

N:o 87.

Ank. till Riksd. kansli den 3 maj 1898, kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning af Kongl. Maj:ts proposition om anläggande af ett jernvägsspår från Gellivare station till Koskulls kulle.

(R. A.)

Uti en till Riksdagen den 24 sistlidne mars aflåten proposition (n:o 91) har Kongl. Maj:t, under åberopande af hvad propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag innehöлле, föreslagit Riksdagen medgifva,

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

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen anmält, att bergverksaktiebolaget Freja uti en till Kongl. Maj:t ingifven skrift, med förmålan att bolaget genom köp förvärfvat en del grufveut mål

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

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

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

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

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

föreslagna banans längd i förhållande till sammanlagda längden af berörda bibanor.

Härförutom hade bolaget förklarat sig villigt att underkasta sig enahanda vilkor för trafiken å jernvägen Gellivare—Luleå, som vore och blefve gällande för aktiebolaget Gellivare malmfält.

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

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

Öfver förenämnda, af bergverksaktiebolaget Freja gjorda ansökning hade, enligt hvad departementschefen vidare meddelat, jernvägsstyrelsen den 7 sistlidne februari afgifvit utlåtande, deruti styrelsen, på de af bolaget anförda skäl, tillstyrkt anläggande för statens räkning af jernväg från Koskulls kulle till Gellivare station i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den ansökningen bifogade planritningen, under vilkor att bolaget förbunde sig ej mindre att kostnadsfritt till staten öfverlemna all den enskilde tillhöriga mark, som för anläggningen erfordrades, än äfven att såsom amortering af det belopp, hvartill anläggningskostnaderna enligt räkenskaperna kunde komma att uppgå, äfvensom räntegodtgörelse under den tid, amorteringen påginge, till statsverket årligen, tills amorteringen fullgjorts,

erlägga en afgift motsvarande sex procent å nämnda belopp, af hvilken afgift 3,6 procent borde beräknas som ränta och återstoden såsom amortering.

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

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

Uti sistberörda ämne hade sedermera chefen för jernvägsstyrelsen,

generaldirektören m. m. Th. Nordström den 19 sistlidne februari afgifvit en promemoria, deruti anförts att, då bolaget Freja skulle erlägga en viss årlig procent af anläggningskostnaden för spåret till Koskulls kulle, anledning icke syntes förefinnas att vid bestämmandet af den särskilda afgiften för malmforsling å nämnda spår frångå det pris, som, beräknadt för tonkilometer, erlades af aktiebolaget Gellivare malmfält för transport af dess malm å spåret från utmålet Välkomman. Sistnämnda bolag betalade en årlig afgift af 4,000 kronor för transportarbetet å spåret till dess nyssnämnda utmål, hvilken afgift, då spårlängden vore 3,5 kilometer och malmqvantiteten år 1897 uppgått till 248,015 ton, motsvarade för det året ett pris af 0,46 öre för tonkilometer. Det föreslagna spåret till Koskulls kulle skulle erhålla en längd af 9 kilometer och malmqvantiteten, som å detsamma skulle framforslas, hade bolaget uppgifvit till 75,000 å 100,000 ton årligen, hvadan transportarbetet för denna malm blefve 675,000 å 900,000 tonkilometer årligen. Efter här ofvan angifna beräkningsgrund eller ett pris af 0,46 öre för tonkilometer skulle således aktiebolaget Freja för framforslingen af dess malm komma att årligen betala 4,14 öre för ton eller ett belopp af 3,105 kronor, då malmqvantiteten uppginge till 75,000 ton, och 4,140 kronor, då 100,000 ton framforslades. Den afgift bolaget skulle betala för transport af en malmqvantitet, liggande mellan de af bolaget uppgifna gränserna 75,000 och 100,000 ton, syntes i afrundadt tal kunna bestämmas till 4,000 kronor, hvilket belopp borde vara det minsta, som bolaget skulle erlägga. För framforsling af en eventuelt större malmqvantitet årligen än 100,000 ton borde totala årliga afgiften ökas i samma proportion som ökningen i den forslade malmqvantiteten. På grund af hvad sålunda anförts ansåge generaldirektören Nordström aktiebolaget Freja böra tillförbindas att för transport å statens jernväg från Koskulls kulle till Gellivare station af bolagets malm erlägga till statens jernvägar en afgift af 4,14 öre för ton, med skyldighet för bolaget att, derest årsafgift enligt denna beräkningsgrund understege 4,000 kronor, till statens jernvägar dessutom erlägga skilnaden mellan sistnämnda belopp och den på ofvan angifna sätt för året beräknade ersättningssumman.

