den särskilda afgiften för malmforslingen å nämnda spår frångå det pris, som, beräknadt för tonkilometer, erlades af aktiebolaget Gellivare malmfält för transport af dess malm å spåret från utmålet Välkomman. Sistnämnda bolag betalade en årlig afgift af 4,000 kronor för transportarbetet å spåret till dess nyssnämnda utmål, hvilken afgift, då spår-längden vore 3,5 kilometer och malmqvantiteten år 1897 uppgått till 248,015 ton, motsvarade för det året ett pris af 0,46 öre för tonkilometer. Det föreslagna spåret till Koskulls kulle skulle erhålla en längd af 9 kilometer och malmqvantiteten, som å detsamma skulle framforslas, hade bolaget uppgifvit till 75,000 å 100,000 ton årligen, hvadan transportarbetet för denna malm blefve 675,000 å 900,000 tonkilometer årligen. Efter här ofvan angifna beräkningsgrund eller ett pris af 0,46 öre för tonkilometer skulle således aktiebolaget Freja för framforslingen af dess malm komma att årligen betala 4,14 öre för ton eller ett belopp af 3,105 kronor, då malmqvantiteten uppginge till 75,000 ton, och 4,140 kronor, då 100,000 ton framforslades. Den afgift bolaget skulle betala för transport af en malmqvantitet, liggande mellan de af bolaget uppgifna gränserna 75,000 och 100,000 ton, syntes i afrundadt tal kunna bestämmas till 4,000 kronor, hvilket belopp borde vara det minsta, som bolaget skulle erlägga. För framforsling af en eventuellt större malmqvantitet årligen än 100,000 ton borde totala årliga afgiften ökas i samma proportion som ökningen i den forslade malmqvantiteten. På grund af hvad sålunda anförts ansåge generaldirektören Nordström aktiebolaget Freja böra tillförbindas att för transport å statens jernväg från Koskulls kulle till Gellivare station af bolagets malm erlägga till statens jernvägar en afgift af 4,14 öre för ton, med skyldighet för bolaget att, derest årsafgift enligt denna beräkningsgrund understege 4,000 kronor, till statens jernvägar dessutom erlägga skilnaden mellan sistnämnda belopp och den på ofvan angifna sätt för året beräknade ersättningssumman.

För erhållande af tillförlitlig utredning rörande storleken och beskaffenheten af de malmfyndigheter, för hvilkas tillgodogörande den ifrågasatta jernvägsanläggningen ansetts behöflig, har jag vidare anmodat geologen vid Sveriges geologiska undersökning Hjalmar Lundbohm att inkomma med upplysningar dels om malmtillgångarne och dessas beskaffenhet i Koskulls kulle, med särskildt afseende på frågan huruvida dessa tillgångar kunde anses tillräckliga för att betrygga trafiken

på en jernväg från nämnda kulle till Gellivare station och dels om öfriga malmförekomster i närheten, för hvilkas tillgodogörande denna jernväg i en framtid kunde tänkas blifva till gagn, och har Lundbohm med anledning häraf den 5 innevarande mars till mig afgifvit en promemoria rörande nämnda frågor, deruti han, under erinran att, enär några omfattande undersökningar inom ifrågavarande del af MalMBERGET icke blifvit utförda, redogörelsen hufvudsakligen måst grundas på det material, som insamlats vid apatitundersökningarna år 1889 samt några följande år, anført:

»På medföljande karts-kiss äro utmärkta alla hittills kända malmförekomster på Gellivare malMBERGS nordöstra sluttning, hvilka ligga på lägre nivå än den jernväg, som förbinder grufvorna i Tingvalls kulle med MalMBERGETS station, och för hvilkas brytning särskilda transportanordningar måste vidtagas, såvida man vill undvika malmens lyftning. Förutom Koskulls kullens malmer, tillhörande aktiebolaget Freja, äro dessa förekomster följande: Ridderstolpemalmerna, Dennevitzmalmerna, Alliansmalmerna samt några smärre malmer i utmålen V. Parta, S. Allmänna Freden och Östergrufvan n:o 2, alla tillhörande aktiebolaget Gellivare malmfält. Det är vidare ej osannolikt, att det kommer att befinnas lämpligt att uttaga de djupare liggande delarne af Tingvalls kullens malm genom en stoll, utmynnande ungefär vid den nu tilltänkta jernvägens nivå».

