

**N:o 47.**

Ank. till Riksd. kansli den 24 mars 1898, kl. 6 e. m.

*Utlåtande, angående Kongl. Maj:ts dels i statsverkspropositionen och dels i särskild proposition (n:o 45) framställda förslag om anslag till jernvägsanläggningar för statens räkning samt i anledning deraf inom Riksdagen väckta motioner.*

(R. A.)

Med anledning af en af Kongl. Maj:t till Riksdagen gjord framställning om anläggande af en statsbana från Boden till Ytter Morjärv vid Kalix elf af 1897 års Riksdag — under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges och med uttalande, att arbetets utförande måtte under behöfelig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kunde ske — beslutat anläggning af en statsbana i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag från Boden till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisat 1,300,000 kronor.

I den till innevarande års Riksdag aflättna proposition angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t nu i punkten 45 under sjetta hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att, till *fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter Morjärv*, för år 1899 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarne ett anslag af 1,300,000 kronor.

Vidare har 1897 års Riksdag, med föranledande af Kongl. Maj:ts förslag om anläggande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro — under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Krylbo till Örebro angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges och med uttalande, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kunde ske — beslutat anläggning i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisat 3,000,000 kronor.

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t nu i punkten 46 under nämnda hufvudtitel föreslagit Riksdagen att, till *fortsättning af statsbanan mellan Krylbo och Örebro*, för år 1899 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarne ett anslag af 3,800,000 kronor.

Uti en den 4 nästlidne februari till Riksdagen aflåten proposition (n:o 45) har Kongl. Maj:t, under återopande af hvad propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag innehåller, föreslagit Riksdagen

att under förbehåll att de i sagda protokoll angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas och under förutsättning, hvad jernvägen Gellivare—riksgränsen beträffar, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen

*dels från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad*, hvarför kostnaden beräknats till 14,776,500 kronor,

*dels ock från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten*, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor;

allt med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarne böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1899 följande belopp, nemligen:

för jernvägen Göteborg—Strömstad .....	kronor 4,000,000: —
» » Gellivare—riksgränsen .....	» 5,400,000: —

eller tillsammans kronor 9,400,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,500,000 kronor.

Såsom vilkor för anläggning af dessa jernvägar — hvad angår banan Göteborg—Strömstad dock endast såvidt den genomlöper Göteborgs och Bohus län — hafva enligt återopade statsrådsprotokollet föreslagits följande bestämmelser:

*att* af landsting, kommuner eller enskilde kostnadsfritt skall upplätas:  
*dels för all framtid:*

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar;

*dels under arbetets fortgång:*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut afemnas i då befintligt skick;

*samt att* upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista.

Uti proposition den 26 februari 1897 föreslog Kongl. Maj:t Riksdagen, bland annat, att, under förbehåll att vissa i propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå; samt att för påbörjandet af nämnda anläggning anvisa för år 1898 ett belopp af 4,500,000 kronor.

Enligt den af jernvägsstyrelsen uppgjorda planen för jernvägsanläggningen skulle banan erhålla en spårvidd af 1,435 meter samt byggas med skenor, vägande 40 kilogram för meter.

Sedan Riksdagen i skrifvelse den 18 maj 1897 tillkännagifvit, att

Längdbana  
genom Bohus-  
län.

detta Kongl. Maj:ts förslag icke vunnit Riksdagens bifall, hade, enligt hvad af statsrådsprotokollet för den 4 februari 1898 inhämtas, statsrådet och chefen för civildepartementet efter bemyndigande af Kongl. Maj:t hos norska departementet för de allmänna arbetena anhållit om upplysning, huruvida utsigt förefunnes att, derest anläggning af en statsbana från Göteborg genom Bohuslän till Svinesund beslötes, för anknötning af denna bana med det norska jernvägsnätet från norsk sida kunde komma att fattas beslut om anläggande af jernväg från riksgränsen vid Svinesund till lämplig punkt å norska sydbanan å sådan tid, att densamma kunde komma till stånd och blifva färdig att för trafik öppnas samtidigt med berörda svenska bana.

Uti härå afgifvet svar af den 16 oktober 1897 hade emellertid det norska departementet — under återopande af föregående skriftväxling, deruti departementet ifrågasatt, att en linie skulle dragas genom Bullaredalen för anslutning till Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke — meddelat, att departementet icke för närvarande såge sig i stånd att ställa i utsigt anläggning af en tillstötande bana från norsk sida med den sträckning öfver Svinesund, som uti departementschefens skrifvelse förutsatts, i det departementet funne öfvervägande skäl tala för att icke nu tillstyrka framläggande af proposition derom.

Efter emottagandet af detta svar hade departementschefen den 19 oktober 1897 anmodat jernvägsstyrelsen att gå i författning om uppgörande af förslag för byggande af statsbana mellan Strömstad och lämplig punkt å den föreslagna bohuslänska längdbanan; och hade styrelsen med anledning häraf med skrifvelse den 15 påföljande december till Kongl. Maj:t öfverlemnad dylikt förslag jemte kostnadssammandrag för banan från Olskroken öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad.

I denna skrifvelse hade jernvägsstyrelsen anfört, bland annat, följande:

I flera hänseenden hade varit fördelaktigt, om linien till Strömstad kunnat i närheten af Vik utgå från längdbanan och i dess hufvudriktning framdragas mot staden, men de verkställda okulära besigtningarna hade visat, att terrängen — i synnerhet närmare Strömstad — uppstälde allt för stora svårigheter för en dylik linie. Först vid Hjeltsgård, i trakten af Skee kyrka, anträffades en antaglig utgångspunkt för en afvikning till Strömstad, ehuru äfven en sådan sträckning komme att kräfva mycket dyrbara arbeten.

Efter att hafva meddelat plan för anläggning af en jernvägslinie Skee—Strömstad (statsrådsprotokollet sid. 5 och 6) yttrade jernvägsstyrelsen vidare:

För de nya kajbyggnader, hvilka, derest Strömstad blefve slutstation för ifrågavarande statsbana, utan tvifvel derstädes blefve nödvändiga, hade någon särskild kostnad icke i förslaget upptagits, enär densamma icke ansetts böra drabba statsverket.

Under förutsättning att expropriations- och andra dermed sammanhörande kostnader för äfven denna statsbana komme att, i likhet med hvad under senare åren vid sådana anläggningar egt rum, bestridas utan anlåtande af statsmedel, hade vid uppgörande af kostnadsförslaget för sträckningen Skee—Strömstad såväl i nämnda afseende som jemväl i öfrigt tillämpats samma grunder, som i fråga om det för längdbanan under år 1896 upprättade förslag gjort sig gällande. Dock hade ballastens djup ansetts kunna minskas med en sjettedel eller till 0,5 meter, och skenvigten hade, med bibehållande af de för 40 kilograms skenor beräknade afstånden mellan syllarne, nedsatts till 34 kilogram per meter, enär en bohuslänsk statsbana med slutpunkt i Strömstad under en längre följd af år icke syntes kräva så stor tåghastighet som en öfver Svinesund dragen mellanriksbana, hvilken, bland annat, skulle hafva till uppgift att åvägabringa en kortare och betydligt snabbare förbindelse mellan Norge och kontinenten, än hvad som för närvarande stode till buds. Derest ändrade förhållanden framdeles skulle betinga en starkare öfverbyggnad, kunde de från början nedlagda skenorna lätteligen utbytas mot tyngre sådana samtidigt med ballastdjupets ökning, enär de härför nödiga vilkoren i afseende på banvallens krönbredd samt syllarnes inbördes afstånd och längd på förhand vore uppfyllda. Ofvannämnda förändringar vore jemväl genomförda å det hela linien Olskroken—Strömstad omfattande kostnadssammandraget.

Den för jernvägsanläggningen mellan Skee och Strömstad, en längd af 6,275 meter, beräknade kostnaden uppginge enligt jernvägsstyrelsens förslag till 1,283,000 kronor, motsvarande 204,462 kronor för kilometer, anskaffning af rullande materiel dervid inberäknad, under det att den efter samma grunder beräknade kostnaden för hela linien från Olskroken öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad, utgörande i längd 175,622 meter, uppginge till 14,274,000 kronor, motsvarande 81,277 kronor för kilometer. Denna för linien Skee—Strömstad i förhållande till dess längd ovanligt höga anläggningskostnad vore, enligt hvad jernvägsstyrelsen upplyst, föranledd dels af de mycket ogynsamma terrängförhållandena, dels ock deraf, att å denna korta sträcka måste anordnas två genom dubbelspårig bana förenade, temligen omfattande stationer, af hvilka den vid Strömstad kräfde mycket stora och dyrbara utfyllningsarbeten.

Uti den af jernvägsstyrelsen sålunda beräknade kostnad för jernvägsanläggningen i dess helhet inginge emellertid icke någon kostnad för banans inledande från Olskroken till Göteborgs statsbanestation. Härför hade uti de af jernvägsstyrelsen uppgjorda kostnadsberäkningar, hvilka lågo till grund för den uti 1897 års proposition angifna kostnads-summa för jernvägsanläggningen Göteborg—Svinesund, upptagits ett belopp af 100,000 kronor. Då någon anledning till förändring af denna beräkning icke förekomme, skulle alltså en jernvägsanläggning från Göteborg öfver Kongelf och Ucklum till Strömstad, utförd enligt jernvägsstyrelsens nu föreliggande förslag, betinga en kostnad af 14,374,000 kronor.

Beträffande längdbanans *sträckning öster eller vester om sjön Stora Hällungen*, har departementschefen erinrat, att denna fråga redan då planen för bohusslänska längdbanan af jernvägsstyrelsen uppgjordes utgjort föremål för styrelsens öfvervägande, samt att styrelsen låtit uppgöra alternativa förslag till banans sträckning vid nämnda sjö, nemligen det ena öster om sjön öfver Ucklum och det andra vester om sjön öfver Stenung. Vid öfverlemnandet af plan för längdbanan hade jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 31 december 1896 beträffande nämnda två alternativ anført hufvudsakligen, att linien öfver Stenung väl vore 744 meter kortare än linien öfver Ucklum, men på grund af skilnad i terrängförhållandena 308,000 kronor dyrare. Denna ökning af kostnaden ansåge styrelsen visserligen ej så betydande, att linien därför måste öfvergifvas, så vidt några särskilda skäl betingade dess tillkomst. Några sådana hade styrelsen icke kunnat finna. För Ucklumslinien hade åberopats, att den komme att bereda fördel åt kommuner, hvilka i kommunikationshänseende vore betydligt sämre lottade än trakten omkring Stenung, samt det för jernvägsbyggnadens utförande och underhåll betydelsefulla förhållandet, att väsentligt bättre tillgång på ballastgrus vore att tillgå å Ucklumslinien. För Stenungslinien hade åter framhållits den större folkrikheten i de trakter, densamma komme att genomlöpa, vidare förmånen att vara belägen nära till Stenungsunds hamnplats, samt slutligen såsom hufvudskäl den fördel, som genom jernvägens framdragande närmare kusten skulle beredas Tjörns och Orusts invånare, hvilka i sådant fall öfver Stenungsund och Svanesund lätteligen skulle kunna begagna sig af längdbanan. De till fördel för Ucklumslinien anförda omständigheter hade jernvägsstyrelsen ansett uppväga de för Stenungslinien åberopade, särskildt som, enligt hvad vid undersökningen inhemtats, Orusts och Tjörns inbyggare ingalunda hade så stort intresse af den vestra linien, som man velat låta påskina. Tvärtom kunde befolkningen å dessa öar med ungefär samma

fördel begagna hvilkendera linien som helst, något som deremot ej vore fallet med Grinneröds, Hjertums, Ucklums och Spekeröds kommuners medlemmar, då vestra linien till följd af sitt profilläge ej medgäfvde anläggning af station å någon för dem lämplig plats. Styrelsen hade därför ansett linien öfver Ucklum ega ett bestämdt företräde framför linien öfver Stenung.

I öfverensstämmelse med den af jernvägsstyrelsen sålunda uttalade uppfattning hade äfven uti den af Kongl. Maj:t till Riksdagen aflättna propositionen föreslagits, att banan skulle dragas öfver Ucklum.

Enligt hvad departementschefen vidare meddelat, hade efter sistlidna års riksdag flere särskilda framställningar i denna fråga till Kongl. Maj:t ingifvits från invånarne i de orter, som deraf berördes. Under förutsättning att förnyad proposition om byggande på statens bekostnad af en längdbana genom Bohuslän komme att föreläggas Riksdagen, hade en del af dessa petitionärer framhållit de fördelar, som skulle vara förenade med banans dragande vester om Stora Hällungen, under det att andra åter sökt ådagalägga den östra liniens företräde. Beträffande dessa framställningar och det yttrande, som Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, efter kronofogdens i Orusts och Tjörns fögderi hörande, deröfver till jernvägsstyrelsen afgifvit, tillåter sig utskottet att hänvisa till sid. 9—14 i statsrådsprotokollet. Uti infordradt utlåtande af den 23 december 1897 har jernvägsstyrelsen i detta ämne anfört följande.

Styrelsens föregående uppfattning i förevarande fråga hade, såsom styrelsen jemväl betonat, grundat sig hufvudsakligen på ett underkännande af det för vestra linien åberopade hufvudskälet, Orusts och Tjörns inbyggares intresse. Den omständigheten, att ett stort antal inbyggare å Orust och Tjörn undertecknat de framställningar, som åsyftade att framhäfva den vestra liniens företräde framför den östra, ådagalade emellertid, att intresset för den vestra linien bland öarnes befolkning vore ganska afsevärdt och i intet fall kunde reduceras till en sådan obetydlighet, som styrelsen förut föranledts påstå. Dermed stälde sig också jemförelsen mellan de båda sträckningarne helt annorlunda, än förhållandet blefve, om Orusts och Tjörns befolkning antoges hafva samma fördel af hvilkendera sträckningen som helst. Och äfven om de uppgifter, som af den vestra liniens förespråkare lemnats angående de fördelar, hvilka genom densamma skulle uppkomma, med skäl kunde anses tåla jemkning — något som i än högre grad syntes vara fallet med påståendena i den broschyr, som innehölle motiveringen för framställningen om den östra liniens företräde — syntes såsom jemförelsens resultat med full bestämd-

het framgå, att den vestra linien komme att tillgodose väsentligt större intressen än den östra linien.