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

jernväg från nämnda kulle till Gellivare station och dels om öfriga malmförekomster i närheten, för hvilkas tillgodogörande denna jernväg i en framtid kunde tänkas blifva till gagn, och hade Lundbohm med anledning häraf den 5 sistlidne mars till departementschefen afgifvit en promemoria rörande nämnda frågor. Beträffande innehållet i denna promemoria tillåter sig utskottet att hänvisa till sid. 7—12 i statsrådsprotokollet.

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

Då departementschefen ansett lämpligt att, innan förevarande fråga underställdes Kongl. Maj:ts pröfning, rörande byggandet af ifrågavarande jernvägsspår och dess begagnande af bolaget upprättades ett för bolaget bindande förslag till aftal mellan staten och bolaget, upptagande bestämmelse jemväl om ställande från bolagets sida af erforderlig garanti för behöriga fullgörandet af de förbindelser, som enligt aftalet skulle åligga bolaget, hade departementschefen anmodat jernvägsstyrelsen att med bolaget förhandla om uppgörandet af ett dylikt aftal; och hade jernvägsstyrelsens chef med skrifvelse den 17 sistlidne mars öfverlemnadt förslag till öfverenskommelse i ämnet. Detta förslag hade af styrelsen för bergverksaktiebolaget Freja antagits och undertecknats; och ansåge departementschefen att, derest beslut om spåranläggningen blefve af Riksdagen fattadt, jernvägsstyrelsen borde erhålla bemyndigande att å statens vägnar underteckna samma aftal. Det uppgjorda förslaget är af följande lydelse:

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

§ 1.

Staten anlägger en jernväg från Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan till de bolaget tillhöriga, under den gemensamma benämningen

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

§ 2.

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

§ 3.

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

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

Med anläggningskostnad förstås icke blott den ursprungliga kostnaden vid jernvägens första anläggande, utan jemväl all annan kostnad, som derefter å jernvägen nedlägges och icke afser allenast underhåll utan ökar jernvägens kapitalvärde.

För bestämmande af hvad af statens utgifter för banan med tillhörande materiel skall hänföras till underhåll skola de för statens jernvägar i sådant afscende gällande föreskrifter lända till efterrättelse.

§ 4.

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

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

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

§ 5.

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

1:o) bevis att i af kongl. jernvägsstyrelsen i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade 100,000 kronor, derå bolaget, så länge det fullgör sina åtaganden enligt detta kontrakt, eger uppbära räntan; egande staten, derest, enligt Kongl. Maj:ts bepröfvande, bolaget brustit i sina förpligtelser, att ej mindre till säkerhetens ökande innehålla den för hvarje år å sagda belopp upplupna ränta, än äfven till betäckande af statens fordran använda panten, utan iakttagande af de i lag för realiserande af pant gifna föreskrifter;

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

§ 6.

Detta aftal vare ej gällande, förrän bolaget dels vidtagit den åtgärd, som enligt § 5 mom. 1 åligger bolaget;

dels aflemnad vederbörande domhafvandes bevis, att ansökning ingifvits om inteckning i nyssnämnda fastigheter till säkerhet för den i § 5 mom. 2 omförmälda skuldförbindelsen jemte vederbörligt bemyndigande för kongl. jernvägsstyrelsen att hos domhafvanden utbekomma förbindelsen, då inteckning för densamma beviljats.

§ 7.

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

§ 8.

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

§ 9.

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

Malmö den 16 mars 1898.

För bergverks-aktiebolaget Freja:

F. H. Kockum. *G. Beijer.*

L. Faxæ. *G. Bergström.*

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

Axel Eriksson. *Folke Hain»*

För egen del har departementschefen yttrat:

»Af den i ärendet åstadkomna utredning framgår, att den ifrågasatta spårförbindelsen är nödvändig för tillgodogörandet af malmfyndigheterna i Koskulls kulle och vidare att dessa fyndigheter torde vara af den be-

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

Under förutsättning af bifall till ofvannämnda förslag, har departementschefen slutligen anhållit att framdeles få underställa Kongl. Maj:ts pröfning frågan om anläggandet af en mötesplats mellan Nattavara och Nuortikon å linien Gellivare—Boden och om anskaffande af den för malmtransporten från Koskulls kulle till Luleå behöfliga tillökningen i rullande materiel. Departementschefen antog att kostnaden för den rullande materielen kunde förskjutas af tillgängliga medel och anslagsbehofvet anmälas hos 1899 års Riksdag i sammanhang med äskandet af anslag för annan rörlig materiel vid statens jernvägar.