»Såsom kartan visar äro dessa malmer, fränsedt den sist nämnda, spridda öfver ett område af omkring 0,7 kvadratkilometers areal, delvis med ganska kuperad terräng, och, såvida jernvägen skall blifva till gagn för dem alla, så bör redan vid dess anläggning hänsyn tagas till malmernas läge och till den plan, som kan varda uppgjord för deras brytning. Detta torde dock ej i någon nämnvärd grad inverka på jernvägens längd eller kostnaderna för densamma».

»Koskulls kullens malmer, för hvilkas tillgodogörande jernvägen nu uteslutande blifvit ifrågasatt, äro bland de ofvan uppräknade med all säkerhet de mest betydande. De äro belagda med följande utmål: *NV Bolagsgrufvan, SV Bolagsgrufvan, SÖ Bolagsgrufvan, Bolagsgrufvan N:r 5, Försöket och Koskulls kulle.* Jernmalmen uppträder här hufvudsakligen i en isolerad kulle, som höjer sig omkring 10 meter öfver den närmast omgifvande marken i norr, vester och söder, medan på östra sidan är en lång, temligen brant och jordtäckt sluttning. Endast i kullens topp och på de talrika ställen, der försöks- och försvarsarbeten samt under vissa perioder någon brytning utförts, är malmen synlig; eljest döljes den af lösa jordlager, hvilka i sjelfva kullen torde vara

helt tunna men omkring densamma sannolikt nå rätt stor mäktighet. Malmgränserna äro sålunda ej synliga, och det har heller icke gifvits något tillfälle att studera den omgifvande bergarten, hvilken emellertid af flera skäl får antagas vara en porfyrtad hälleflintgneis. I en jordrymning omedelbart norr om kullen har anträffats en skarnbergart af det i malmberget vanliga slaget.»

»Kartans malmgränser, hvilka uppdragits med ledning af dels en *H. von Post* 1888 upprättad magnetisk karta och dels senare utförda observationer af mig m. fl., kunna icke göra anspråk på att vara noggranna, enär, isynnerhet inom områdets sydligare del, de lösa jordlagren och malmens sannolika stupning gör det mycket svårt att exakt bestämma, hvarest malmen upphör. Gränserna hafva dragits omkring de yttersta malmblothingarne, på det att man må kunna beräkna en minimiarea af malmen, hvilken sålunda sannolikt har något större utsträckning än här angifves. Denna area har uppskattats till omkring 18,000 kvadratmeter. Malmens kända, lineära utsträckning i olika riktningar är 140 à 150 meter.»

»Jernmalmens i Koskulls kulle struktur är i allmänhet fullt massformig och ger därför ingen ledning vid bestämmandet af förekomstens strykning och stupning. På några ställen finnas smärre inlagringar af bergart, och på grund af dessas läge kan man antaga, att malmen stryker ungefär NS och stupar mot V. Det är emellertid mycket sannolikt, att ett horisontalsnitt af densamme icke har mycket större utsträckning i strykningsriktningen än vinkelrätt mot denna.»

»För bedömande af malmens utsträckning mot djupet eger man, så länge diamantborrningar icke utförts, intet annat att stödja sig på än den erfarenhet, som vunnits vid undersökning af den geologiska byggnaden samt vid grufbrytningen i andra delar af malmberget. Redan vid den geologiska kartläggningen iakttogos åtskilliga förhållanden, som tydde på, att malmerna, hvilka i allmänhet torde hafva formen af mer eller mindre utplattade linser men ibland synas vara stängelformiga, hafva en utpreglad fältstupning mot SSV, och vid grufvearbetet har detta i flera fall vunnit bekräftelse.»

»Beträffande Koskulls kullens malm synes det vara ganska sannolikt, att den bildar en långt utdragen, stängelformig lins, hvilken stupar åt SSV, och då denna i dagen har så stor bredd som omkring 140 meter, så är det mycket troligt, att den har rätt stor utsträckning äfven mot djupet. Den enda möjligheten för att malmen skulle aftaga mycket hastigt, vore att densamma omslutes af granit, såsom fallet är med en

del malmer i vestra delen af berget, men det finnes ingen anledning att antaga ett sådant förhållande ega rum här.»