Ej blott befolkningen inom det trafikområde, som kunde för vestra linien beräknas, vore betydligt talrikare än befolkningen inom östra liniens trafikområde; äfven jordbruksnäringen och industrien vore inom det förra af afsevärdt större betydelse. Äfven derutinnan syntes åt den vestra linien kunna skänkas företräde, att densamma i högre grad än den östra linien komme att utöfva gynsam inverkan på fiskerinäringen. Ett hufvudskäl för den östra linien vore emellertid af den betydelse, att — i trots af vestra liniens öfriga fördelar — det blefve tvifvelsamt, åt hvilkendera sträckningen skulle gifvas företräde, såvida ej utväg finnes att genom en förändring af den vestra linien förtaga detta skäl dess kraft. Frågan gälde stationsanläggningar å de båda linierna. Såsom styrelsen vid sin förut lemnade beskrifning öfver de olika linierna meddelat, kunde för den vestra linien i dess utstakade sträckning öfver Husebackavattnet till Södergärdet station lämpligen ej anläggas annorstädes än vid Stenungsund, medan östra linien skulle erhålla två stationer, vid Ucklum och Svenshögen. Att detta betecknade en väsentlig fördel för östra linien, låge i öppen dag; också hade af förespråkarna för denna linie särskildt Svenshögens stations betydelse blifvit med styrka framhållen. Äfven Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län hade uti sitt till styrelsen afgifna utlåtande vitsordat vigten af det faktum, att östra linien upptoge flere stationsanläggningar än den vestra, derutinnan, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande bundit sitt förord för sistnämnda linie vid förutsättningen, att stationer på vestra sträckningen blefve anordnade på sätt, som i Kongl. Maj:ts befallningshafvandes skrifvelse närmare angåfves, nemligen förutom vid Stenungsund äfven vid Ödsmål samt å någon punkt längre norrut.

Med anledning häraf ansåge sig styrelsen böra meddela, att intet hinder mötte att, om och när omständigheterna sådant påfordrade, i närheten af Ödsmål — omkring 3,5 kilometer norr om Stenungsund — träffa sådana anordningar, att en bibana från Kolhättan kunde derstädes ansluta sig till längdbanan.

Hvad åter anginge en station å vestra linien, motsvarande Svenshögen å den östra, vore terrängförhållandena i förstnämnda trakt högst ogynnsamma för en stationsanläggning, hvadan en sådan å den undersökta vestra sträckningen öfver Husebackavattnet icke kunde komma till stånd utan synnerligen omfattande arbeten och deraf föranledda ansevärliga kostnader.

Emellertid hade de okulära undersökningarna visat möjligheten af



vestra liniens framdragande från Ödsmål öfver Svenshögen med frångående af dess i förut på landstingets föranstaltande uppgjorda förslag angifna sträckning utmed Stora Hällungens stränder, hvilken sträckning styrelsen ansett oantaglig på grund af dessa stränders lösa beskaffenhet. Visserligen skulle nämnda förändring af liniens läge för erhållande af fastare byggnadsgrund, bland annat, kräfva en betydande tunnelseprängning, men kostnaden för en sådan sträckning komme dock antagligen icke att öfverstiga den för en linie öfver Husebackavattnet beräknade med mera än högst 100,000 kronor.

Härtill komme, att, om ock den sålunda ifrågasatta linien från Ödsmål öfver Svenshögen möjligen skulle blifva något längre än den öfver Husebackavattnet utstakade, den förstnämnda deremot i afseende på stigningarne komme att ega afgjordt företräde och derjemte skulle tillgodose icke allenast de till förmån för vestra linien åberopade intressen, utan jemväl — genom en stationsanläggning vid Svenshögen — en afsevärd del af de med den östra sträckningen förenade.

Hvad ofvan anförts visade sålunda, att den vestra linien genom en förändrad rigtning vid Stora Hällungen skulle, med någon ökning af den beräknade anläggningskostnaden, i fråga om stationsanläggningar blifva fullt jemförlig med den östra sträckningen och på samma gång uppfylla de af Kongl. Maj:ts befallningshafvande uppställda fordringarne i detta hänseende.

Den billigare anläggningskostnaden talade visserligen fortfarande för den östra linien, men då skilnaden härutinnan torde uppvägas af de större trafikinkomster, som syntes vara att förvänta för den vestra sträckningen öfver Stenungsund, hölle styrelsen före, att ej heller denna kostnadsfråga borde tillmätas någon större betydelse vid jemförelse med de för sistnämnda linie andragna företräden.

Såsom slutligt omdöme rörande ifrågavarande framställningar hade jernvägsstyrelsen — med anledning af de upplysningar, som inhemtats ur sjelfva framställningarna, men i ännu högre grad med stöd af den utredning i ämnet, hvilken Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län åvägabragt — uttalat, att linien vester om Stora Hällungen, enligt styrelsens mening, borde föredragas framför sträckningen öster om nämnda sjö, hvarför styrelsen tillstyrkt, att vid framläggande af förslag om anläggning af statsbana genom Bohuslän i rigtning från Göteborg norrut förstnämnda linie måtte af Kongl. Maj:t förordas.

ställningar, afseende banans sträckning inom Herrestads socken, dess framdragande i närheten af Backamo m. m., har departementschefen vidrört frågan om de föreslagna olika sträckningarna mellan Olskroken och Bollestad, nemligen *Kongelfslinien* och *Ytterbylinien*. Beträffande dessa alternativ hade jernvägsstyrelsen uti sitt utlåtande den 31 december 1896 anført, att en jemförelse mellan Kongelfslinien och linien öfver Ytterby visade, att den förstnämnda blefve 683 meter kortare och — oafsedt det bidrag, bergslagernas jernväg kunde komma att lemna till broanläggningen öfver Säfveån — 278,000 kronor billigare till anläggningen än linien öfver Ytterby. Medräknades det af staden Kongelf utfästa bidrag af 30,000 kronor till Kongelfsliniens utförande, blefve skilnaden i anläggningskostnad för de båda alternativa linierna det afsevärda beloppet af 308,000 kronor. Då i tekniskt afseende båda linierna vore fullt jemförliga — Kongelfslinien vore till och med öfverlägsen så till vida, att de betydliga kontrakurvorna i närheten af Olskrokens station, som förekomme å Ytterbylinien, kunnat undvikas — borde alltså Kongelfslinien tillerkännas bestämdt företräde, såvida ej särskilda skäl talade för Ytterbyliniens utförande. I sådant afseende hade framhållits, dels att Ytterbylinien såsom passerande midt genom det bördiga Hisingen skulle uppsamla väsentligt mera trafik än Kongelfslinien, dels ock att förstnämnda linie skulle befordra möjligheten af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil. Den koncessionerade jernvägen mellan Göteborg och Tjufkil behöfde då ej i sin helhet komma till stånd, utan man kunde nöja sig med en bibana från sistnämnda ort till Ytterby, der anknytning till statsbanan lätteligen kunde ske.

Hvad det förra påståendet vidkomme, syntes detsamma icke förtjena synnerligt afseende, när det vore ett af erfarenheten bestyrkt förhållande, att jernvägstrafiken af landtmannaprodukter från trakten i närheten af en stad vore ganska obetydlig, alldenstund befolkningen med lika stor lätthet och större fördel kunde på kortare afstånd verkställa transporter medelst dragare, och det torde ej i detta afseende vara att förvänta något undantag för Hisingen och dess inbyggare. Beträffande påståendet, att Ytterbylinien skulle underlätta åstadkommandet af jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil, vore detta väl sant, men det torde här af ej få dragas den slutsats, att staten för detta enskilda intresses tillgodoseende borde ikläda sig en sådan ökning i kostnad, som Ytterbyliniens utförande skulle betinga, särskildt vid det förhållande, att, såvidt vid hastig undersökning kunde bedömas, anknytning af ifrågavarande bibana utan svårighet torde kunna verkställas i närheten af Kongelf. För allt fall torde statsbanan därför icke böra

framdragas öfver Ytterby, med mindre än att de kommuner och enskilde, som deraf hade intresse, ensamma vidkändes den förökade anläggningskostnad, som derigenom komme att uppstå. Då hittills intet dylikt erbjudande afgifvits, hade styrelsen all anledning att förorda sträckningen öfver Kongelf.

Till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897 hade departementschefen i denna fråga anfört, att de för Ytterbysträckningen åberopade skäl — att den skulle genomgå den bördigaste delen af Hisingen och underlätta åstadkommandet af bibana till Tjufkil — huru beaktansvärda de än kunde vara, dock ej syntes kunna tillmätas den betydelse, att denna sträckning borde väljas framför den 308,000 kronor billigare Kongelfssträckningen. I öfverensstämmelse med den af departementschefen sålunda uttalade åsigt afsåg äfven den till Riksdagen aflättna nådiga propositionen banans byggande öfver Kongelf.

På anmodan hade slutligen jernvägsstyrelsen inkommit med *kostnadssammandrag* för linien Olskroken—Kongelf—Stenungsund—Skee—Strömstad äfvensom kostnadsförslag för bandelen Skee—Svinesund. Enligt styrelsens beräkningar skulle kostnaden för en bana från Olskroken (Göteborg) öfver Kongelf och Stenungsund till Strömstad, med iakttagande af ofvan angifna inskränkningar i afseende å skenvigten och ballastens djup samt med inberäknande af den ökade kostnaden för banans dragande öfver Svenshögen, uppgå till 14,676,500 kronor, hvartill komme kostnaden för banans indragande å statsbanestationen i Göteborg, 100,000 kronor, så att hela kostnaden för banan från Göteborgs statsbanestation till Strömstad blefve 14,776,500 kronor, rullande materiel inberäknadt. Kostnaden för den 20,110 kilometer långa bandelen Skee—Svinesund, beräknad efter samma grunder, skulle uppgå till 2,609,000 kronor med rullande materiel, hvilken summa, derest skenvigten ökades till 40 kilogram och ballastens djup till 0,6 meter, komme att höjas med 60,000 kronor.

Väglängden Olskroken (Göteborg)—Strömstad utgör:  
 Olskroken (Göteborg)—Kongelf—Stenungsund—Skee ..... 168,603 km.  
 Skee—Strömstad ..... 6,275 »  
 eller tillsammans 174,878 km.

För egen del har departementschefen beträffande denna bana yttrat hufvudsakligen följande:

»Den af mig till statsrådsprotokollet för den 26 februari 1897 uttalade åsigt, att en bohuslänsk längdbana med anslutning till det norska

jernvägsnätet icke från svensk sida kan ifrågasättas att dragas genom Bullaredalen för sammanslutning med Fredrikshald—Sunnanå jernväg vid Præstebakke, utan bör dragas fram till Svinesund, måste jag fortfarande vidhålla. Under förutsättning, att denna min åsigt äfven nu vinner nådigt gillande, torde med hänsyn till det uttalande från norska departementet för de allmänna arbetena, hvarför jag här ofvan redogjort, utsigter under den närmaste framtiden icke förefinnas för en anslutning mellan en bohüslänsk statsbana och det norska jernvägsnätet.

Under sådana förhållanden får en längdbana genom Bohuslän tills vidare sin hufvudsakligaste betydelse såsom lokalbana.

Äfven inskränkt härtill synes mig emellertid den ifrågavarande kommunikationsleden vara af den vigt, att dess byggande genom statens försorg kan med skäl förordas.

Såsom Eders Kongl. Maj:t täcktes erinra sig, grundade jag mitt tillstyrkande af framställning till 1897 års Riksdag om byggande såsom statsbana af en jernväg från Göteborg till Svinesund icke allenast på jernvägens betydelse såsom mellanriksbana, utan äfven derpå, att orten vore i synnerligt behof af ifrågavarande jernvägsförbindelse för utvecklingen af dess näringar, särskildt jordbruket och hafsfisket.

Det är icke någon obetydlig ort, detta mitt yttrande gälde. Den del af Göteborgs och Bohus läns landsbygd, som sträcker sig mellan Göteborg och Svinesund, omfattar en areal af omkring 4,380 kvadratkilometer med ett invånareantal af mera än 150,000 eller i medeltal 35 invånare på kvadratkilometer. Härtill komma städerna med inemot 14,000 invånare. I afseende å folkmängdstätheten förtjenar omnämnas, att Malmöhus och Blekinge län, de tätast befolkade i riket, hafva det förra 56 och det senare 38 invånare på kvadratkilometer. Närmast derefter kommer Göteborgs och Bohus län, som i sin helhet har 37 invånare på kvadratkilometer, samt i fjerde rummet Kristianstads län med 33 invånare på kvadratkilometer. Dervid är äfven att märka, att folkmängdstätheten inom Bohuslän är för våra förhållanden särdeles jemn öfver hela landsdelen och endast uti två härad, nemligen Sörbygdens och Bullarens, nedgår under 24 invånare på kvadratkilometer.

Möjligheter till en kraftig ekonomisk utveckling förefinnas för den bohüsländska befolkningen, särskildt uti jordens bördighet och hafvets fiskrikhet. Så länge större delen af denna befolkning emellertid är i saknad af tidsenliga jernvägskommunikationer, torde något hastigare framåtskridande icke kunna förväntas.

En från Göteborg utgående, Bohuslän genomskärande längdbana

skulle i detta afseende otvifvelaktigt för hela landsdelen blifva af den största betydelse.

Såsom med landet i öfrigt förbindande ett så vidsträckt och tätt befolkadt område som det, hvarom här är fråga, men hvars rika naturliga hjelpkällor nu i brist af jernvägskommunikationer ej kunna behörigen tillgodogöras, synes mig denna bana jemväl vara af så stort allmänt intresse, att den väl förtjenar att erhålla egenskap af statsbana. Härför talar dessutom den omständigheten, att de trakter, genom hvilka banan skulle framgå, förut icke beröras af någon staten tillhörig jernväg. Statens mellankomst i detta fall är för öfrigt önskvärd äfven med hänsyn till svårigheten för orten att sjelf fylla sitt kommunikationsbehof. För dettas fullständiga tillgodoseende erfordras nemligen icke allenast åstadkommande af ifrågavarande längdbana, utan derjemte anläggande från lämpliga punkter å densamma af utfarts- och bibanor till särskildt de viktigaste platserna vid sjelfva kusten. Till åstadkommande af hela detta jernvägssystem torde Bohusläns egen ekonomiska bärkraft ej vara tillräcklig; och endast under förutsättning, att den viktigaste länken i systemet eller längdbanan bygges af staten samt att derigenom tillfälle beredes landsting, kommuner och enskilde att egna sina krafter åt de erforderliga utfartsbanornas anläggande, synes en snar och fullständig lösning af den bohuslänska jernvägsfrågan vara att emotse.

Vid afgörandet af föreliggande fråga synes mig dessutom möjligheten af en framdeles skeende sammanslutning mellan bohuslänska längdbanan och det norska jernvägsnätet ingalunda böra lemnas ur räkningen. För min del finner jag, med hänsyn, å ena sidan, till den stora betydelsen för transitotrafiken af en sådan förbindelse och, å den andra, till nutidens kraf på goda kommunikationer, ytterst sannolikt, att det ej kan dröja alltför länge, innan en dylik sammanslutning finnes oundgängligen nödig. I sådan händelse skulle, derest en bohuslänsk längdbana befunde sig i enskild ego, staten otvifvelaktigt icke kunna undgå att lösa till sig densamma, hvilket, med afseende särskildt derå, att, i händelse af banans byggande utaf staten, fri jord kan påräknas, säkerligen skulle för staten medföra väsentligt högre kostnad.

Uti de skäl, jag sålunda anfört, finner jag mig ega full anledning tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att hos Riksdagen göra förnyad framställning om byggande genom statens försorg af en längdbana genom Bohuslän, och detta desto hellre, som en sådan jernvägsanläggning till följd af väntade goda trafikinkomster icke torde komma att för staten medföra någon afsevärd ekonomisk oppoffring.

