

## Nr 76.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure, given Stockholms slott den 29 februari 1924.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Sven Lübeck.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29 februari 1924.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Departementschefen, statsrådet Lübeck anför:

I innevarande års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, punkt 20) har Kungl. Maj:t på min hemställan föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas i ämnet, för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 beräkna ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Beträffande motiveringen till berörda förslag torde få hänvisas till vad jag i nämnda proposition anförde i ämnet. Här må endast erinras, att då det gällde att besluta sig för att upptaga arbete å endera av de tidigare beslutade järnvägssträckorna Lycksele—Stensele (Storuman) och Jörn—Gubblijaure, jag på angivna skäl fann mig böra giva företräde åt den nordligare tvärbanan, dock med den inskränkning, att arbeten begränsades till sträckan mellan norra stambanan och Arvidsjaur. Emellertid hade i anledning av upptäckten av vissa mineralfyndigheter i Norsjö socken påbörjats utredning angående eventuell för-

*Bihang till riksdagens protokoll 1924. 1 saml. 56 häft. (Nr 76.)*

ändring av sträckningen av tvärbanan Jörn—Gubblijaure. Då denna utredning ännu icke avslutats, föreslog jag, att det av järnvägsstyrelsen för arbetenas påbörjande äskade beloppet, 500,000 kronor, borde tills vidare beräknas i statsverkspropositionen, och blev detta, såsom ovan nämnts, Kungl. Maj:ts beslut.

Sedan berörda utredning numera slutförts, torde jag få ånyo anmäla ärendet för Kungl. Maj:t.

Jämlikt statsmakternas beslut år 1917 (proposition nr 221 och riksdagens skrivelse nr 339) skall tvärbanan mellan norra stambanan och Gubblijaure å inlandsbanan framdragas från Jörn å norra stambanan å vattendelaren mellan Skellefte och Byske älvar i nordvästlig riktning över Stenträsk, Glommersträsk, Hålbjergs och Abborträsk till Arvidsjaur och därifrån vidare till Gubblijaure. I nyssnämnda proposition framhöllos emellertid såsom framdeles önskvärda åtskilliga andra bibanor från norra stambanan, däribland en bana från Bastuträsk genom Malåns dalgång, främst till Norsjö, vilken bana kunde ytterligare utsträckas till Malå socken.

Frågan om sträckningen av tvärbanan mellan norra stambanan och Gubblijaure i dess sydligaste del mellan nämnda stambana och Glommersträsk har emellertid sedermera blivit föremål för förnyat övervägande med anledning av en av chefen för Sveriges geologiska undersökning, överdirektören A. Gavelin den 30 november 1922 avgiven promemoria rörande malm- och kalkstensförekomster i Västerbottens län och deras eventuella inverkan på vissa kommunikationsfrågor. Ur denna promemoria torde få återgivas följande:

Efter statsmakternas beslut rörande inlandsbanan samt vissa tvärbanor mellan denna och norra stambanan hade malmgeologiska undersökningar inom Västerbottens län och vissa närliggande delar av Norrbottens län lett till påvisandet av ett antal förut obekanta malmfyndigheter av den beskaffenhet, att de syntes exploateringsvärda. Då de ifrågavarande fyndigheterna innehölle malmer, som för närvarande måste importeras i rå eller förädlad form för stora summor årligen, syntes de så snart sig göra läte böra utnyttjas.

Landet förbrukade under »normala» år 100,000—150,000 ton svavel (i form av gediget svavel och svavelkis) till ett värde av 5—7 miljoner kronor men producerade endast en mindre del (från Falu gruva, beräknad normal produktion 60,000 ton kis med omkring 22,000 ton svavel).

Importen av koppar torde, sedan kristidens kopparunderskott blivit fyllt, komma att uppgå till omkring eller något över 10,000 ton med ett värde av 10—15 miljoner kronor. Produktionen däremot, som vore grundad på importerad norsk kopparhaltig svavelkis, utgjorde 3,000—4,000 ton.

Västerbottens läns malmförekomster vore fördelade på två områden, fjälltrakterna och det s. k. Skelleftefältet. Fjälltrakternas fyndigheter hade ej någon betydelse för länets järnvägsfrågor. Skelleftefältet vore ett skifferbälte, som i östlig—västlig riktning övertvårade länet från kusten vid Skellefteå över Jörns, Norsjö och Malå socknar till norra delen av Lycksele socken och sydligaste delen av Sorsele socken. Malmförekomsterna inom Skelleftefältet kunde ur kommunikationssynpunkt delas i tre grupper, av vilka den grupp förekomster, som vore belägen efter en linje västerut från den närmast söder om Jörn befintliga stationen Kusfors å norra stambanan utefter Malån över Kristineberg vid gränsen mellan Malå och Lycksele socknar fram till Vindel-Gransele vid Vindelälven i Lycksele socken, vore av aktuellt intresse. Dessa förekomster, som utgjorde

länets och även landets betydligaste fyndigheter av svavelkis och kopparmalm, vore de enda, som hade ett sådant läge och vore så pass samlade inom ett begränsat område, att en järnväg till desamma kunde tänkas bliva räntabel. De viktigaste malmförekomsterna utefter linjen vore

Braxträskgruppen . . . . .	0—1	mil från stambanan
Malånäsgruppen . . . . .	1—2 1/2	» » »
Mensträsk . . . . .	3 1/2	» » »
Rakkejaur—Näsliden . . . . .	5	» » »
Kristineberg . . . . .	8 1/2	» » »
Vindel-Gransele . . . . .	10	» » »

*Braxträskgruppen* vore trots vidlyftiga undersökningar ännu föga känd och någon brytvärd malm där ännu ej funnen. Centralgruppens emissionsbolag vore inmutare och staten delvis jordägare.