På grund af hvad i detta ärende blifvit till statsrådsprotokollet meddeladt, finner utskottet skäl tillstyrka anläggande för statens räkning af

det ifrågasatta jernvägsspåret från Gellivare till de bergverksaktiebolaget Freja tillhöriga grufveutmålen Koskulls kulle, och torde det härför erforderliga kostnadsbeloppet lämpligen kunna, på sätt Kongl. Maj:ts förslagit, utgå af jernvägstrafikmedel. De vilkor och bestämmelser, som enligt statsrådsprotokollet föreslagits till tryggnande af statens ekonomiska intressen vid detta företag, synas utskottet vara i hufvudsakliga delar tillfyllestgörande. Dock har utskottet icke kunnat undgå att finna det belopp, som beräknats såsom årlig godtgörelse för den nya jernvägens trafikerande, vara väl knappt tilltaget. Med hänsyn dertill att för ombesörjande af trafiken för bolaget Frejas räkning erfordras nyanskaffning af rullande materiel till en beräknad kostnad af 590,000 kronor, anser utskottet, att den afgift, som bolaget skall till staten erlägga för transporten å det nya jernvägsspåret, icke må understiga 5,000 kronor årligen. Äfven om ifrågasvarande bansträcka skulle komma att mot särskilda afgifter upptaga trafik från grufvor eller industriella anläggningar, hvilka icke tillhöra bolaget Freja, bör enligt utskottets mening detta förhållande icke föranleda någon eftergift i det årsbelopp, som nämnda bolag eljest har att till staten erlägga. Ur det i statsrådsprotokollet meddelade förslag till kontrakt mellan staten och bolaget torde med anledning häraf böra uteslutas den i sista stycket af 4 § förekommande bestämmelse, hvarjemte den af utskottet förordade höjningen af minimiafgiften för trafiken från 4,000 kronor till 5,000 kronor påkallar häremot svarande ändringar i andra stycket af samma paragraf äfvensom i mom. 2 af 5 §.

Enligt mom. 1 af sistnämnda paragraf skulle bolaget till säkerhet för uppfyllande af sina åtagna förbindelser öfverlemna till jernvägsstyrelsen bevis att i af nämnda styrelse i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade 100,000 kronor, derå bolaget, så länge det fullgjorde sina åtaganden enligt kontraktet, egde uppbära räntan. Utskottet anser emellertid egentligast vara, att deposition för statens räkning sker i riksbanken, men då denna bank enligt den nya lag, som med nästkommande år träder i kraft, icke eger att för medel insatta å depositionsräkning lemna räntegodtgörelse, bör enligt utskottets mening ifrågasvarande deposition på det sätt fullgöras, att bolaget i riksbanken för statens räkning nedsätter af jernvägsstyrelsen godkända värdepapper till belopp af 100,000 kronor, å hvilka värdepapper bolaget under ofvan angifna förutsättning eger uppbära den utfallande räntan.

Slutligen har utskottet med afseende å den i 1 § af kontraktsförslaget intagna bestämmelsen, att jernvägen skulle vara färdig att öppnas för trafik innan utgången af nästkommande september månad, velat framhålla betänkligheten af att staten skulle förbinda sig att inom så kort tid fullborda

denna jernvägsanläggning. Ehuru företaget icke är af större omfattning, än att detsamma under vanliga förhållanden väl torde kunna utföras under denna tid, läser det dock, derest oförutsedda omständigheter skulle fördröja arbetet, lätt nog kunna hända att staten blefve urständsat att fullgöra en sådan förbindelse. Med afseende härå synes förtänksamheten bjuda, att staten i kontraktet förbehåller sig något längre tid för banans fullbordande, och anser utskottet att i sådant afseende bör bestämmas utgången af juli månad nästkommande år.

Till följd af de sålunda tillstyrkta ändringarna i vissa paragrafer af kontraktförslaget torde jemväl åtskilliga andra delar af detsamma böra undergå motsvarande redaktionsjemkningar, hvilka utskottet dock icke ansett sig hafva anledning särskildt påpeka.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställning, må medgifva att, för anläggande af ett jernvägsspår mellan Gellivare station å Luleå—Gellivarebanan och Koskulls kulle, må — under vilkor dels att till staten kostnadsfritt öfverlemnas all den enskilde tillhöriga mark, som för spåranläggningen erfordras, dels ock att behörig utfästelse lemnas derom, att af bergverksaktiebolaget Freja kommer att till staten erläggas ej mindre till anläggningskostnadens förräntning och amortering årligen, så länge amorteringen pågår, en afgift motsvarande sex procent å anläggningskostnaden, deraf 3,6 procent räknas såsom ränta och återstoden såsom amortering, än äfven under samma tid en särskild fraktafgift, icke understigande fem tusen kronor för år — af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af högst 425,000 kronor.

Stockholm den 3 maj 1898.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.