Jag har yttrat, att längdbanan, så länge den icke fortsättes af en jernväg inom Norge, har sin hufvudsakligaste betydelse såsom lokalbana. Men äfven med afslutning tills vidare vid hamn i Strömstad torde den ingalunda sakna vikt för en transitotrafik till och från Norge. Genom goda ångbåtsförbindelser mellan Strömstad och hamnplatserna vid och i närheten af Kristianiafjorden skulle billigare och i många fall snabbare förbindelse mellan ifrågavarande delar af Norge samt Göteborg och söder derom belägna orter med lätthet kunna åstadkommas. Detta gäller i all synnerhet om förbindelsen med orter på vestra sidan af Kristianiafjorden, för hvilka den eljest nödvändiga omvägen öfver Kristiania eller åtminstone — medelst ångbåt — öfver Moss på detta sätt skulle blifva obehöflig.

Beträffande sträckningen för den ifrågavarande banan, har jag redan här ofvan uttalat mig i fråga om dess lämpligaste läge för anslutning med norska jernvägsnätet. Då emellertid den närmast riksgränsen belägna, för anknytningen med norska jernvägsnätet särskildt behöfliga delen ej torde böra komma till utförande förr, än full vissnet vunnits, att fortsättningen inom Norge bringas till stånd, har fråga uppstått att bestämma slutpunkten för jernvägen såsom lokalbana. Någon i detta afseende lämpligare plats än Strömstad torde icke stå att finna.

Vid sådant förhållande och då jag finner mig kunna i hufvudsak biträda det af jernvägsstyrelsen uppgjorda förslag till utfartsbana från längdbanan till Strömstad, anser jag mig böra förorda, att längdbanan för närvarande endast bygges till trakten af Skee, och att derifrån anläggas en utfartsbana till Strömstad. Bygges denna utfartsbana, ifrågakommer naturligtvis icke anläggningen af den del af Strömstad—Mons jernvägsaktiebolags koncessionerade jernvägar från Strömstad till Mons station å Dalslands jernväg, som skulle falla mellan Skee och Strömstad; och vid extra bolagsstämma med nämnda bolag den 8 december 1897 har bolaget, under förutsättning och vilkor, att Riksdagen år 1898 beslöte byggande af en statsbana från Göteborg till Strömstad i sådan rigtning, att densamma komme att framdragas öfver någon punkt å den utstakade sträckningen af bolagets jernväg, förbundet sig att afstå från anläggandet och trafikerandet af jernväg mellan nämnda punkt och Strömstad, dock under förbehåll af rätt för bolaget att, under vilkor, som blefve i vederbörlig ordning bestämda, å sagda punkt ansluta sin jernväg till statsbanan och för sin trafik begagna statens jernvägars der blifvande station.

Vidkommande härefter jernvägens sträckning öster eller vester om sjön Stora Hällungen, eger visserligen den östra linien företrädet af

billigare anläggningskostnad. Då emellertid, på sätt och af skäl, jag redan omförmält, såväl landstinget och Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet som äfven numera jernvägsstyrelsen uttalat sig till förmån för den vestra linien — en uppfattning, som, enligt hvad jag haft tillfälle inhemta, delas af länets nästan samtliga riksdagsmän — samt det numera befunnits, att denna linie kan förses med samma antal stationer som den andra, anser jag mig icke kunna underlåta att förorda den vestra liniens föredragande.

Beträffande frågan, om Kongelfslinien eller Ytterbylinien bör föredragas, får jag erinra, att enligt 1897 års proposition det hufvudsakliga skälet för valet af Kongelfslinien var hänsynen till denna laines billigare byggnadskostnad; och dermed är ock gifvet, att valet kan utfalla annorlunda, om man kan bortse från frågans ekonomiska sida, hvartill åter möjlighet skulle kunna beredas på det sätt, att Göteborgs stad och kommunerna på Hisingen i förening eller en eller flera bland dem samt till äfventyrs i någon mån landstinget åtog sig att draga försorg derom, att vägen öfver Ytterby icke blefve dyrare för staten än vägen öfver Kongelf. Anledning till ett sådant åtagande lär nog förefinnas, då Göteborgs stad bör hafva intresse dels af att två stora infartsjernvägar till staden icke löpa jemsides på en sträcka af omkring 20 kilometer och dels af att erhålla jernvägsbro till Hisingen och särskildt till den del deraf, som hör till Göteborgs stad, och det för kommunerna på Hisingen billigaste sätt att få jernväg till Göteborg torde vara att bidraga till omförmälda prisskilnads täckande. Det synes mig därför nu vara lämpligast, att valet mellan Ytterby- och Kongelfslinien lemnas öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse finnes hos de närmast berörda menigheterna för beredande af möjlighet för jernvägens dragande öfver Ytterby utan ökning af statens kostnader.

Likaledes torde hvad angår några ifrågasatta mindre afvikelser från den föreslagna sträckningen, såsom beträffande jernvägens framdragande närmare Backamo mötesplats och dess sträckning inom Herrestads socken m. m., afgörandet lämpligen kunnat anstå, till dess jernvägen kommer till utförande, och sålunda, såsom i allmänhet vid statsbanebyggnader plägar ske, endast jernvägens hufvudsakliga sträckning göras till föremål för Riksdagens pröfning, medan åt Eders Kongl. Maj:t förbehålles rätt att närmare förordna om de orter, banan bör genomgå.

Hvad derefter angår sättet för jernvägens utförande, anser jag mig icke ega anledning till anmärkning mot de af jernvägsstyrelsen föreslagna inskränkningar af skenvigten och ballastens djup.

I afseende å den arbetsplan, som vid denna anläggnings utförande bör följas, samt fördelningen af anslaget på de särskilda byggnadsåren, tillåter jag mig erinra, hurusom enligt ett af jernvägsstyrelsen uti underdånig skrifvelse den 5 februari 1897 i sådant hänseende afgifvet, till grund för Eders Kongl. Maj:ts till Riksdagen då gjorda framställning i ämnet lagdt förslag arbetet å banan Göteborg—Svinesund skulle så bedrifvas, att banan kunde för allmän trafik upplåtas under hösten 1901, och kostnaden, 16,216,500 kronor, var afsedd att fördelas på åren 1898—1901 sålunda, att på hvarje af åren 1898 och 1899 skulle komma 4,500,000 kronor, på år 1900 5,000,000 kronor samt på år 1901 2,216,500 kronor, hvarjemte, för att byggnadsarbetet skulle kunna vid nämnda tidpunkt afslutas, ansågs erforderligt, att af det för år 1898 föreslagna anslaget redan under samma år ställdes till jernvägsstyrelsens förfogande ett belopp af 750,000 kronor.

Då detta förslag, enligt hvad jag från jernvägsstyrelsen inhemtat, fortfarande lämpligen kan tillämpas under iakttagande allenast af de förändringar, som betingas af förändrade tids- och kostnadsförhållanden, bör, på det banan under år 1902 må vara färdig att för trafik öppnas, det erforderliga anslagsbeloppet för de särskilda arbetsåren fördelas sålunda, att för hvarje af åren 1899 och 1900 anvisas 4,000,000 kronor, för år 1901 4,500,000 kronor samt för år 1902 återstoden eller 2,276,500 kronor. Derjemte torde af 1899 års anslag ett belopp af 750,000 kronor böra redan under innevarande år ställas till jernvägsstyrelsens förfogande; och torde Eders Kongl. Maj:t vilja af Riksdagen begära bemyndigande att af tillgängliga medel förskjuta detta belopp.»

---

I anledning af Kongl. Maj:ts nu omförmälda förslag har herr *A. V. Ljungman* i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 218) hemställt,

att Riksdagen måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Göteborg till Strömstad under följande ändrade villkor, nemligen:

1:o att af Göteborgs och Bohus läns landsting skall, så väl för den nämnda banan Göteborg—Strömstad som för de bibanor inom landstingsområdet till densamma, hvilka staten möjligen kan komma att före utgången af år 1950 bygga, kostnadsfritt upplåtas:



*dels för all framtid:*

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vatten-  
aflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning  
af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

*dels under arbetets fortgång:*

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och  
grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att  
vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

samt att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna  
ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda  
vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara  
må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning  
orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös  
för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kan komma  
att brista; och

2:o) att bemälda bana Göteborg—Strömstad drages öfver och  
erhåller för anslutning af bibanor tjenliga stationer vid Ytterby, Ucklum,  
Herrestad och Tanum.

Beträffande de skäl, som till stöd för detta yrkande anförts, till-  
låter sig utskottet att hänvisa till sjelfva motionen och de vid den-  
samma fogade bilagor.

I fråga om den föreslagna statsbanan från Gellivare till riksgrän-  
sen har departementschefen till en början erinrat om följande förhål-  
landen.

*Jernväg  
Gellivare—  
riksgränsen.*

Sedan svenska staten år 1891 inköpt jernvägen Luleå—norska  
gränsen, af hvilken jernväg endast sträckan mellan Luleå och Gellivare  
är fullbordad, samt enskilda personer i maj 1892 anhållit om konces-  
sion å anläggning af jernväg mellan Luossavaara och Wassijaure, aflät  
Riksdagen den 19 april 1893 till Kongl. Maj:t en skrifvelse, deri Riks-  
dagen, med afseende å den betydelse i politiskt, strategiskt och eko-  
nomiskt hänseende, som, på sätt Riksdagen i dess skrifvelse närmare

utvecklade, hvarje jernväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län måste anses ega, anhöll att, innan koncession meddelades å jernväg inom sagda län af annan än lokal betydelse, Riksdagen måtte lemnas tillfälle att yttra sig i frågan.

Efter det nämnda koncessionsansökan sedermera blifvit afsökandena återkallad, hade landshöfdingen P. J. Bråkenhielm m. fl. den 17 augusti 1896 anhållit om tillstånd att i enlighet med en ansökningen bilagd plan få anlägga en för allmän trafik afsedd jernväg af 1,435 meters spårvidd från Gellivare öfver Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i närheten af sjön Wassijaure; och hade sökandena anmält, att de samtidigt hos norska regeringen anhållit om koncession å byggande af jernväg från den punkt vid riksgränsen, der linien inom Sverige slutade, till Ofoten fjord.

Sedan vederbörande myndigheter blifvit med anledning af denna ansökning hörda, beslöt Kongl. Maj:t på hemställan af departementschefen att i proposition af den 26 mars 1897 föreslå Riksdagen att, till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning mot Ofoten, på extra stat för år 1898 bevilja ett belopp af 40,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att redan under år 1897 af tillgängliga medel förskjuta beloppet.

Med tillkännagifvande af sitt beslut i anledning af denna proposition yttrade Riksdagen i skrifvelse den 18 maj 1897:

»Då en jernväg från Gellivare till vesterhafvet — under antagande att förutsättningarna för malmbrytning i större skala i Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visa sig rigtiga — måste blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfversta Norrland;

då öfre Norrlands kulturella utveckling i väsentlig grad är beroende på ökad industri derstädes;

då en landsdels framåtskridande i välmåga och kraft otvifvelaktigt bidrager till hela landets bästa;

samt då det enligt Riksdagens tanke är ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland, att der finnes en talrik och burgen hofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande, hvarigenom afsändandet af trupper dit från andra landsdelar till dessas fara kan inskränkas;

anser Riksdagen anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder ifrågasättas.

Denna jernväg, som obestriddigen komme att få internationel karakter och som utgör fortsättning af en statsbana, bör dock ej få

byggas af enskilde, dels af politiska och strategiska skäl, dels emedan svårighet alltid finnes att med säkerhet förebygga banans öfvergång i utländska händer, äfven om staten förbehåller sig inköpsrätt.

Af hvad sålunda blifvit yttradt torde framgå att, om banan skall anläggas, detta enligt Riksdagens åsigt bör ske icke genom enskildes utan genom statens försorg; och har Riksdagen till följd häraf bifallit Eders Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag med det vilkor likväl, att undersökningen utsträcker till att äfven omfatta, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa.»

Sedan Kongl. Maj:t vid föredragning den 28 maj 1897 af denna Riksdagens skrifvelse anbefalt jernvägsstyrelsen att verkställa undersökning samt upprätta och ingifva fullständigt, af kostnadsberäkning åtföljdt förslag till anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till norska gränsen i riktning mot Ofoten, hade, enligt hvad departementschefen vidare meddelat, nämnda styrelse med skrifvelse den 8 december 1897 öfverlemnat profil- och planritningar öfver den utstakade sträckningen af ifrågavarande jernväg jemte tillhörande karta äfvensom kostnadsförslag.

I denna skrifvelse hade jernvägsstyrelsen till en början erinrat om de anmärkningar, styrelsen i förut afgifvet utlåtande ur teknisk synpunkt framställt mot den vid koncessionsansökningen af den 17 augusti 1896 fogade planen för den tilltänkta jernvägsanläggningen och hvilka anmärkningar, framför allt med hänsyn till de tunga malmtransporter, som å banan skulle verkställas, varit af så betydelsefull art, att planen, i det skick den förelegat, syntes styrelsen icke kunna förordas.

De mot koncessionssökandenas förslag framställda anmärkningar hade hufvudsakligen varit rigtade mot de på banans trafikförmåga väsentligt inverkan lutnings- och krökningsförhållandena, enär de förstnämnda, hvilka borde uppgå till högst 1 : 100, på flera ställen beräknats efter 1 : 80, och krökningsradien, som i regeln icke borde understiga 500 meter, för en stor mängd kurvor beräknats till 300 meter. För den förväntade, lifliga trafikens obehindrade fortgång hade derjemte ett större antal mötesplatser, än hvad planen upptoge, bort beräknas; och då trafiken, på grund af förut nämnda malmtransporter, komme att erfordra tyngre rullande materiel, än hittills å statsbanorna användts, måste åt broar och spåröfverbyggnad gifvas en derefter lämpad större bärighet. Slutligen hade styrelsen ock bland sina andragna skäl för

en förnyad undersökning inrymt möjligheten att på vissa ställen kunna gifva linien en sträckning, som vore fördelaktigare än den då föreslagna.

I öfverensstämmelse härmed hade ock den nu verkställda undersökningen haft till hufvudsyfte att från Gellivare i den af Kongl. Maj:t angifna riktning till norska gränsen finna den kortaste möjliga sträckningen för den jerväg, som med den i afseende på kröknings- och lutningsförhållanden största trafikförmågan förenade de minsta anläggningkostnaderna. Härigenom hade helt naturligt en del större eller mindre afvikelser från den förut utstakade linien framkallats, men dennas hufvudriktning hade dock befunnits böra bibehållas med undantag för delen från Luossajaure till Torneträsk, hvarest genom en betydlig afvikelse en kortare sträckning erhållits. En dylik förändring i ännu större omfattning skulle hafva varit önskvärd beträffande hela den på sträckan från Luossajaure till riksgränsen fallande delen af linien, enär den här måste göra en rätt ansenlig omväg för att undvika de väldiga fjell, hvilka i en sammanhängande kedja stängde vägen mot Atlanten och med sina förgreningar nådde ända fram till stranden af Torneträsk, men först vid öfre änden af sistnämnda sjö erbjöde sig tillfälle att genom den af flere smärre fjellsjöar och vattendrag genomkorsade dalgången vesterut mot Wassijaure uppnå riksgränsen i närheten af Ofoten; och hade jemväl vid föregående undersökningar denna dalgång befunnits vara det enda för nu ifrågavarande ändamål användbara pass.