*Malånäsgruppen* innefattade ett minst 1 1/2 mil långt och några kilometer brett stråk av malmförekomster, som började vid Udden ej mer än 7 km. ovan Kusfors och sträckte sig utefter Skellefteälven och Malån över kronoparken Malånäset och Bjurfors hemman mot Örträsk och Norrliden.

Endast stråkets centralare delar vore ännu närmare undersökta genom elektrisk malmletning, och av de funna elektriska dragen vore endast sex undersökta genom blottning eller diamanborrning. Av undersökningarna framginge emellertid redan nu tydligt, att Malånäsgruppen innefattade Skelleftefältets viktigaste och rikaste malmer.

De förekomster inom denna grupp, som varit föremål för någon närmare undersökning, vore:

1) *Bjurträsk* («Slättermyran»), 3 km. norr om Bjurträsk by på kronopark. Fullständigt blottad vore en malmarea av 150 kvadratmeter, med 37-procentig svavelkis, och en area av över 500 kvadratmeter med 30—32-procentig magnetkis samt något zinkmalm.

2) *Bjurliden*, i östra delen av Bjurfors hemman strax söder om Malån. Staten vore upptäckare och inmutare, Centralgruppens emissionsbolag jordägare. Tre starka elektriska drag vore påvisade, men endast det östligaste undersökt genom blottning. Malmarean utgjorde sannolikt omkring 1,000 kvadratmeter. I blottningen finnes prima svavelkis; av block att döma förekomme även zinkmalm och zinkhaltig svavelkis.

3) *Bjurfors*, belägen strax söder om Örträsktjärn. Malmen vore fördelad på tre drag.

a) *Bjurfors' östra drag*, beläget på kronoparken Malånäset, hyste Malånäsgruppens viktigaste malm, en rik kopparmalm. Genom borrningar hade redan konstaterats en malmarea av 2,000 kvadratmeter, innehållande samlad malm med i medeltal 4,5 å 5 % koppar samt något svavelkis. Så när som på svavelkisen vore all malm smältmalm att tillgodogöra på platsen, varvid malmens eget svavel finge tjäna som bränsle. Den redan påvisade malmen hölle över 1,000 ton koppar per 5 meters avsänkning, vilket motsvarade en mycket moderat årsbrytning, med vilken gruvan skulle nå 100 meters djup först efter 20 år.

b) *Bjurfors' mellersta drag* å överloppsmarken 15 B vore rätt obetydligt men kunde på grund av sitt läge förmodas föra brytvärd kopparmalm eller svavelkis.

c) *Bjurfors' västra drag* på Sävenäs aktiebolags mark vore rätt långt men smalt. Endast en borrning vore utförd, som visade en samlad 3 meter bred malmbank med prima svavelkis och magnetkis. Av block att döma skulle malmen huvudsakligen utgöras av prima svavelkis samt något kopparmalm med magnetkis och zinkmalm.

Runt *Mensträsket* vore kisanledningar funna på flera ställen. Undersökningarna vore emellertid ej slutförda och någon brytvärd malm ännu ej blottad.

Viktigast vore en förekomst vid norra byn, inmutad och elektriskt undersökt av Centralgruppens emissionsbolag. Tillsvärdare vore den endast känd genom ett antal vackra svavelkisblock.

*Rakkejaur*s malmfält vore beläget å kronoparken Släpptråskheden i Malå socken, strax norr om Släpptråskån, nära en mil ovan dess utflöde i Malån. Centralgruppens emissionsbolag vore inmutare och staten jordägare. Större delen av malmarean, 15,000—20,000 kvadratmeter, utgjordes av en fattig svavelkis, förorenad av arsenik och med allt för låga, icke extraktionsvärda guld- och silverhalter. Andra betydande delar av malmen utgjordes emellertid dels av kopparmalm, dels av en egendomlig komplex arsenik-koppar-antimon-blymalm med extraktionsvärda guld- och silverhalter.

Brytvärda malmer vore alltså påvisade, men fältet fordrade en vidare ingående undersökning, innan dess betydelse och värde definitivt kunde avgöras.

*Nästidens* malmfält, beläget  $\frac{1}{2}$  mil SSV om Rakkejaur, upptäcktes 1921. Centralgruppens emissionsbolag vore inmutare och jordägare. Förekomsten utgjordes huvudsakligen av prima svavelkis.