»Man torde utan någon synnerlig fara för misstag kunna antaga, att malmen fortsätter med oförminskad mäktighet, åtminstone till ett djup af 60 meter under kullens topp, vid hvilken nivå jernvägen enligt ett projekt skulle förläggas, och om detta är fallet, så erhålles med den förut antagna minimalmarean, och om den specifika vigten sättes till 4,5, till denna nivå omkring 880,000 kubikmeter och omkring fyra (4) millioner ton malm. För hvarje meters afsänkning, sedan man nått kullens fot, bör — så länge malmens mäktighet icke aftager — erhållas omkring 80,000 ton malm.»

»Omkring 30 à 40 meter vester om den nu beskrifna malmen i Koskulls kulle finnes en annan, hittills blottad endast i en mindre skärpning. Huru stor utsträckning denna eger samt om den sammanhänger med den större förekomsten är ännu outrönt. I hvarje fall är den betydligt mindre.»

»Jernmalmen i Koskulls kulle utgöres af svartmalm af ungefär samma utseende som i Kaptenslagrets grufvor i Malmberget, d. v. s. malmen är ganska finkornig, dock aldrig tät, samt hård och utan någon benägenhet att bilda mull. På ett ställe inom förekomstens östligaste del uppträda malm och ofyndig bergart på en bredd af 13 meter i tät vexling, och äfven på ett par andra ställen har malmen befunnits på detta sätt förorenad, dock ingenstädes så, att man har någon anledning att befara, att malmens värde skulle derigenom anmärkningsvärdt minskas.»

»Flerestädes, men isynnerhet i en skärpning nära vestra malmgränsen, förekomma i malmen mycket talrika, ofta flera cm. långa, rostiga hålrum, i hvilka stundom finnas små partier af halfvittradt, trådigt hornblende. Huruvida dessa hålrum på större djup äro fyllda med det nämnda eller något annat mineral — man kunde vara frestad att gissa på svafvelkis — är ej möjligt att för närvarande afgöra. Svafvelkis har för öfrigt iakttagits på ett par ställen, men endast i ringa mängd.»

»Apatit förekommer mycket sparsamt; dock har sådan anträffats i åtskilliga af skärpningarne, bildande helt smala skikt.»

»Öfver hufvud taget synes malmen, såvidt de talrika småskärpningarne gifva vid handen, vara af god beskaffenhet.»

»I tre serier degelprof på malm från Koskulls kulle, hvilka utfördes i samband med undersökningen 1875^{*)}, vexlade tackjernsutbytet mellan 69,3 och 71,9 procent, tackjernets svafvelhalt bestämdes till resp. 0,00,

*) Underdån. berättelse om malmfyndigheter i Norrbottens län S. G. U. Ser. C. 23.

0,01 och 0,04 procent och malmens fosforhalt till resp. 0,011, 0,037 och 0,053 procent. I 7 generalprof af oskrädd malm, tagna 1890 och 1891 i samband med statens apatitundersökningar, erhöles följande fosforhalter:²⁾ 0,040, 0,061, 0,040, 0,049, 0,057, 0,047, 0,100 procent, och ett annat större prof, taget vid samma tillfälle i förekomstens norra del, gaf 65,25 % jern, 0,10 % manganoxidul, 0,79 % titansyra, 0,100 % svafvel, 0,037 % fosfor och 6,98 % i saltsyra olösliga beståndsdelar. Ett prof taget af mig 1892 innehåller 62,59 % jern och 0,163 % fosfor.»

»Direktör *Adolf Sonnenschein* har meddelat mig följande vid kemiska laboratoriet i Witkowitz för aktiebolaget Frejas räkning utförda fullständiga analys:

Kiselsyra	2,29 %	
Jernoxidul	31,18 »	} 69,37 % jern
Jernoxid	64,45 »	
Lerjord	1,06 »	
Manganoxiduloxid	0,24 »	0,18 » mangan
Kalk	0,61 »	
Magnesia	1,08 »	
Kopparoxid	0,00 »	
Svafvelsyra	0,00 »	
Fosforsyra	0,02 »	0,01 » fosfor.

»Derjemte har jag från samma håll mottagit 16 partiela analyser af stuffprof från olika delar af kullen. I dessa vexla jernhalterna mellan 67,39 och 70,21 %. Ett prof innehöll 0,04 % och de öfriga endast »spår» af fosfor.»