Den gamla liniens hufvudriktning från Gellivare till Luossajaure vore deremot temligen tillfredsställande, ehuru äfven här en del afvikelser från den kortaste sträckningen, representerad af en rak linie emellan nyssnämnda båda orter, måst göras, särskildt för underlättande af uppstigningen från Linaelfvens dalgång öfver vattendelaren mot Kaitumelfvens flodområde.

Efter meddelande af beskrifning rörande den nu föreslagna linien, hvilken i sin helhet vore omkring 11 kilometer kortare än den, hvarå koncession blifvit sökt, samt granskning af vissa alternativa sträckningar, som ifrågasatts för att jernvägen skulle komma i närmare beröring med malmfälten Koskulls kulle och Svappavaara (statsrådsprotokollet sid. 38—44), hade jernvägsstyrelsen vidare anført, att å den förordade linien lutningarne ingenstädes öfverstege 1 : 100, samt att krökningsradierna, hvilka ingenstädes understeg 500 meter, i allmänhet beräknats till minst 600 meter och endast, då särdeles afsevärda besparingar i terrasserings-

arbetena derigenom vunnits, understege detta mått, hvilket särskildt vore förhållandet å sträckan Torneträsk—riksgränsen.

Som den utstakade jernvägslinien hvarken berörde odlad bygd eller vägar, genom hvilka trafikutbyte med mera aflägsna trakter kunde förmedlas, hade mellan Gellivare och riksgränsen beräknats anläggning af allenast en station, nemligen vid Luossajaure, från hvilken särskilda föreningsspår skulle anläggas till de närliggande malmfälten Kiiruna-vaara och Luossavaara; dock torde äfven vid riksgränsen en bangård vara erforderlig, men som lämpligare plats för dess anläggning torde förefinnas inom norskt område, hade densamma uti kostnadsförslaget blifvit endast eventuellt upptagen.

Största afståndet mellan de till ett antal af 22 stycken föreslagna mötesplatserna vore å sträckan Gellivare—Luossajaure 11,7 kilometer, under det att afståndet mellan mötesplatserna norr om sistnämnda ort, enär å denna bandel en lifligare trafik förväntades, i regeln icke öfverstege 10 kilometer och endast på två ställen uppginge till närmare 11 kilometer, nemligen vid Maunujaure, hvarest de förmånliga lutningsförhållandena medgäfve en något ökad tåghastighet, samt vid Låktajaure, der terrängen uppstälde hinder för afståndets minskning. Vattenstationer vore afsedda att anordnas till ett antal af 12 stycken och på ett inbördes afstånd af högst 21 kilometer, hvartill ytterligare komme en trettonde vattenstation, nemligen vid gränsstationen, för den händelse denna, i hvars anläggningskostnad jemväl vattentorn inberäknats, blefve förlagd på svenskt område.

Jordmänen vore å sträckan Gellivare—Torneträsk i allmänhet icke af någon särdeles svårarbetad beskaffenhet, men norr derom inträdde ett motsatt förhållande, i det att linien der måste dragas intill högfjellen, hvilkas utsprång måste genomskäras och sålunda förorsakade, förutom två större tunnlar, en mängd mer eller mindre betydande sten- och bergsprängningsarbeten, hvilka isynnerhet närmare riksgränsen kräfde ansenliga kostnader.

Tillgången på lämplig sten till bro- och trumbyggnader m. m. vore å liniens södra delar i allmänhet temligen medelmåttig, hvaremot de närbelägna bergen och talrikt förekommande lösa stenblock norrut lemnade sådant byggnadsmateriel i riklig mängd.

Matjord för beklädnad af bankars och jordskärningars sidosluttningar förekomme mycket sparsamt, men kunde lämpligen ersättas med dyjord eller möjligen stenskärf.

Anskaffningen af nödigt ballastgrus komme att flerstädes medföra svårigheter isynnerhet å sträckan närmast riksgränsen, hvarest rådde

fullkomlig brist på detta ämne. Erforderligt ballastgrus syntes dock kunna erhållas å vissa uppräknade platser.

Skog förekomme ytterst sparsamt i närheten af jernvägslinien och saknades alldeles kring dess norra sträckning, hvadan anskaffning af nödigt virke till bostäder för befäl och arbetsmanskaf samt till förråds- och andra under arbetstiden behöfliga byggnader komme att medföra stora svårigheter och kostnader. Med undantag för en kortare sträcka närmast söder om Luossajaure rådde i trakten af jernvägslinien fullkomlig brist på vägar för framforslande af erforderliga effekter och redskap, hvadan provisoriska transportvägar, der dessa icke genom andra anordningar kunde undvaras, måste särskildt för detta ändamål anläggas.

Vid upprättande af kostnadsförslaget för ifrågavarande statsbaneanläggning hade hänsyn måst tagas såväl till det hufvudsakliga ändamålet med banans byggande som ock till de på byggnadsplatsen rådande, säregna och arbetet fördyrande omständigheterna. Sålunda hade utöfver den för vanlig trafik erforderliga rullande materielen, hvarför beräknats en kostnad af 948,000 kronor, eller 4,000 kronor per kilometer, ytterligare upptagits såväl 3,386,000 kronor, utgörande den på svenska bansträckan belöpande kostnadsandelen uti den särskilda, dyrbara materiel, som beräknats erforderlig för besörjande af den mellan Luossajaure och Victoriahavn vid Ofoten beräknade malmtrafiken, som förslagsvis antagits komma att till en början årligen omfatta 1,000,000 å 1,200,000 ton, som ock ett belopp af 200,000 kronor för inköp af de lokomotiv, som ansetts behöfliga dels för vagnsvexlingar vid Kiirunavaara och Luossavaara malmfält och malmtransporter från dessa till bangården vid Luossajaure och dels till förstärkning af dragkraften å de delar af linien, hvarest sådant på grund af svårare stigningar kräfdes.

De tunga laster, som för malmtransporternas ombesörjande å banan komme att framföras, fordrade en efter desamma lämpad bärlighet hos brobyggnader och spåröfverbyggnad, och hade med hänsyn härtill för den senare beräknats skenor af 40 kilogramms vikt per meter samt syllar med en längd af 2,7 meter, hvilket i sin ordning nödvändiggjorde större krönbredd för ballast och banvall, än hvad under senare årens statsbanebyggnad i Norrland användts, hvarjemte på grund af vunnen erfarenhet skärningarnas sidodiken ansetts böra erhålla större djup och bredd.

Dessa nu beskrifna förhållanden, hvilka icke tycktes hafva tagits i beaktande vid uppgörandet af det vid 1896 års koncessionsansökning

fogade kostnadsförslaget, hade jemte maximilutningens nedbringande och användandet af större krökningsradier föranledt en så betydlig ökning i terrasseringsarbetena, att det nu framlagda förslaget för dessa arbeten upptoge en väsentligt större kostnad än det förstnämnda, oaktadt de redan utförda, ehuru temligen ofullständiga terrasseringsarbetena å den omkring 20 kilometer långa sträckan närmast Gellivare blifvit tillgodoräknade.

Med hänsyn till de häftiga vattenflöden, som isynnerhet vid snösmältningen vore att förvänta i fjelltrakterna och hvilka, derest icke lämpliga anordningar på förhand vidtagits, kunde orsaka oberäknelig skada och fara för trafiksäkerheten, hade, i motsats till hvad i tidigare ifrågavarande anläggning omfattande förslag varit förhållandet, vattengenomlopp i riklig mängd samt med efter de lokala förhållandena lämpad form och storlek blifvit beräknade.

För anläggning af de för arbetenas bedrivande erforderliga provisoriska vägar hade icke någon särskild summa i förslaget utsatts, utan vore kostnaden härför inberäknad uti tilläggsprocenten för diverse omkostnader; och hade af öfriga vägstkostnader uti förslaget särskildt upptagits allenast kostnaden för de vägöfvergångar, som ansetts erforderliga å banans inhägnade område. Stängsel kring banan syntes nemligen i allmänhet kunna utan nämnvärd olägenhet undvaras med undantag för de trakter, der lifligare rörelse förväntades eller inhägnade egor och betesmark genomkorsades, hvilket vore förhållandet vid den föreslagna stationen vid Luossajaure, emellan Gellivare och Linaelf samt å ömse sidor om Killinge by.

Enligt förslaget vore husbyggnader beräknade att uppföras å bangården vid Luossajaure och eventuellt vid riksgränsen, vid förläggningsplats för förstärkningslokomotiv, vid vattenstationer samt utmed linien till bostäder åt banbevakningspersonalen, hvarjemte bland kostnaderna för den på grund af nya jernvägens tillkomst behöfliga utvidgningen af Gellivare station en del byggnaders uppförande beräknats i samband med andra för utvidgningen erforderliga arbeten. Dessa husbyggnader komme att med anledning af den påpekade bristen på virke och annat byggnadsmaterial medföra ovanligt höga kostnader, hvilket dock icke gälde byggnaderna vid Gellivare.

Expropriations- och dermed sammanhängande kostnader hade icke uti förslaget upptagits, enär dessa, i likhet med hvad som vid de under senare åren beslutade statsbanebyggnaderna egt rum, förutsatts komma att på annat sätt utgöras.

Tillägget för arbetets ledning och diverse omkostnader hade med

hänsyn till de uti ifrågavarande trakter rådande, för en jernvägsanläggning ogynnsamma lokala förhållandena upptagits till 18 procent af de sammanlagda direkta arbets- och materialkostnaderna; och inginge uti denna tilläggsprocent, bland annat, kostnaden för snöskärmar och andra anordningar till förekommande af att större snömassor hopade sig i spåret och derigenom föranledde hinder i trafikens regelmessiga fortgång.

Den för jernvägsanläggningen mellan Gellivare och riksgränsen mot Norge af styrelsen beräknade kostnaden uppginge enligt det upprättade förslaget till sammanlagdt 16,670,000 kronor, motsvarande 70,409 kronor per kilometer, eller, med inberäkning af den rullande materielens anskaffning, i sin helhet till 21,204,000 kronor, hvilket motsvarade 89,559 kronor per kilometer. Härtill komme slutligen eventuelt *dels* ett belopp af 294,000 kronor, utgörande kostnaden för en bangård vid riksgränsen, och *dels* omkring 800,000 kronor, utgörande den beräknade kostnaden för utläggning af föreningsspår och andra anordningar för malmens forslande från brytningsplatserna till bangården vid Luossajaure, för den händelse dessa anläggningar komme att af svenska staten bekostas. Utförligare förslag till sistnämnda anläggning kunde dock icke för närvarande framläggas, enär, styrelsen veterligt, icke någon fullständig plan för malmbrytningens bedrivande ännu blifvit uppgjord.

På begäran hade jernvägsstyrelsen derefter den 15 december 1897 afgifvit en promemoria angående fördelning å olika arbetsår af det beräknade anslagsbeloppet för den ifrågasatta jernvägsanläggningen, under förutsättning att den af styrelsen framlagda planen godkändes och att jernvägen skulle kunna före ingången af år 1903 upplåtas för allmän trafik; och hade jernvägsstyrelsen derutinnan anført följande:

»Förslaget är uppgjort med beräkning, *dels* att anslaget till sjelfva banbyggnaden temligen jemnt fördelas å de fyra arbetsåren 1899—1902, dock så att första årets anslag jemväl omfattar ett belopp af 750,000 kronor att på grund af nedan anförda skäl redan år 1898 disponeras, *dels* ock att af det för anskaffande af rullande materiel beräknade anslaget för första arbetsåret anvisas ett belopp af 650,000 kronor och den återstående summan lika fördelas på de två sista byggnadsåren.

Som terrängförhållandena å den ifrågavarande liniens södra del, mellan Gellivare och trakten af Nakerijokk — en sträcka af omkring 150 kilometer — äro rätt gynnsamma, har beräknats, att vid terrasseringen af denna del jord- och stentransporter skulle kunna verkställas hufvudsakligast med lokomotivkraft, hvarigenom afsevärd tidsbesparing vunnas. Å liniens norra del, som mestadels går öfver bergstrakter, kan deremot detta arbetsätt ej användas, utan kräfves här före spårets fram-



dragande mer eller mindre fullständig terrassering, och äro de härför erforderliga tunnel-, bergssprängnings-, fyllnings- och murningsarbetena af så betydande omfattning, att dessa redan under de första byggnadsåren måste påbörjas för att inom den beräknade arbetstiden kunna medhinnas. För verkställande af såväl ofvannämnda jord- och stenflyttningar som andra under byggnaden förekommande transporter af ballast, skenor och syllar m. m. är redan under första byggnadsåret en del rullande materiel erforderlig. Som emellertid all dylik vid statens jernbanebyggnader begagnad materiel toges i anspråk vid andra nu pågående statsbanebyggnader, har det syntts styrelsen lämpligt, att från de redan trafikerade bandelarne till den ifrågavarande jernvägsanläggningen öfverlemnades begagnade lokomotiv och vagnar, mot det att dessa, som äro för trafiken behöfliga, tillsvidare ersattes utaf den materiel, som beräknats skola under år 1899 för ett belopp af 650,000 kronor till statsbanan Gellivare—riksgränsen inköpas.

Husbyggnadernas uppförande har beräknats att i allmänhet ega rum under de senare arbetsåren, på det att derför erforderliga materialtransporter måtte kunna underlättas genom användande af då utlagdt spår.

De enligt styrelsens beräkning för hvarje särskildt byggnadsår erforderliga anslagsbeloppen skulle sålunda utgöra:

för år 1899 .....	kronor 5,404,000: —
» » 1900 .....	» 4,000,000: —
» » 1901 .....	» 5,900,000: —
» » 1902 .....	» 5,900,000: —
tillsammans kronor 21,204,000: —	

Härtill komma eventuelt *dels* 800,000 kronor för spår och andra anordningar för malmtransport från brytningsplatserna vid Kiirunavaara och Luossavaara till bangården vid Luossajaure, *dels ock* 294,000 kronor för anläggning af en bangård vid riksgränsen, men som närmare utredning saknas, huruvida dessa kostnader delvis eller i sin helhet skäpligen böra bestridas med svenska statsmedel, finner sig styrelsen icke för närvarande kunna afgifva förslag till fördelning af dessa belopp å de olika arbetsåren.

För att ifrågavarande anläggning må hinna afslutas till ofvan angifna tid, måste hvarje del af arbetstiden tagas i anspråk, och då arbetena vid 1899 års ingång, eller midt under högvintern, omöjligen kunna påbörjas, är sålunda nödvändigt, att redan under år 1898 vissa förberedande arbeten utföras samt erforderliga arbetsredskap och en del

materialier anskaffas. Dessa förberedande arbeten skulle hufvudsakligast omfatta: påbörjande af liniens definitiva utstakning, anläggning af transportvägar — bland andra en från Torneträsk till riksgränsen, hvilken väg, vidare framdragen inom norskt område, i förening med nyssnämnda sjö skulle förbinda hela norra delen af arbetslinien med hafvet — uppförande af provisoriska byggnader samt transport af arbetsredskap och effekter. Dessutom fordras för arbetenas fullbordande inom beräknad tid, att de stora tunnelsprängningarna samt en del mera omfattande murnings-, bergsprängnings- och terrasseringsarbeten å skilda delar af linien jemväl påbörjas under år 1898.

Genomförandet af den till grund för anslagens beräknande liggande arbetsplanen förutsätter sålunda, att det för bestridande af sistnämnda utgifter erforderliga beloppet, 750,000 kronor, hvilket förslagsvis inberäknats i 1899 års anslag, redan under år 1898 ställes till styrelsens disposition, för att vid behof kunna utanordnas.»

Beträffande malmtillgångarne vid Luossavaara och Kiirunavaara malmfält har kommerskollegium den 8 december 1897 till Kongl. Maj:t afgifvit infordradt utlåtande och dervid tillika öfverlemnadt en från geologen vid Sveriges geologiska undersökning Hj. Lundbohm inkommen redogörelse för å stället verkställd undersökning af jernmalmsförekomsterna. Dessa utredningar äro intagna å sid. 50—54 i statsrådsprotokollet, och tillåter sig utskottet att dit hänvisa.

Sedan Kongl. Maj:t den 28 maj 1897 uppdragit åt chefen för civildepartementet att förhandla med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag angående storleken af den malmtransport, som kunde årligen från ifrågavarande malmfält beräknas, samt angående ställande af garanti mot inskränkning i eller inställande af malmbrytningen, hade departementschefen förhandlat med aktiebolaget om upprättande af ett i berörda hänseenden tillfredsställande kontrakt mellan staten och aktiebolaget; och sedan bolagets styrelse visat bemyndigande af bolagsstämman att träffa aftal med svenska och norska regeringarne angående byggande af jernväg från Gellivare förbi bolagets gruffält till riksgränsen mot Norge och vidare derifrån till Ofoten äfvensom angående samma banas begagnande af bolaget, hade bolagsstyrelsen för sin del under-tecknat och antagit en öfverenskommelse i ämnet mellan svenska staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag, hvilken öfverenskommelse vore afsedd att å statens vägnar undertecknas först sedan Riksdagens beslut om banans byggande fattats.

Denna öfverenskommelse är af följande lydelse:

»Mellan svenska staten och Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag är följande öfverenskommelse träffad:

### § 1.

Staten anlägger en jernväg från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält i Juckasjärvi socken af Norrbottens län till riksgränsen mellan Sverige och Norge i riktning mot Ofoten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det af kongl. jernvägsstyrelsen jemlikt nådigt bref den 28 maj 1897 upprättade förslag. Byggnaden påbörjas under loppet af sommaren 1898 och bedrifves så, att jernvägen är färdig att öppnas för allmän trafik innan 1903 års början.

### § 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst en million fem hundra tusen ton jernmalm eller af sagda myckenbet vunnen förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kiirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle.

### § 3.

Bolaget betalar till staten:

1:o) Statens utgifter dels för jernvägens Gellivare—riksgränsen drift, så vidt af jernvägens räkenskaper icke kan utrönas, att samma utgifter föranledts allenast af den i § 4 omförmälda persontrafik, postbefordran och godstransport, dels ock för underhåll af jernvägen med allt hvad dertill hör.

2:o) tre och åtta tiondedels (3,8) procent årligen å anläggningskostnaden för jernvägen Gellivare—riksgränsen med tillbehör. Med anläggningskostnad, deri inbegripes jemväl kostnad för anskaffande af rullande materiel äfvensom ränta å statens utgifter för banan intill dess densamma öppnas för allmän trafik, 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.

Det belopp, som utgöres af skillnaden mellan, å ena sidan, den af bolaget enligt denna punkt erlagda afgift af 3,8 procent och, å andra sidan, den ränteutgift, som förorsakas staten genom upplåning af de för jernvägens anläggning erforderliga medel eller, derest medel dertill helt och hållet eller delvis på annat sätt anskaffas, den summa, hvartill statens ränteutgift enligt riksgäldskontorets beräkning skulle uppgå, i händelse medlen upplånades, beräknas till banans amortering.

För bestämmandet 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.

Bolaget ersätter årligen den förlust, som enligt jernvägens räkenskaper må hafva uppkommit genom uppehållet å jernvägen Gellivare—riksgränsen af persontrafik och postbefordran samt annan gods-transport än den, som enligt § 2 åligger staten.

#### § 5.

Sedan banan blifvit för bolagets malmtrafik öppnad, skall bolaget månadsvis i förskott till staten utgifva den staten enligt § 3 tillkommande ersättning; åliggande bolaget att före den 1 december hvarje år hos kongl. jernvägsstyrelsen anmäla ungefärliga storleken af malmtransporten under det nästkommande året. Sist en månad efter sådan anmälan skall kongl. jernvägsstyrelsen hafva meddelat bolaget uppgift å det provisoriskt beräknade beloppet af driftkostnaden för det kommande året och anläggningskostnaden vid samma års slut, hvarefter bolaget under det nya kalenderåret å första helgfria dag i hvarje månad till kongl. jernvägsstyrelsens hufvudkassa inbetalar en tolftedel af den i § 3 omförmälda ersättning.

Under första trafikåret skall storleken af malmtransporten för bestämmandet af förskottsliqviden beräknas till åtta hundra tusen ton för året. Skulle bolaget något år underlåta att hos Kongl. jernvägsstyrelsen göra sådan anmälan, som här ofvan är sagdt, skall transportmängden för nyssnämnda äudamål beräknas komma att uppgå till samma myckenhet som näst föregående år, dock ej under en million ton; skolande i sistnämnda två fall storleken af bolagets månatliga förskottsliqvid bero på

den uppgift derom, som varder bolaget af kongl. jernvägsstyrelsen tillstald minst fjorton dagar före första förfallodagen under det ifrågasvarande året.

Vid beräkningen af förskottsliqviden må kongl. jernvägsstyrelsen — bortsedt från det första trafikåret — icke för något år utgå från lägre transportmängd än en million ton, äfven om bolaget anmält en mindre myckenhet.

Så fort ske kan efter hvarje års slut uppgöres af kongl. jernvägsstyrelsen sluträkning mellan staten och bolaget för det gångna året, upptagande jemväl hvad bolaget på grund af § 4 här ofvan tilläfsventyrs har att erlægga; skolande bolaget sist en månad efter erhållen del af denna sluträkning till kongl. jernvägsstyrelsen inbetala den skuld, bolaget enligt sluträkningen må ega; hvaremot, derest öfverskott till bolagets förmån af sluträkningen utvisas, detsamma i nya årets räkning godtgöres bolaget medelst afdrag å derunder skeende förskottsliqvid.

#### § 6.

De i §§ 2—5 träffade bestämmelser skola gälla, intill dess anläggningsskostnaden blifvit enligt Kongl. Maj:ts uträkning till fullo amorterad, eller, derest staten dessförinnan finner skäligt uppsäga öfverenskommelsen, till dess tre år efter uppsägningen förflutit; dock att uppsägning, dertill bolaget icke eger rätt, icke må å statens sida ske inom de tjugu första åren efter jernvägens öppnande.

#### § 7.

För underlåtenhet att fullgöra sina åtaganden utfäster härmed bolaget, jemte den ersättningsskyldighet, som kan för bolaget uppkomma, ett vite af två millioner kronor, hvilket vite skall utgå i den mån Kongl. Maj:t finner skäligt derom förordna; dock att för försummelse å bolagets sida allenast i fråga om afgifvande af de i § 5 omförmälda uppgifter vitet ej kommer att tillämpas; och medger bolaget till säkerhet för berörda vite första inteckning i all den fasta egendom inom Juckasjärvi socken, som bolaget må komma att ega.

#### § 8.

Till ytterligare säkerhet för uppfyllandet af sina åtagna förbindelser skall bolaget:

1:o) såsom pant till staten öfverlemna bevis, att i af staten i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade en million fem hundra tusen 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 sin fordran, använda panten utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

2:o) afemna en för fullgörande af bolagets förbindelser ingången borgen af »aktiebolaget Gellivare malmfält».

Vidare åligger bolaget att

a) afemna fyra i bolaget gällande, till staten med full eganderätt behörigen öfverlättna aktier. Talan för aktie, som tillhör staten, föres af den, som af statsrådet och chefen för civildepartementet dertill förordnas.

b) vidtaga den ändring i sin bolagsordning, att aktie icke må egas eller innehafvas af utlänning, och att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del deraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende på föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom; skolandet hvad i detta moment stadgats ega giltighet jemväl efter det de i §§ 2—5 meddelade bestämmelser må hafva upphört att gälla.

## § 9.

Derest aftal icke kommer att träffas rörande utförande genom statens försorg och på dess bekostnad af de spår med normal spårvidd, som befinnas erforderliga för malmens fraktande från Kiirunavaara och Luossavaara malmfält till bangården vid Luossajaure, förbinder sig bolaget att verkställa och bekosta sagda spår samt att hafva fullbordat desamma till den tid, då jernvägen från ofvannämnda bangård till riksgränsen kan öppnas för malmtrafik.

Ifrågavarande spårplaneringar må dock icke af bolaget utföras, utan att plan derför blifvit af Kongl. Maj:t pröfvad och fastställd; egande Kongl. Maj:t derjemte att genom sin jernvägsstyrelse låta öfvervaka berörda arbetes verkställande i enlighet med den fastställda planen, dervid bolaget skall vara skyldigt ställa sig till efterrättelse de särskilda

föreskrifter och bestämmelser i afseende på arbetets utförande, hvilka af kongl. jernvägsstyrelsen eller dess i egenskap af kontrollant på arbetsplatsen förordnade ombud till äfventyrs varda meddelade.

Kostnaden för denna kontroll ersättes staten af bolaget.

Staten eger rätt att under kontraktstiden, när staten så önskar, inlösa förenämnda spåranläggningar antingen för det belopp desamma kostat bolaget — ränta å anläggningskostnaden dock icke häruti inräknad — eller ock för den summa, hvartill samma anläggningar värderas af fem ojäfvige män, af hvilka två utses af Kongl. Maj:t, två af bolaget och den femte af de fyra sålunda valde, eller om dessa icke blifva i valet af den femte ense, af landshöfdingen i Norrbottens län.

Staten eger välja mellan de båda angifna inlösningssätten och förty fordra, att värdering sker innan staten träffar sitt val.

### § 10.

Detta aftal vare ej gällande, förrän bolaget:

dels styrkt, att bolaget förfogar öfver nödigt kapital ej mindre för åstadkommande af de anordningar, hvilka erfordras för brytning och lastning af malm till minst en million ton om året, än äfven, derest icke staten anlägger till malmfälten erforderliga bispår, för anläggande af sådana;

dels visat, att bolaget med norska staten aftalat om malmtransportens fortsättning å jernväg från den punkt, der svenska statens jernväg vid riksgränsen slutar, till tjenlig skeppningsort äfvensom angående anstalter för malmens inlastning i fartyg eller, der så erfordras, uppläggande å land eller, derest aftal angående berörda anstalters ombesörjande af norska staten icke träffas, att bolaget till sådana anstalters vidtagande förfogar öfver nödiga tillgångar;

dels vidtagit de åtgärder, som enligt § 8 åligga bolaget;

dels ock till staten aflemnad en af aktiebolaget Gellivare malmfält utfärdad, med borgen af Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag försedd förbindelse, deri, under vilkor att frakten för förstnämnda bolags malmtransport å jernvägen Malmberget—Svartön icke förrän tre år efter derom gjordt tillkännagifvande höjes utöfver dess nuvarande belopp eller tre kronor för ton, en årlig nettovinst af fyra procent af jernvägen Malmberget—Svartön med dertill hörande bispår och utlastningsanordningar, rullande och annan materiel garanteras staten under tiden från och med 1903 till dess detta kontrakt upphör att gälla eller dess förrinnan tre år förflutit från det staten tillkännagifvit sig icke längre vilja vara vid ofvannämnda fraktsats bunden.

## § 11.

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

## § 12.

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

Antages. Stockholm den 11 december 1897.

Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag:

*P. J. Bråkenhielm.*

*G. E. Broms.*

*Knut Tillberg.*

*C. J. Ljunggren.*

Landshöfding P. J. Bråkenhielms, konsul G. E. Broms' samt vice häradshöfdingarne Knut Tillbergs och C. J. Ljunggrens egenhändiga namnteckningar bestyrkas af oss, på en gång närvarande vittnen:

*B. Axel Hammarberg.*

*H. Erasmie.»*

Sedan departementschefen den 8 sistlidne januari anmodat jernvägsstyrelsen att yttra sig öfver denna öfverenskommelse, hade jernvägsstyrelsen den 13 i samma månad meddelat, att styrelsen icke funnit något i sak att deremot erinra.

Äfven med norska regeringen hade Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag träffat ett liknande förberedande aftal, för hvars hufvudsakliga bestämmelser departementschefen å sid. 61—63 i statsrådsprotokollet redogjort.



Efter bemyndigande af Kongl. Maj:t hade departementschefen den 28 maj 1897 tillskrifvit norska regeringens departement för de allmänna arbetena med anhållan om upplysning, huruvida utsigt förefunnnes att, derest anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen i riktning mot Ofoten beslutades, fortsättning af samma bana inom Norge från gränsen till Ofoten kunde komma till stånd och blifva färdig att för trafik öppnas samtidigt med berörda svenska bana, hvarjemte departementschefen hemstälde, att förekommande vidare förhandlingar rörande denna fråga måtte ega rum mellan de begge ländernas jernvägsstyrelser.

Till svar härå hade nämnda norska departement i skrifvelse den 12 oktober 1897 meddelat, att departementet vore betänkt på att ingå med underdånig hemställan om aflåtande af proposition till först sammanträdande storting angående anläggande af en statsbana från Ofoten till gränsen mot Sverige, under förutsättning, bland annat, af anslutning till statsbana å svenska sidan äfvensom att betryggande garanti ställes för tillräckliga trafikiukomster. Det vore likaledes departementets afsigt att i förekommande fall söka få jernvägsanläggningen färdig samtidigt med den svenska banan. Slutligen meddelades, att stortinget den 5 augusti 1897 beviljat högst 10,000 kronor till undersökningar och kartarbeten för en eventuel jernbana från hafvet vid Ofoten till riksgränsen, och att dessa undersökningar blifvit satta i verket, äfvensom att intet hinder mötte deremot, att närmare underhandlingar om tekniska spörsmål och dylikt fördes direkt mellan båda ländernas jernvägsstyrelser.

Efter mottagande af denna skrifvelse hade departementschefen den 19 oktober 1897 uppdragit åt jernvägstyrelsen att sätta sig i förbindelse med den norska jernbanestyrelsen för förberedande förhandlingar angående tekniska frågor och dylikt beträffande den ifrågasatta svensk-norska statsbaneförbindelsen mellan Gellivare och Ofoten. I anledning häraf och af en liknande anmodan från norska departementet för de allmänna arbetena sammanträdde de båda styrelserna i Charlottenberg den 30 i samma månad, dervid skriftlig öfverenskommelse träffades beträffande det detaljerade utarbetandet af förslagen till ifrågavarande jernvägsanläggning af följande innehåll:

Anslutning mellan de svenska och norska delarne af jernvägsanläggningen förklarades kunna ske på den punkt af riksgränsen, som af undersökningsförrättarne föreslagits.

Lämplig plats till anläggning af en gränsstation funnes icke omedelbart vid riksgränsen, men väl omkring 2 kilometer derifrån, såväl öster som vester om densamma. Valet mellan dessa platser borde blifva beroende af närmare utredning.