»Analyserna antyda, att fosforhalten här är något vexlande men i allmänhet lägre än i öfriga delar af Malmberget. Emellertid kan man, i fråga om malmer af detta slag, icke på grund af smärre generalprof, tagna i spridda skärpningar, erhålla en riktig föreställning om malmens sammansättning. Erfarenheten har visat att, först sedan verklig brytning utförts, är det möjligt att afgöra hvilka slag af malmer som kunna i stort levereras.»

»*Ridderstolpes malmer* äro föga kända både i afseende på sin utsträckning och beskaffenhet, emedan någon detaljerad magnetisk undersökning eller tillräckligt omfattande jordrymningar ej utförts. De iakttagelser,

²⁾ Enl. analyser af fil. d:r V. Petersson.

som hittills gjorts, antyda emellertid, att här uppträda åtskilliga olika malmlinser af ej obetydlig utsträckning inom ett område af omkring 250 meters längd och 70 meters bredd. En beräkning af malmarean är under nämnda förhållanden icke möjlig; man bör dock kunna antaga, att densamma åtminstone uppgår till närmare 3,000 qvadratmeter.»

»Emellan Koskulls kulle och Ridderstolpes malmer och emellan de senare och Dennevitzmalmerna äro ganska starka kompasspåhåll, utan att likväl samlad malm här anträffats. Det är ej osannolikt, att de förorsakas af malmhaltiga skarnbergarter.»

»Ridderstolpes malmer äro något vexlande till struktur och sammansättning. Sålunda är den vestligaste malmen finkornig, temligen lös och ganska apatitfattig, medan den på andra ställen ofta är gröfre och innehåller storkornig apatit i ojemt fördelade skikt.»

»I två serier degelprof, som utfördes efter undersökningen 1875, vexlade tackjernshalterna^{*)} mellan 68,7 och 72,3 % och svafvelhalterna mellan 0,01 och 0,06 %. Fosforhalterna i malmen varierade mellan 0,152 och 0,851 %.»

»Sex partiela analyser^{**)} af generalprof, tagna 1890 och 1891, hafva gifvit följande fosforhalter: 0,19, 0,37, 0,45, 0,62, 0,96, 1,79 % och ett annat generalprof innehöll 59,88 % jern, 0,89 % fosfor och 8,60 % i saltsyra olösliga beståndsdelar.»

»Dennevitzmalmerna. Genom magnetisk undersökning och ett antal jordrymningar har utrönt, att här sannolikt förekommer en komplex af linser eller mycket starkt veckade lager af en vacker svartmalm, inom ett område af nära 300 meters längd och mera än 200 meters bredd. Malmarean har uppskattats till mera än 10,000 qvadratmeter, en siffra som visserligen ej kan göra anspråk på större noggrannhet, men dock knappast torde vara för hög.»

»I flera och särskildt i de nordligaste skärpningarne uppträda talrika granitgångar, af hvilka en del äro mycket starkt veckade; eljest synes malmen i allmänhet vara ren och af mycket god beskaffenhet. Den är ofta mera grofkornig och något lösare än i Koskulls kulle och innehåller ej sällan talrika skikt af grofkornig apatit. Fosforhalten är också jemförelsevis hög.»

»I två serier degelprof från 1875^{*)} var tackjernsutbytet 66,0—76,4 %, svafvelhalten i jernet 0,01 och 0,04 och malmens fosforhalt 0,467 och 0,682 %. I fyra generalprof af oskrädd malm från 1890 och 1891^{**)}

*) Underdån. berättelse etc.

**) Analyserade af V. Petersson.

uppgingo fosforhalterna till 0,523, 1,15, 4,45, 1,43 %, och i ett prof erhöles 61,14 % jern, 1,33 % fosfor och 5,84 % olösliga beståndsdelar.»

»*Alliansmalmen*. Inom utmålen Allmänna Freden, Alliansen och S. Eugèn (det senare beläget vester om Tingvalls kuller jernväg) m. fl. förekomma ganska vidt utbredda kompassdrag, och inom dessa har malm blottats flerstädes. Såvidt man hittills kunnat utröna, uppträder emellertid samlad malm af större utsträckning hufvudsakligen i utmålet Alliansen. Genom jordrymningar och en diamantborrning har ådaga-lagts, att här finnas flera linsformiga partier, hvilkas sammanlagda längd uppskattats till öfver 200 meter. Arean af malm har beräknats till 5,000 à 6,000 kvadratmeter, en beräkning som dock är ganska osäker.»