Kurvradier i hufvudlinien borde icke tillåtas mindre än 300 meter. Tågmötesplatser om, så vidt möjligt, 600 meters längd borde anordnas på högst 11 kilometers inbördes afstånd. Öfverbyggnaden borde konstrueras för minst 15 tons axeltryck med en rälsvigt af 40 kilogram per meter.

Åtgärder borde vidtagas för utsändande af lämpliga personer för att tillsammans i andra länder — specielt Amerika — studera anordningar för jernvägstransporter och utlastning i fartyg af malm.

Fyra års anläggningstid ansåges erforderlig för såväl den svenska som den norska delen af jernvägen.

Slutligen hade chefen för norska regeringens departement för de allmänna arbetena i skrifvelse den 24 december 1897 meddelat, att han hade för afsigt att framlägga ärendet för norska regeringen och eventuelt ingå med förslag om aflåtande af proposition till först sammanträdande storting om banans byggande i anslutning till mötande svensk jernväg från Gellivare till riksgränsen.

För jemförelses skull torde böra meddelas, att den norska jernvägen beräknats blifva 41 kilometer lång och skulle, med en spårvidd af 1,435 meter och en rälsvigt af 40 kilogram per meter, komma att kosta omkring 6 millioner kronor, då kostnaderna för spåranordningar och kajbyggnader i Victoriahavn samt för de för bolagets transport af malm och bränsle behöfliga vagnar frånräknats, men å andra sidan icke heller medräknats kostnaderna för förvärfvande åt staten af de äldre påbörjade anläggningarna med mark.

En sammanställning af de väglängder, af hvilka förbindelsen genom den nya jernvägen mellan Luleå och Ofoten skulle komma att bildas, visar följande afstånd i jemna kilometertal:

Luleå—Boden .....	36	
Boden—Gellivare .....	168	204 km.
Gellivare—Luossajaure .....	105	
Luossajaure—riksgränsen .....	132	237 „
riksgränsen—Ofoten .....	41	„
	tillsammans	482 km.

För egen del har departementschefen slutligen yttrat:

»Den af jernvägsstyrelsen verkställda undersökningen rörande

ifrågavarande jernväg synes mig hafva gifvit ett gynsamt resultat. Denna undersökning har nemligen ådagalagt, att en jernväg kan byggas från Gellivare till riksgränsen med iakttagande af de stora fordringar, som med hänsyn till den väntade lifliga trafiken med tunga tåg måste ställas å densamma. Den gjorda minskningen i väglängd med 11 kilometer måste ock betecknas såsom synnerligen fördelaktig ur trafikens synpunkt. Med hänsyn till de af jernvägsstyrelsen anförda omständigheter, måste jag ock gifva styrelsen rätt i afseende å valet af alternativ å den del af sträckan, der flera sådana förelegat, d. v. s. söder om Luossajaure. För beredande af tillfälle att transportera malm från malmfälten Koskulls kulle och Svappavaara står alltid den utvägen öppen att genom bibanor förena dessa malmfält med jernvägens hufvudlinie. En framställning om en sådan anordning beträffande förstnämnda malmfält föreligger ock sedan några dagar uti en från innehafvarne af Koskulls kulle inkommen underdånig ansökning. Gifvet är ock att, derest, innan jernvägens anläggning påbörjas, omständigheter komma i dagen, som ådagalägga, att jernvägen, med hufvudsakligen samma fördel i afseende å byggnadskostnad och lämplighet för blifvande trafik, kan förläggas närmare Svappavaara malmfält, någon särskild anledning att oförändradt vidhålla det vestliga alternativet icke förefinnes. En möjlig ändring af jernvägens sträckning söder om Luossajaure lärer så mycket lättare kunna vidtagas, som Eders Kongl. Maj:t jemväl i fråga om denna jernväg lärer vilja förbehålla sig det närmare bestämmandet af de orter, som jernvägen bör genomgå.

Redan i mitt ofvan åberopade anförande till statsrådsprotokollet den 26 mars 1897 har jag framhållit, att jernvägen Gellivare—riksgränsen bör redan från början blifva statsbana; och efter den kraftiga betoning, Riksdagen i sin anförda skrifvelse den 18 maj 1897 gifvit deråt, att denna bana, som komme att få en internationel karakter och som utgjorde fortsättningen af en statsbana, af såväl politiska och strategiska som ock andra skäl icke borde få byggas af enskilde, lärer något vidare uttalande härom icke vara erforderligt.

Om fördelarne af banan både för det allmänna och för enskilde synes icke heller böra råda synnerlig meningsskiljaktighet.

Icke blott för dem, som omedelbart skola komma att draga nytta af den malmtransport, som är den närmaste anledningen till banans byggande, utan lika mycket för öfre Norrlands kulturella utveckling och dermed för hela landets bästa är denna jernvägs tillkomst af stor betydelse. En direkt förbindelse från Luleå tvärs genom Norrbotten till den ständigt isfria Victoriahavn vid Vesterhafvet genom en till de

nya delarne förstklassig statsbana, som berör de rikaste malmfälten och utan synnerliga svårigheter kan genom bibanor anknytas till andra stora malmfält inom landsdelen, skall blifva en så mächtig häfstång för Norrbottens ekonomiska utveckling, att man må hafva fullt fog att dervid fästa ljusa förhoppningar.

Det af Riksdagen för denna jernvägs ekonomiska nytta för öfversta Norrland framhållna vilkoret, att förutsättningarna för malmbrytning i större skala vid Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visade sig rigtiga, har ock enligt den verkställda utredningen i rikt mått uppfyllts. Den af kommerskollegium ombesörjda undersökningen har visat, att de båda malmfälten öfver den närbelägna sjön Luossajaures vattenyta innehålla åtminstone 233 millioner ton jernmalm, och att högst betydliga, för närvarande ej beräkneliga myckenheter jernmalm finnas under nämnda nivå. Äfven med den högst beräknade brytningen af 1,500,000 ton om året kan alltså denna malmtillgång, praktiskt taget, anses hardt när obegränsad. I detta sammanhang må ock framhållas betydelsen deraf, att största delen af den malm, som finnes att bryta vid dessa malmfält, till följd af sin jemförelsevis höga fosforhalt icke konkurrerar med den jernmalm, som vanligast brytes i mellersta Sverige.

Att innehafvarne af inmutningsrätten till ifrågavarande malmfält förfoga öfver tillräckliga medel för bedrivande af en så stor malmbrytning, kan anses vara stäldt utom tvifvel; men för säkerhets skull är i öfverenskommelsen med dem om banans byggande och trafikerande inrymdt, att kontraktet icke skall blifva gällande, förrän bolaget visat sig förfoga öfver nödigt kapital för att bryta och lasta en million ton jernmalm om året och för att anlägga de erforderliga bispåren till malmfälten. De viten och den pant för åtagna förbindelsers fullgörande, som bolaget enligt kontraktet ålagts ställa, äro oerhördd stora och skola jemte de motsvarande åtagandena gent emot norska staten utgöra så stor säkerhet för statsmagterna, som det öfver hufvud varit tänkbart att fordra vid en uppgörelse af ifrågavarande beskaffenhet. Jag anser mig ock böra framhålla att genom kontraktet är sörjdt för att bolaget städse skall förblifva uteslutande svenskt, och att staten jemväl skall ega säkerhet för att icke några ofördelaktiga ändringar i den fastställda bolagsordningen ifrågakomma.

Genom omförmälda kontrakt är ock föranstaltadt derom, att tillräcklig inkomst af jernvägen kommer staten till godo och att någon förlust å bandelen Gellivare—Luleå icke må drabba staten.

Då Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag skall betala staten — utöfver ränta och amortering å anläggningskapitalet, såväl det ursprungliga som det derefter tillkomna — icke blott hela underhållskostnaden och den driftkostnad, som belöper på den för bolagets räkning verkställda transporten, utan äfven den förlust, som kan uppkomma å annan trafik, synes möjlighet af förlust för staten å denna bana vara så fullständigt som möjligt utesluten. För möjligheten af vinst redan under den tid, kontraktet med bolaget varar, talar utsigten dels att genom de antydda bibanorna skaffa ökad malmtransport och dels att vinna äfven annan trafik, ej mindre rent lokal än äfven, sedan en gång förbindelse med det finska jernvägsnätet vunnits, transitotrafik mellan Ryssland med Finland och Vesterhafvet. Såväl exporten från Finland som varuutbytet mellan Norge och Ryssland äro afsevärda faktorer att härvid taga i betraktande. Enligt utredning, som lemnats af senast församlade finska landtdags jernvägsutskott, skulle införseln under år 1894 från Norge till Ryssland, bestående hufvudsakligen af fisk och trämassa m. m., hafva uppgått till omkring 57,000 ton, medan utförselsvarorna, säd, linfrö, hampa, träbark m. m., från Ryssland till Norge för samma år utgjort omkring 141,000 ton. En del, och den icke obetydlig, af dessa varumängder bör finna vägen öfver den nya förbindelseleden, helst som efter utskottets beräkningar fraktsatserna på denna jernvägsförbindelse i allmänhet skulle ställa sig fördelaktiga vid jmförelse med kostnaderna på andra ifrågakommande transportvägar.

För beviljandet af medel till jernvägen Gellivare—riksgränsen torde böra föreslås det förbehåll, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten.

Uti mitt ofvan åberopade anförande till statsrådsprotokollet den 26 mars 1897 hade jag såsom en förutsättning för anläggandet af jernväg mellan Gellivare och riksgränsen framhållit, att nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt vidtoges. Ehuru detta fortfarande är en nödvändig förutsättning för utförandet af den föreslagna jernvägen, synes mig dock — vid det förhållande att Eders Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens kamrars beslut, gått i författning om verkställandet af en fullständig utredning angående landets fasta försvar, på grund hvaraf man torde kunna antaga, att äfven försvaret af den nordligaste delen af vårt land kommer att blifva behörigen tillgodosedt — icke vara nödvändigt att såsom formligt vilkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder.

Mot jernvägsstyrelsens kostnadsberäkningar och förslag till kostnadernas fördelning på olika arbetsår har jag intet annat att erinra än

att, med hänsyn dertill att större delen af jernvägen Gellivare—Ofoten liksom ock den viktigaste trafikanten tillhör Sverige, riktigast torde vara, att Sverige drager kostnaden för den behöfliga gränsstationen, och denna således förlägges på svenskt område. Härigenom skulle kostnadsförslaget ökas med 294,000 kronor. Deremot skulle enligt öfverenskommelsen med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag icke ifrågakomma, att staten skulle bekosta bispåren från Luossajaure till malmfälten, hvadan den — utom kostnadsförslaget — beräknade kostnaden härför, 800,000 kronor, icke heller kommer att belasta kostnadsförslaget.

Beträffande det belopp, som borde äskas för år 1899, finner jag ett till 5,400,000 kronor afrundadt belopp vara lämpligare än det af jernvägsstyrelsen föreslagna, 5,404,000 kronor.

Kostnaden för jernvägen i fråga med rullande materiel skulle alltså blifva 21,498,000 kronor, deraf 5,400,000 kronor borde anvisas för år 1899. Af sistnämnda belopp borde enligt jernvägsstyrelsens hemställan 750,000 kronor redan under år 1898 ställas till styrelsens förfogande.

---

I en inom Första Kammaren väckt motion (n:o 37) har herr *C. E. Ljungberg* på anförda skäl, beträffande hvilka utskottet tillåter sig hänvisa till sjelfva motionen, hemställt:

att den kongl. propositionen om anslag af 21,498,000 kronor till en jernväg från Gellivare till norska riksgränsen icke måtte under närvarande förhållanden vinna Riksdagens bifall;

samt alternativt:

att, om Riksdagen icke ville afslå den kongl. propositionen i sin helhet, anslag måtte, med ledning af jernvägsstyrelsens kostnadsberäkningar, lemnas för anläggning af en jernväg från Gellivare till Luossavaara, hvilken enligt dessa beräkningar syntes kräfva ett anslag af vid pass 9,660,000 kronor.

---

Statsutskottet, till hvars förberedande behandling omförmälda framställningar remitterats, har icke haft något att erinra mot beviljandet

af de anslag, som nu af Kongl. Maj:t äskats till fortsättning af de utaf nästlidna års Riksdag beslutade statsbanorna mellan Boden och Ytter-Morjärv samt mellan Krylbo och Örebro.

Hvad angår den föreslagna längdbanan genom Bohuslän, får utskottet till en början erinra derom, att af de vid sistlidna års riksdag föreslagna tre jernvägsanläggningarne för statens räkning, nemligen mellan Boden och Ytter Morjärv, mellan Krylbo och Örebro samt mellan Göteborg och Svinesund, de två sistnämnda af utskottet afstyrktes, dervid utskottet hufvudsakligen anförde, dels att utskottet hyste betänkligheter mot påbörjande och utförande af så betydliga arbeten för statens räkning samtidigt dermed, att den enskilda företagsamheten syntes i högre grad än vanligt rikta sig på jernvägsbyggande, dels att visshet icke funnes, huruvida de gynsamma ekonomiska förhållanden, hvarom bland annat vittnade just de jernvägsplaner, hvilka framträdte så godt som öfverallt i rikets södra och mellersta orter, skulle visa sig varaktiga, dels att ett forceradt jernvägsbyggande måste draga till sig en betydlig arbetsstyrka till skada för jordbruket och öfriga näringar, dels ock att för staten sjelf såsom arbetsgifvare ett forceradt byggande af de tre föreslagna banorna skulle medföra olägenheter, som undvekes, derest jernvägarne icke byggdes på en gång. Som skäl för utskottets hemställan om afslag å den föreslagna Bohuslänsbanan anförde utskottet dessutom, att densamma icke kunde tänkas som statsbana utan förbindelse med de norska banorna, och att det syntes utskottet gifvet att, innan beslut fattades om anläggning af en statsbana genom Bohuslän, visshet borde vara vunnen, icke blott derom att banan blefve sammanbunden med Norges jernvägar, utan äfven derom att anknytningen skedde på ett tillfredsställande sätt, och fann utskottet, att i intetdera af dessa afseenden den nödiga utredningen vore verkställd. Riksdagen beslöt emellertid anläggning såväl af banan från Boden till Ytter-Morjärv, hvartill utskottet tillstyrkt bifall, som ock af jernvägen från Krylbo till Örebro. Framställningen om anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund blef deremot medelst gemensam omröstning med endast en rösts majoritet af Riksdagen afslagen.

Då utskottet nu har att afgifva yttrande öfver det af Kongl. Maj:t å nyo framlagda förslaget angående en längdbana genom Bohuslän, kan utskottet ej underlåta att fästa afseende dervid, att sistlidna års Riksdag genom sitt beslut delvis underkänt de allmänna grunder, hvarå utskottet stödde sitt afstyrkande af förslagen om anläggning af denna jemte annan

statsbana, samt att inom Riksdagen stark anslutning visade sig finnas för Bohuslänsbanan. Sistnämnda jernvägsanläggnings stora betydelse för detta tätt befolkade län synes utskottet vara obestridlig, och ehuru de förda underhandlingarna om denna banas anslutning till det norska jernvägsnätet hittills icke ledt till något resultat, anser utskottet dock, med hänsyn till det i vår tid allt mera påträngande krafvet af snabba, billiga och bekväma kommunikationer, att ifrågavarande jernväg inom en ej aflägsen framtid skall blifva sammanbunden med norska jernvägar.