»Den omgifvande bergarten utgöres, såvidt man hittills kunnat lära känna den, af en glimmerrik, apatitförande gneis samt skarn, och i och omkring malmen förekomma här och hvar gångar af röd granit.»

»Sjelfva malmen är på de få ställen, der den blifvit blottad, i allmänhet mycket apatithaltig. Tre analyser utförda 1890 och 1891 hafva visat resp. 1,260, 1,53 och 3,75 % fosfor och en fjerde 52,88 % jern, 3,12 % fosfor och 5,21 % olösliga beståndsdelar.»*)

»Af hvad som här ofvan anförts framgår, att de malmförekomster inom den nu i fråga varande delen af Malmberget, som ligga på lägre nivå än jernvägen från Malmbergets station till Tingvalls kulle, hafva en ganska betydande utsträckning, enär deras sammanlagda area uppskattats till omkring 37,000 kvadratmeter. Äfven om man antager, att malmprocenten är endast 60 à 70, eller med andra ord, att så mycket som 30 à 40 procent af malmen går förlorad vid brytning och skrädning, så torde det vara tydligt, att kvantiteten är tillräcklig för att betrygga trafiken på den nu projekterade jernvägen till Gellivare station. Härtill kommer, såsom ofvan framhållits, att denna jernväg möjligen också kan komma till nytta vid uttagandet af de delar af Tingvalls kuller malm, som ligga på lägre nivå än stationen derstädes.»

»Om de relativa kvantiteterna af malm med olika fosforhalt, hvilka komma att levereras härifrån, är det vanskligt att, innan någon brytning utförts, bilda sig ett säkert omdöme. De anförda analyserna visa emellertid, att här kunna erhållas både fosforfattiga och fosforrika malmer af samma slag som f. n. exporteras från Gellivare och andra delar af Sverige och som kunna påräkna en god afsättning.»

Rörande bergverksaktiebolaget Freja torde jag böra här omnämna,

*) Analyserna utförda af V. Petersson.

att enligt uti aktiebolagsregistret intagen anmälan detta bolag, hvars styrelse har sitt säte i Malmö, har till ändamål att bryta och sälja malmer, drifva jernbruk och cokesberedning och i sammanhang dermed stående affärer äfvensom att anordna de för bolagets verksamhet erforderliga transportmedel. Aktiekapitalet uppgår till 1,250,000 kronor, hvilka till fullo inbetalts, samt kan utgöra lägst nämnda belopp och högst 3,750,000 kronor och är fördeladt i aktier å 500 kronor ställda till viss man. Styrelsens medlemmar skola enligt bolagsordningen vara i Sverige bosatte svenske undersåtar, så framt ej Eders Kongl. Maj:t tillåter, att styrelsen må till viss del bestå af främmande undersåtar. Något tillstånd från Eders Kongl. Maj:ts sida i detta hänseende har icke meddelats bolaget.

Slutligen och då jag ansett lämpligt att, innan förevarande fråga underställdes Eders Kongl. Maj:ts pröfning, rörande byggandet af ifrågavarande jernvägsspår och dess begagnande af bolaget upprättades ett för bolaget bindande förslag till aftal mellan staten och bolaget, upptagande bestämmelser jemväl om ställande från bolagets sida af erforderlig garanti för behöriga fullgörandet af de förbindelser, som enligt aftalet skulle åligga bolaget, har jag anmodat jernvägsstyrelsen att med bolaget förhandla om uppgörandet af ett dylikt aftal; och har jernvägsstyrelsens chef med skrifvelse den 17 innevarande mars till mig öfverlemnadt förslag till öfverenskommelse i ämnet. Detta förslag, som af styrelsen för bergverksaktiebolaget Freja antagits och undertecknats och som, derest beslut om spåranläggningen af Riksdagen fattas, jernvägsstyrelsen torde komma att erhålla nådigt bemyndigande att å statens vägnar underteckna, är af följande lydelse:

»Mellan svenska staten genom kongl. jernvägsstyrelsen, å ena, och bergverksaktiebolaget Freja, å andra sidan, är följande öfverenskommelse träffad:

§ 1.

Staten anlägger en jernväg från Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan till de bolaget tillhöriga, under den gemensamma benämningen Koskulls kulle betecknade grufveutmål vid Gellivare i Norrbottens län i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den planritning, som bifogats af bolaget under innevarande år gjord underdånig framställning om beviljande af anslag till anläggande för statens räkning af ifrågavarande jernväg. Byggnaden påbörjas under loppet af sommaren 1898 och bedrifves så, att jernvägen är färdig att öppnas för trafik innan utgången af nästkommande september månad.