Då utskottet på ofvan antydda grunder anser sig böra förorda denna jernvägsanläggning, sker det emellertid under förutsättning att ett för starkt forcerande af denna banbyggnad ej må ega rum.

Enligt det kongl. förslaget skulle, på sätt af statsrådsprotokollet inhemtas, banans anläggning börjas redan under innevarande år med ett förskottsvis anordnad belopp af 750,000 kronor samt derefter genom anslag, fördelade på åren 1899—1902, fullbordas under sistnämnda år.

I anledning här af tillåter sig utskottet framhålla att jemlikt beslut af nästlidna års Riksdag staten nu påbörjat anläggning af två särskilda banor, för hvilkas utförande kostnaden beräknats till sammanlagdt 13,425,000 kronor. För dessa jernvägsbyggnader anvisade Riksdagen för innevarande år tillsammans 4,300,000 kronor, och för nästkommande år har Kongl. Maj:t för ändamålet begärt och utskottet här ofvan förordat beviljande af tillsammans 5,100,000 kronor.

Med afseende å de omfattande jernvägsbyggnader, som sålunda för närvarande bedrifvas för statens räkning, och då inom södra och mellersta Sverige enskilda jernvägsanläggningar af betydande utsträckning jemväl äro under utförande, synes det utskottet icke vara välbetänkt att redan innevarande år och i den utsträckning Kongl. Maj:t föreslagit börja arbetet å den ifrågasatta statsbanan genom Bohuslän, utan anser utskottet, att tiden för denna banas byggande lämpligen bör framflyttas ett år. De nu pågående statsbanebyggnaderna hafva då hunnit närmare sin fullbordan, och en del af den vid dem använda arbetsmaterielen torde därför vara disponibel för jernvägsanläggningen i Bohuslän, liksom ock dit kan efter hand förflyttas den af staten för jernvägsbyggnad redan anställda personal.

Enligt utskottets mening borde den bohuslänska längdbanan sålunda först under år 1899 begynnas och då med ett anslag af endast 750,000 kronor eller det belopp, som enligt det kongl. förslaget skulle redan under innevarande år för ändamålet användas.



Visserligen har icke anslutning till det norska jernvägsnätet kunnat vinnas, men för banan är dock i den kongl. propositionen fastslagen en fast ändpunkt, nemligen Strömstad, hvarest ej ringa frakt af personer och varor äfven från Norge lärer kunna emotses. Enligt utskottets mening är det emellertid såsom länk i en blifvande mellanriksbana, som längdbanan genom Bohuslän har betydelse för staten, och på denna grund kau utskottet till anläggande såsom statsbana förorda endast den del af den förslagna jernvägslinien, som sträcker sig från Göteborg till Skee. Den från sistnämnda ort utgående linien till Strömstad är deremot uppenbarligen endast en sidobana, hvars byggande, enligt hittills följda grundsatser, måste öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten. Emellertid eger i detta fall ett synnerligen nära sammanhang rum mellan statsbanans tillkomst och byggandet af den enskilda jernvägen, ty man kan icke låta den tillämnade mellanriksbanan tills vidare stanna i Skee utan att tillse, att den dit färdigbyggda banan redan från början kommer till nytta såsom förmedlande trafik mellan orter med lifigare samfärdsel eller möjlighet derför. Derför är det enligt utskottets förmenande nödvändigt, att byggandet genom enskild försorg af jernvägen Skee—Strömstad göres till vilkor för beviljandet af medel till byggande af statsbana mellan Göteborg och Skee. I detta hänseende synes alltså böra fordras, att landsting, kommuner eller enskilde åtaga sig att, inom den tid, då statsbanan Göteborg—Skee blir färdigbyggd, anlägga och för trafik öppna jernväg från Skee, med anslutning till statsbanan derstädes, till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg må kunna med skälig hastighet derå framföras.

Någon svårighet att åstadkomma det erforderliga aktiekapitalet torde väl knappast behöfva uppkomma, då kostnaden för en statsbana mellan Skee och Strömstad af ett kraftigare byggnadssätt, än för den enskilda jernvägen behöfde ifrågakomma, jemte rullande materiel beräknats uppgå till allenast 1,283,000 kronor och redan ett bolag är bildadt för att bereda Strömstad utfartsväg medelst den vida längre Strömstad—Mons jernväg.

Den internationella natur, som längdbanan genom Bohuslän bör ega, och som af utskottet starkt betonades förlidet år, anser utskottet böra medföra, att denna banans egenskap måste vid bestämmande af dess sträckning anses vara af större vikt än de möjliga hänsyn till särskilda orters intressen, som kunna göra anspråk på beaktande. Enligt utskottets mening få dylika hänsyn icke försvåra de anordningar, som

den snabbare trafiken på den internationella banan betingar, och ej heller förhindra, att banan med iakttagande af berörda anordningar anläggas med minsta möjliga kostnad för staten.

Hvad banans sträckning således beträffar, har utskottet funnit de skäl, som anförts för den af Kongl. Maj:t nu föreslagna linien vester om sjön Stora Hällungen icke innefatta fullt tillräcklig anledning att belasta kostnadsförslaget med den ökade utgift af 402,500 kronor, som denna linies anläggning enligt statsrådsprotokollet skulle föranleda utöfver kostnaden för Ucklumslinien. Då otvifvelaktigt vissa fördelar äro förbundna med den vestra linien särskildt för ett stort antal kommuner på Orust och Tjörn, anser utskottet fastmera lämpligt, att valet mellan den östra och den vestra linien vid sjön Hällungen borde — på sätt af Kongl. Maj:t föreslagits beträffande valet mellan Ytterby- och Kongelfs-linierna vid Göteborg — tills vidare lemnas öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse hos menigheter eller öfriga vederbörande finnes för beredande af möjligheter för jernvägens dragande vester om Hällungen utan ökning af statens kostnader.

Beträffande de smärre afvikelser i den föreslagna sträckningen äfvensom de stationsanordningar, som i herr Ljungmans motion förordats, läser afgörandet lämpligen böra öfverlemnas åt Kongl. Maj:t, som hemställt om berättigande att närmare förordna om de orter, banan bör genomgå.

Genom uteslutande från det af Kongl. Maj:t framlagda kostnadsförslaget af dels det belopp, 1,283,000 kronor, som beräknats för jernvägsanläggningen Skee—Strömstad jemte anskaffning af därför afsedd rullande materiel, dels ock den till 402,500 kronor anslagna ökningen i kostnaden, som banans framdragande vester om sjön Stora Hällungen skulle påkalla utöfver det för linien öster om denna sjö beräknade belopp, kommer kostnaden för den af utskottet förordade längdbanan genom Bohuslän att sluta å 13,091,000 kronor.

Då utskottet nu går att yttra sig angående den af Kongl. Maj:t föreslagna statsbanan Gellivare—riksgränsen, hvilken jernväg skulle få en längd af 237 kilometer och beräknats komma att medföra den betydliga kostnaden af 21,498,000 kronor, har utskottet ännu mer än i fråga om den föreslagna Bohuslänsbanan funnit sig hafva anledning framhålla de stora betänkligheter, som synas möta deremot, att ett så betydande arbete iverksättes under en tid, då ej mindre för statens räkning andra omfattande jernvägsbyggnader pågå än äfven anläggningen af enskilda jernvägar bedrifves i mer än vanligt stor utsträckning. I sist-

berörda hänseende har utskottet inhemtat, att vid 1897 års slut voro under byggnad enskilda jernvägar med en längd af 612,6 kilometer och en beräknad kostnad af 19,140,000 kronor. De jernvägsanläggningar, hvarå koncession erhållits, men som vid nämnda tidpunkt ännu icke påbörjats, hade en väglängd af 1,335,2 kilometer med en beräknad kostnad af 47,094,000 kronor. Härförutom voro ansökningar om koncession å jernvägar med en längd af 1,134,7 kilometer och en beräknad kostnad af 44,113,000 kronor vid nästlidna års slut på pröfning beroende. Äfven med fästadt afseende dervid, att af sistnämnda jernvägar möjligen en del icke kommer till utförande, synes dock af de anförda uppgifterna framgå, att verksamheten för jernvägsbyggnader i vårt land för närvarande är i alltför hög grad uppdrifven. De olägenheter, som häraf föränledas för jordbruk och andra näringar, hvarifrån jernvägsarbetena draga en betydlig arbetsstyrka, hafva ock redan gjort sig verkligt kännbara. Med afseende härå kan det icke synas utskottet vara välbetänkt, att staten i dessa tider påbörjar ett nytt så omfattande jernvägsföretag som den föreslagna banan från Gellivare till riksgränsen. Då de trakter, denna jernväg skulle genomgå, äro så godt som alldeles öde och obefolkade, måste den för jernvägsanläggningen erforderliga, betydande arbetsstyrkan tagas från andra trakter och säkerligen förnämligast från mellersta och södra delarne af vårt land, hvarigenom de svårigheter, hvaraf näringarne i dessa delar af landet nu lida genom otillräcklig tillgång på arbetskrafter, komme att i betänklig grad ökas. Härjemte bör anmärkas, att gjuterier och mekaniska verkstäder i vårt land för närvarande äro mer än vanligt strängt upptagna af arbeten och beställningar för statens och enskildes räkning och att innevarande års Riksdag redan anvisat, bland annat, 3,500,000 kronor till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens trafikerade jernvägar och mer än 2,500,000 kronor till artilleri- och pansarmateriel samt ännu har att pröfva framställningar om betydande anslag till krigsfartygsmateriel. Tvifvelaktigt torde därför vara, om svenska verkstäder äro i stånd att i den omfattning, som önskligt vore, åtaga sig och fullgöra de betydande leveranser, som sålunda under den närmaste tiden för staten påkallas. I händelse jernvägen Gellivare—riksgränsen skulle nu beslutas, synes det utskottet därför icke vara möjligt, att den för denna bana erforderliga rullande materiel, som beräknats till en kostnad af 4,534,000 kronor, skulle kunna inom landet anskaffas, utan måste densamma då till stor skada för den svenska industrien inköpas från utlandet.

I anledning af de förhållanden, hvilka utskottet här ofvan antydt, har utskottet ansett sig icke kunna tillråda, att Riksdagen nu besluter

sig för anläggning af den föreslagna jernvägen från Gellivare till riksgränsen. Under närvarande förhållanden synes det vara så mycket mindre lämpligt att påbörja en ny jernvägsanläggning i nordvestra Norrland, som arbetena för den fortsättning af norra stambanan från Boden i nordöstlig riktning, som redan af Riksdagen beslutits till Ytter-Morjärv vid Kalix elf och säkerligen vidare kommer att fullföljas mot finska gränsen, ännu under en följd af år lära komma att pågå.

Då utskottet, på grund af hvad nu blifvit anfördt, funnit sig förhindradt att tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning, har utskottet icke haft anledning närmare ingå på granskning af detaljerna i detta förslag, hvilket särskildt med afseende å den ovanligt dyrbara anläggningskostnaden för banan och bestämmelserna i det ifrågasatta kontraktet med Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag synes kunna framkalla berättigade anmärkningar.

Genom hvad förut i detta ärende förekommit är det satt utom all fråga, att denna jernväg, derest den en gång skall komma till utförande, bör anläggas genom statens och icke genom enskildes försorg. Att frågan om jernvägsförbindelse med jernmalmsfälten Luossavaara och Kiirunavaara för det närvarande undanskjutes bör, åtminstone ur statsökonomisk synpunkt, icke kunna anses innebära någon förlust, enär malmtillgångarna i dessa orter säkerligen komma att framdeles å verdensmarknaden betinga högre försäljningspris, än för närvarande torde vara fallet. Härjemte bör icke lemnas obeaktadt, att i en framtid åtgärder i syfte att inom landet tillgodogöra sig en del af dessa malmer torde kunna med utsigt till framgång vidtagas.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa:

1:o att Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts i sådant afseende gjorda framställning, må till fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter-Morjärv för år 1899 bevilja ett anslag af 1,300,000 kronor;

2:o att Riksdagen, med anledning af Kongl. Maj:ts förslag i ämnet, må till fortsättning af statsbanan mellan Krylbo och Örebro för år 1899 bevilja ett anslag af 3,800,000 kronor;

3:o att, i anledning af Kongl. Maj:ts förslag om anläggande af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad samt herr Ljungmans ofvan omförmälda motion, Riksdagen må

— under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll samt med vilkor, att landsting, kommuner eller enskilde genom förbindelse, som kan af Kongl. Maj:t godkännas, dels åtaga sig att två år efter tillsägelse, som dock ej får ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg må kunna med skälig hastighet derå framföras, dels ock medgifva, att, om jernvägen Skee — Strömstad icke är färdig å utsatt tid eller befinnes icke vara byggd enligt fastställda plan- och profilritningar, staten må ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisa, allt på dens eller deras bekostnad, som förbindelsen utfärdat — besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisa 750,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå;

4:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiurunavaara malmfält till riksgränsen i rigtning mot Ofoten icke må vinna Riksdagens bifall;

5:o) att herr Ljungbergs ofvan omförmälda motion må anses besvarad genom utskottets under punkten 4:o) gjorda hemställan.

Om sättet för anvisande af de under punkterna 1:o, 2:o och 3:o till utgående under år 1899 föreslagna belopp å tillsammans 5,850,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva förslag.