§ 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbygd, å densamma mot ersättning, som här nedan sägs, för bolagets räkning frakta årligen *högst* etthundra tjugu tusen ton jernmalm äfvensom hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel, bränsle m. m., egande dock bolaget icke att påfordra malmtransport å jernvägen till större myckenhet än 12,000 ton *för månad*.

§ 3.

Bolaget förbinder sig ej mindre att kostnadsfritt till staten öfverlemna all den enskilde tillhöriga mark, som för anläggningen erfordras, än äfven att dels såsom amortering af det belopp, hvartill anläggningskostnaden enligt räkenskaperna kan komma att uppgå, dels såsom räntegodtgörelse under den tid amorteringen pågår till statsverket årligen, tills amorteringen fullgjorts, erlægga en afgift, motsvarande sex procent å nämnda belopp, af hvilken afgift 3,6 procent å hvad som är oguldet må beräknas såsom ränta och återstoden såsom amortering. Afgiften inbetalas halfårsvis den 30 juni och den 31 december i förskott till kongl. jernvägsstyrelsen.

Den 31 december 1898 skall den ränta och amortering, som belöper sig på de föregående månader, hvarunder jernvägen trafikerats, jemväl erläggas.

Med anläggningskostnad 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.

För bestämmande 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.

Så länge amorteringen pågår, är bolaget jemväl pliktigt erlægga, förutom viss fraktafgift per ton för malmens framforslande från Gellivare station till Svartön, viss bestämd årlig afgift, motsvarande de ungefärliga omkostnaderna för det nya jernvägsspårets trafikerande för bolagets räkning.

Denna årsafgift, hvilken beräknas efter 4 öre per ton, utgår med minst 4,000 kronor, af hvilket belopp bolaget skall förskottsvis för hvarje månad från den dag jernvägen för trafik öppnas utgifva hvad å månaden belöper; skolande, derest årsafgiften, enligt angifna beräkningsgrund, öfverstiger 4,000 kronor, öfverskottet af bolaget inbetalas vid hvarje års slut sist en månad efter erhållen del af sluträkning.

I händelse den här ifrågavarande bansträckan skulle visa sig vara af gagn för och i någon väsentligare omfattning komma att upptaga trafik från jemväl andra grufvor eller industriella anläggningar, hvilka icke tillhöra bolaget Freja, skola dylika främmande anläggningar enligt kongl. jernvägsstyrelsens bestämmande åläggas att bidraga till kostnaderna för banans trafikerande.

§ 5.

Till säkerhet för uppfyllande af sina åtagna förbindelser skall bolaget såsom pant till kongl. jernvägsstyrelsen öfverlemna

1:o) bevis att i af kongl. jernvägsstyrelsen i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade 100,000 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 statens fordran använda panten, utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

2:o) en af bolaget utfärdad, i bolagets egande fastigheter Puoitak och Kaptensgården intecknad förbindelse att årligen, så länge ofvanberörda amortering fortgår, till kongl. jernvägsstyrelsen inbetala 4,000 kronor, hvilken förbindelse skall hvart tionde år behörigen förnyas.

§ 6.

Detta aftal vare ej gällande, förrän bolaget
dels vidtagit den åtgärd, som enligt § 5 mom. 1 åligger bolaget;
dels aflemnad vederbörande domhafvandes bevis, att ansökning in-
gifvits om inteckning i nyssnämnda fastigheter till säkerhet för den i
§ 5 mom. 2 omförmälta skuldförbindelsen jemte vederbörligt bemyn-
digande för kongl. jernvägsstyrelsen att hos domhafvanden utbekomma
förbindelsen, då inteckning för densamma beviljats. •

§ 7.

Sedan amorteringen fullgjorts, fastställes en enhetlig fraktafgift för bansträckan i dess helhet från Koskulls kulle till Svartön; och eger bolaget efter amorteringens fullgörande rätt att, om kontraktet jemväl i öfrigt rätteligen fullgjorts från bolagets sida, återfå det af bolaget aflemnade depositionsbeviset jemte ofvanberörda intecknade förbindelse.

§ 8.

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

§ 9.

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

Malmö den 16 mars 1898.

För bergverks-aktiebolaget Freja:

F. H. Kockum. G. Beijer.

L. Faxæ. G. Bergström.

Herrar F. H. Kockums, G. Beijers,
L. Faxes och G. Bergströms namnteckningar bevittna:

Axel Eriksson. Folke Hain.»

Af den i ärendet åstadkomna utredning framgår, att den ifrågasatta spårförbindelsen är nödvändig för tillgodogörandet af malmfyndigheterna i Koskulls kulle och vidare att dessa fyndigheter torde vara af den betydelse, att önskvärdt är att spåransläggningsen kommer till stånd. Att öfverlemna dess utförande åt utmålssegarne och således medgifva anläggandet af en enskild jernväg vid Gellivare synes emellertid icke vara lämpligt, utan det riktiga torde vara att, på sätt aktiebolaget Freja sjelft ifrågasatt och i analogi med det förfarande, som följdes år 1895 vid anläggande af spår från Malmbergets station till vissa aktiebolaget

Gellivare malmfälts utmål, staten anlägger och eger det nya spåret, alltid förutsatt att betryggande säkerhet beredes för att icke genom anläggningen någon ekonomisk förlust skall komma att för staten uppstå. Detta synes kunna ernås genom de uti ofvan intagna förslag till öfverenskommelse förekommande vilkor, hvilka i hufvudsak öfverensstämma med de af Riksdagen år 1895 för den då beslutade spåranläggningen vid Malmberget godkända bestämmelser. En olikhet är att afgifterna skola af aktiebolaget erläggas, icke, såsom i fråga om spåret vid Malmberget är bestämdt, så länge spåret begagnas, utan till dess anläggningskostnaden blifvit till fullo amorterad, men härigenom är afsedt att ernå större säkerhet för att staten skall få sina utlägg fullt ersatta. Att den särskilda fraktafgiften, som uti ofvanberörda af chefen för jernvägsstyrelsen afgifna promemoria föreslagits till 4,14 öre för ton, blifvit uti öfverenskommelsen satt till 4 öre för ton, torde icke gifva anledning till erinran, då lättnad vid beräkningarna beredes genom det jemnare talet och skilnaden icke belöper sig till mera än 140 kronor för 100,000 ton samt minimaafgiften 4,000 kronor om året bibehållits. Då icke heller den af aktiebolaget ingifna planen för företaget har gifvit skäl till anmärkning, finner jag mig alltså böra förorda, att genom statens försorg spårförbindelse mellan Koskulls kulle och Gellivare station snarast möjligt bringas till stånd i hufvudsaklig öfverensstämmelse med berörda plan. Det härför enligt jernvägsstyrelsens beräkning erforderliga anslaget, 425,000 kronor, torde böra utgå af jernvägstrafikmedlen.

Under förutsättning att hvad jag i enlighet härmed nu går att föreslå vinner Eders Kongl. Maj:ts och Riksdagens bifall, anhåller jag att framdeles få underställa Eders Kongl. Maj:ts pröfning frågan om anläggandet af en mötesplats mellan Nattavara och Nuortikon å linien Gellivare—Boden och om anskaffande af den för malmtransporten från Koskulls kulle till Luleå behöfliga tillökningen i rullande materiel. Jag antager att kostnaden för den rullande materielen kan förskjutas af tillgängliga medel och anslagsbehovet anmälas hos 1899 års Riksdag i sammanhang med äskandet af anslag för annan rörlig materiel vid statens jernvägar.

På grund af hvad jag sålunda anført hemställer jag alltså, att Eders Kongl. Maj:t måtte uti nådig proposition föreslå Riksdagen medgifva, att, för anläggande af ett jernvägsspår mellan Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan och Koskulls kulle, må — under vilkor dels att till staten kostnadsfritt öfverlemnas all den enskilde tillhöriga mark, som för spåranläggningen erfordras, dels ock att behörig utfästelse lemnas derom att af trafikant kommer att till staten erläggas ej mindre

till anläggningskostnadens förräntning och amortering årligen, så länge amorteringen pågår, en afgift motsvarande sex procent å anläggningskostnaden, deraf 3,6 procent räknas såsom ränta och återstoden såsom amortering, än äfven under samma tid en särskild fraktafgift, icke understigande fyra tusen kronor för år — af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af högst 425,000 kronor.

Till denna af Statsrådets öfrige ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lemna bifall samt förordna, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo:

Carl G. Edman.