Stockholm den 24 mars 1898.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

### Reservationer:

vid punkterna 3:o och 4:o:

af herr *S. G. Friesen*;

vid punkten 3:o:

af herrar *P. Pehrson*, *C. Persson*, *O. Erickson*, *K. Å. Kihlberg*, *F. O. Larsson*, *J. A. Sjö* och *D. Persson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag beträffande denna punkt måtte få följande lydelse:

»Med anledning af det förslag om anläggandet af en längdbana genom Bohuslän, som af Kongl. Maj:t framlades för nästlidna års Riksdag, yttrade statsutskottet bland annat, att, enligt hvad den kongl. propositionen gäfvit vid handen, banans anknäpningspunkt med det norska jernvägsnätet tills vidare vore alldeles obestämd, men att, då Bohuslänsbanan icke kunde tänkas såsom statsbana utan förbindelse med de norska banorna, det syntes utskottet gifvet, att, innan beslut fattades om anläggning af en statsbana genom Bohuslän, visshet borde vara vunnit icke blott derom, att banan blefve sammanbunden med Norges jernvägar, utan äfven derom, att anknäpningspunkten skedde på ett tillfredsställande sätt, hvarför, och då i intetdera af dessa afseenden den nödiga utredningen vore verkställd, utskottet i denna omständighet såge en den mest giltiga orsak att tillråda Riksdagen att för det dåvarande icke besluta den ifrågasatta Bohuslänsbanan. De skäl, som sålunda af 1897 års statsutskottet anfördes mot denna jernvägs byggande för statens räkning, anser utskottet kunna i allo göras gällande äfven beträffande den förnyade framställning om anläggandet af en längdbana genom nämnda provins, som nu föreligger till Riksdagens afgörande. Och dessa skäl hafva numera vunnit ökad styrka, sedan de förhandlingar, som med norska myndigheter blifvit förda angående banans anslutning till det norska jernvägsnätet, visat sig icke leda till något resultat. Den enligt utskottets mening nödvändiga förutsättning, under hvilken denna jernvägsanläggning såsom statsbana skulle kunna ifrågakomma, är sålunda för närvarande utesluten. Utskottet, som redan på denna grund anser sig förhindradt att tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts framställning i förevarande ämne, har emellertid icke kunnat underlåta att derjemte påpeka ej mindre de dyrbara och ofördelaktiga anordningar, som innefattas i

planen för jernvägssträckan mellan Skee och Strömstad, än äfven den omständigheten, att hela banan enligt förslaget skulle anläggas med en lättare öfverbyggnad, hvilken, såsom af jernvägsstyrelsens yttrande framgår, icke är tillräcklig för anordnandet af så snabba tågförbindelser, som en mellanriksbana kräfver.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att Riksdagen ej må bifalla Kongl. Maj:t förslag om anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad och ej heller herr Ljungmans i anledning af detta förslag väckta motion»;

vid punkten 4:o:

af herrar friherre *F. W. von Otter*, *H. P. P. Tamm*, *N. Fosser*, *A. G. L. Billing*, grefve *Ph. Klingspor*, *F. E. Pettersson*, *G. D. R. Tornerhjelm*, *I. Månsson* och *D. Persson*, hvilka ansett, att utskottet beträffande denna punkt bort afgifva följande yttrande och förslag:

»Hvad angår den föreslagna jernvägen från Gellivare till riksgränsen, har Riksdagen i skrifvelse af den 18 maj nästlidna år uttalat att, under antagande att förutsättningarna för malmbrytning i större skala i Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visade sig rigtiga, en sådan jernväg med fortsättning till Vesterhafvet måste blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfversta Norrland och derigenom äfven till nytta för hela landet, och ansåg Riksdagen, som derjemte framhöll banans framtida betydelse för underlättande af Norrlands försvar, att anläggandet af en jernväg i nämnda rigtning kunde på goda grunder ifrågasättas, dock att en sådan bana, derest den komme till utförande, borde anläggas icke genom enskildes utan genom statens försorg. De utredningar, Kongl. Maj:t, efter det Riksdagen för ändamålet anvisat medel, nu låtit verkställa, synas utskottet hafva gifvit ett tillfredsställande resultat och till fullo ådagalagt de fördelar, som genom banans byggande skulle för Sverige föranledas.

Det måste gifvetvis vara i hög grad önskvärdt, att möjlighet beredes för tillgodogörande af de betydande malmtillgångar, som nu ligga oanvända i de nordligaste trakterna af vårt land, och då dessa malmer genom sin höga fosforhalt äro af en helt annan natur än de flesta jernmalmer i det öfriga Sverige, kan exporten af de förra icke tillskynda grufdriften i andra delar af landet förlust. Om den ifrågasatta jern-

vägen kommer till stånd, lärer malmexporten från Kiirunavaara och Luossavaara till hufvudsaklig del taga sin riktning mot Ofoten, dit vägen från dessa gruffält är betydligt kortare än till Luleå. Deremot kan man med visshet förutse, att öfver sistnämnda hamnstad fortfarande skall utföras den vid Gellivare brutna malmen, enär densamma icke torde kunna bära de höga fraktsatser, som betingas af den långa jernvägssträckan från Gellivare till Vesterhafvet. Mellanriksbanans anläggning torde på grund häraf icke föranleda någon minskning i trafiken å linien Gellivare—Luleå, och för öfrigt är staten genom det i statsrådsprotokollet meddelade kontraktet tryggad mot förlust å denna bandel. Den betydliga export af norrbottensmalm, som för närvarande går till tyska östersjöhamnar för vidare transport till jernverk i Schlesien, Böhmen och Mähren, lärer af naturliga skäl fortfarande komma att utgå från Luleå, under det att malmutförseln öfver Ofoten har att söka sin marknad förnämligast i vestra Tyskland, Belgien och England.

Hvad angår utsigterna för att den föreslagna nya jernvägen skall komma att bereda staten en fullt nöjaktig godtgörelse för det kapital, som derå nedlägges, anser utskottet beräkningarna härom kunna med full tillförsigt grundas å den utredning, som förebragts angående malmtillgångarna i Norrbotten, deras rika jernhalt och lätta brytbarhet. Den omständigheten att det företag, som afser att exploatera malmfyndigheterna i Kiirunavaara och Luossavaara, erhållit högst betydande försträckningar af affärsmän, hvilka gifvetvis derförinnan noga pröfvat företagets beskaffenhet att kunna med framgång bedrivas, synes ock ytterligare bestyrka beräkningarna om en lönande malmexport från gruffälten. Härtill kommer att genom det kontrakt, om hvars afslutande förberedande aftal blifvit uppgjort med Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag, staten tryggas mot hvarje förlust å banan. Enligt de föreslagna kontraktbestämmelserna skulle nemligen bolaget till staten erlægga ej blott ränta och amortering å anläggningskostnaden för banan med tillbehör utan äfven ersättning för underhållet och den driftkostnad, som belöper på den för bolagets räkning verkställda transport af gods intill visst maximum, som staten åtager sig att mot den stipulerade ersättningen åt bolaget befordra, äfvensom godtgörelse för förlust, som kan uppkomma på annan trafik. Det maximum jernmalm eller deraf vunen förädlad produkt, som staten enligt det förberedande aftalet skulle mot berörda ersättning åt bolaget frakta, är satt till 1,500,000 ton. Utskottet anser dock, att ifrågavarande maximum bör begränsas till 1,200,000 ton. För den malmtransport, staten härutöfver åt bolaget besörjer, bör staten ega att uppbära särskild afgift. Med anledning



här af skulle staten hafva utsigt att å jernvägen intjena vinst dels genom den jernmalm, som Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag derå fraktar utöfver 1,200,000 ton årligen, dels genom den malmtransport, som medelst ifrågasatta bibanor kan komma att tillföras jernvägen från andra grufdistrikt, dels ock genom annan trafik, hvaraf särskildt torde kunna påräknas transitotransport mellan Finland och Vesterhafvet. Uttrycklig bestämmelse, att öfverskottet å berörda trafik tillgodokommer staten, anser utskottet böra i kontrakt införas. De ändringar i kontraktet, som utskottet alltså anser böra vidtagas, framgå af följande sammanställning:

*Förslaget enligt statsrådsprotokollet:*

§ 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst *en million fem hundra tusen ton jernmalm* eller af sagda myckenhet vunnin förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kiirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle.

§ 4.

Bolaget ersätter årligen den förlust, som enligt jernvägens räkenskaper må hafva uppkommit genom uppehållandet å jernvägen Gellivare—riksgränsen af persontrafik och postbefordran samt annan gods-transport än den, som enligt § 2 åligger staten.

*Utskottets förslag:*

§ 2.

Staten åtager sig att, sedan banan blifvit färdigbyggd, å densamma mot ersättning, som i § 3 här nedan sägs, dels från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen för bolagets räkning frakta årligen högst *en million två hundra tusen ton jernmalm* eller af sagda myckenhet vunnin förädlad produkt, dels ock till Luossavaara och Kiirunavaara frakta hvad för bolagets rörelse erfordras af byggnadsmateriel och bränsle.

§ 4.

Bolaget ersätter årligen den förlust, som enligt jernvägens räkenskaper må hafva uppkommit genom uppehållandet å jernvägen Gellivare—riksgränsen af persontrafik och postbefordran samt annan gods-transport än den, som enligt § 2 åligger staten. *Den vinst, som af sådan trafik uppstår, tillfaller staten.*

I detta sammanhang må framhållas, att, då Norge har stort intresse att befordra den varutransport, som genom mellanriksbanan förmedlas, några svårigheter eller betungande pålagor för införseln af varor till detta land icke torde kunna befaras.

De förhållanden, som nu af utskottet framhållits, och de ytterligare skäl, som i statsrådsprotokollet anförts för anläggningen af en statsbana från Gellivare till riksgränsen, gifva utskottet giltig anledning att tillstyrka Kongl. Maj:ts framställning i detta afseende. Visserligen kunna betänkligheter framställas mot att staten påbörjar ett så betydligt företag under en tid, då jernvägsbyggandet i vårt land pågår i stor utsträckning, och klagomål förspörjas deröfver, att i anledning häraf arbetare dragas från jordbruket och andra näringar. Utskottet håller dock före, att dessa olägenheter, som hufvudsakligen gjort sig gällande i södra och mellersta Sverige, icke skola försvåras genom anläggningen af den nu ifrågasatta banan i nordligaste Sverige, enär antagligt är, att den därför erforderliga arbetsstyrkan kommer att tagas från Norrland och hufvudsakligen bland den lösa befolkning, som der uppehåller sig.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning, må — under det förbehåll och den förutsättning, som af Kongl. Maj:t i propositionen angifvits, samt med vilkor att sådan ändring vidtages i det uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 4 februari 1898 intagna förslag till den öfverenskomelse, som af svenska staten skulle träffas med Luossavaara och Kiirunavaara aktiebolag, att i 2 § orden »en million femhundredratusen ton» utbytas mot »en million tvåhundredratusen ton», samt att i slutet af 4 § införes följande bestämmelse: »Den vinst, som af sådan trafik uppstår, tillfaller staten» — besluta anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisa 5,400,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor»;

af herr K. E. Bohnstedt, som ansett, att utskottets motivering i punkten bort hafva följande lydelse:

»Utskottet, som nu går att yttra sig angående den föreslagna statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen, inser visserligen vigten af att Norrbottens rika malmfyndigheter varda snarligen tillgodogjorda. Men huru detta må på det för Norrlands och hela rikets framtida utveckling och förkofran mest gagneliga sätt ega rum, synes deremot utskottet ännu icke vara tillfyllestgörande ådagalagdt; och därför anser utskottet, att en för så väl de enskilda som för det allmänna mera allsidig och uttömmande utredning härutinnan än den, som hittills åstadkommits, bör föregå ett definitivt beslut i denna betydelsefulla fråga.

Att förenämnda mål kraftigast skulle komma att främjas genom anordnande af förbättrade kommunikationer inom Norrbottens län, torde ligga i öppen dag. Men huruvida den i sådant hänseende nu föreslagna åtgärden att åstadkomma en jernväg mellan Gellivare och Ofoten må vara den lämpligaste, derom är utskottet icke öfvertygad.

Då chefen för civildepartementet tillstyrkte Kongl. Maj:t att till 1897 års Riksdag aflåta proposition om anslag till verkställande af undersökning för anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen, erinrade departementschefen, att en sådan jernvägsförbindelse alltid förutsatte, att nödiga säkerhetsåtgärder ur militärisk synpunkt vidtoges; och i fråga om det nu föreliggande förslaget om denna jernvägs byggande har chefen för landtförsvarsdepartementet uttalat sina betänkligheter mot att banan anlägges, innan någon visshet förefunnes, att försvaret af ifrågavarande landsdel vunne den styrka, som med nödvändighet betingades af den nya förbindelselinien tillkomst.

Under nästlidet års riksdag framhöllos vid behandlingen af då framlagda förslag om jernvägsbyggnader de olägenheter, som för landets jordbruk och näringar skulle föranledas af att betydande arbetskrafter toges i anspråk för vidlyftiga statsbanebyggnader, medan enskilda jernvägsanläggningar i större omfattning än någonsin förut samtidigt påginge; och torde äfven i år tillbörligt afseende härå böra mana till försigtighet.

En jernväg har gifvetvis till hufvudsakligt ändamål att bringa utveckling, kultur och välstånd. Men befaras kan, att den nu föreslagna jernvägen ej skulle visa sig i sådant afseende hafva åsyftad verkan. Har malmexporten en gång tagit sin väg öfver Norge, kan nemligen motses, att exporten öfver Luleå kommer att i nämnvärd mån inskränkas och att exploiteringen af Norrbottens malmer framgent kommer att

*uteslutande* taga vägen öfver Norge, hvarigenom den åsyftade industriella utvecklingen i Norrland icke komme till stånd, utan utländska verkstäder komme att skörda största vinsten af malmbrytningen, hvilken i och för sig icke synes vara egnad att i önskvärd mån höja utvecklingen i denna landsdel.

Ett varnande exempel föreligger i detta afseende från Spaniens grufvor, hvilka under årtionden rigtat utlandet med sin värderika malm utan att hafva mägtat tillföra det egna landet motsvarande nytta.

Att inom Sverige förädla all den malm, som årligen kan brytas inom Norrbotten, lärer visserligen icke kunna ifrågakomma. Men att med hänsyn till den kraft, som är att hemta från våra talrika vattenfall, en del och framdeles en stor del af denna malm med fördel kan inom landet förädlas och derjemte lemna värdefulla biprodukter, må icke af någon kunna förnekas; och att export af malm öfver de norrländska hämnarne kan under den tid af året, då de äro öppna för sjöfart, i stor skala bedrifvas, om blott tidsenliga anordningar åstadkommas, derom kunna vi från Amerika hemta lärdom. På sådant sätt skapades ett verksamt medel till uppmuntran af svenskt arbete, svensk industri, svenska näringar och svensk skeppsfart.

En bana från Kiirunavaara och Luossavaara malmfält till Gellivare med nödiga anordningar för en ökad trafik på Gellivare—Luleå—banan synes därför vara hvad man från svensk synpunkt bör eftersträfvä, hvarigenom befästningsfrågan för denna bana blefve af underordnad betydelse och jernvägsanläggningen komme att minskas från en bana å c:a 28 mil till en å c:a 10 mil. Hvad beträffar trafikeringen af denna jernväg, föreställer sig utskottet, att jernvägsfrakterna å densamma och dess fortsättning till Luleå må kunna sättas så låga, att malmtransporten derå med fördel må kunna ega rum, helst denna jernvägs rentabilitet måste anses vara af underordnad betydelse, då hänsyn toges till vigten för landet i dess helhet af att dessa malmer tillgodogöras inom densamma och att en uppblomstrande industri uppstår.

Ett uppskof ett eller annat år med ifrågavarande malmfyndigheters tillgodogörande i och för en noggrann utredning i detta afseende kan ingalunda vålla någon skada eller afsevärd olägenhet i jemförelse med vigten och betydelsen af en fullständig och omsorgsfull pröfning af här ofvan framhållna omständigheter.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, har utskottet, som, med anslutning till den af nästlidet års Riksdags statsutskott i detta ämne uttalade åsigt, funnit ifrågavarande jernväg, hvad utsträckning den än

må erhålla, böra byggas af staten, ansett beslut för närvarande icke må fattas om ifrågavarande jernvägsanläggnings utförande.»

af herr *Chr. Lundeberg*, som i hufvudsak instämt i herr *Bohnstedts* reservation;

af herrar *I. Wijk* och friherre *J. T. Gripenstedt* mot utskottets motivering.

---

Det skulle här antecknas, att herr *H. Andersson* icke närvarit vid utskottets behandling af de i detta utlåtande omförmälda ärenden samt att herr *A. G. L. Billing* icke deltagit i behandlingen af punkten 3:o af utlåtandet.