*Kristinebergs* malmfält vore jämte Malånegruppens malmer Skelleftefältets mest betydande. Förekomsten, som upptäcktes 1917 och utmåslades 1919, ägdes av ett konsortium. Malmen, med en area av sannolikt 6,000 å 7,000 kvadratmeter, utgjordes av 32—33-procentig svavelkis, grov och synnerligen lättanrikad, varav 2,000 kvadratmeter starkt kopparhaltig kis med 2 å 3 % koppar. Sistnämnda kis kunde brytas för sig.

*Vindel-Gransele*, Skelleftefältets västligaste malmförekomst, upptäcktes år 1921. Staten vore inmutare. Förekomsten vore ännu ej blottad, men av kompassdrag och block att döma föreläge en mindre, rätt rik kopparmalm.

Dessutom finnes å området mellan Kusfors och Vindel-Gransele endast en kalkförekomst av någon större betydelse, nämligen vid Borup i Norsjö socken. Den kalk, som härifrån dittills brutits, hade trots sin orenhet funnit en lätt avsättning inom Norsjö, Malå och Arvidsjaur's socknar samt östra delen av Lycksele socken.

Utnyttjande av malmförekomsterna mellan Kusfors och Vindel-Gransele kunde emellertid ej ske utan byggande av järnväg från stambanan upp genom området. Därvid hade framkastats tanken att lösa malmfältens järnvägsfråga genom att ändra sträckningarna av redan beslutade järnvägar i dessa trakter, däribland tvärbanan Jörn—Gubbliaure, som å sträckan Jörn—Glommerstråsk skulle utbytas mot en tvärbana, utgående från Kusfors å stambanan söder om Skellefte älv förbi Malånäsets, Menråsk's och Rakkejaur's fyndigheter samt därifrån över Skellefte älv till Glommerstråsk. Då sträckan Rakkejaur—Glommerstråsk ur malmsynpunkt ej vore av någon betydelse samt komme att gå genom oländig terräng och passera Skellefte älv men icke bleve mer än omkring en halv mil kortare än sträckan Jörn—Glommerstråsk, som komme att dragas genom sällsynt god och jämn terräng och genom bättre odlingsmarker, syntes järnvägsförbindelsen mellan Glommerstråsk med därovan belägna bygder och norra stambanan böra ledas till Jörn och ej till den bana, som skulle tillgodose malmtrafiken. Den särskilda malmbana, som alltså bleve erforderlig, borde utbyggas i två etapper. I första hand skulle banan alltså dragas till de nära stambanan belägna Braxträsk- och Malånäsuruppens fyndigheter, vilka beräknades kunna årligen producera 40,000 å 50,000 ton svavelkis och minst 1,000 ton koppar. Ett senare utbyggnadsstadium skulle bliva banans fortsättande till de längre från stambanan belägna malmfälten ända upp till Vindel-Gransele, vilka förekomster beräknades kunna årligen producera ytterligare 60,000 å 80,000 ton svavelkis och 1,000 ton koppar.

Närmaste plats för utskopning av malmen vore den 80 kilometer från Kusfors utanför Skellefteå belägna Kallholmen, som hade en god och för malm-

utlastning lämplig hamn. Då inom Sverige svavelkisen mest användes inom sulfitindustrien och de flesta sådana fabriker vore belägna vid Bottniska viken, borde svavelkisen från Skelleftefältet finna god avsättning på nära håll.

Med anledning av ifrågavarande förslag till omläggning av tvärbanan till Arvidsjaur hava från järnvägsstyrelsen den 2 februari 1923 lämnats vissa approximativa uppgifter, enligt vilka byggnadskostnaderna, efter 80,000 kronor för kilometer, för den redan beslutade sträckan Jörn—Glommersträsk om 33 kilometer skulle bli 2,640,000 kronor och för en linje Karsbäcken—Glommersträsk om 55 kilometer med anslutning vid Bastuträsk 4,400,000 kronor jämte bro över Skellefte älv 440,000 kronor eller tillhoppa 4,840,000 kronor. Årskostnaderna för bägge dessa linjer skulle bli, för linjen Jörn—Glommersträsk 280,000 kronor, varav driftkostnader 148,000 kronor och räntekostnader 132,000 kronor, samt för linjen Bastuträsk—Glommersträsk 504,000 kronor, varav driftkostnader 262,000 kronor och räntekostnader 242,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen den 2<sup>o</sup> 1923.

Kommerskollegium, som den 27 juni 1923 avgivit infordrat yttrande i ärendet, har därvid med överlämnande av införskaffade yttranden från bergmästaren i norra bergmästardistriktet, 1917 års mineralfyndighetskommission, Sveriges industriförbund och Svenska cellulosaforeningen i huvudsak anfört:

Kommerskollegium den 27<sup>e</sup> 1923.

Därest en järnväg anlades till ifrågavarande malmfält, borde densamma från Karsbäcken vid stambanan sträcka sig över malmfälten kring Malånäset. Beträffande banans fotsättning från Malånäset syntes en utredning böra verkställas rörande densammans anknyttande till Glommersträsk med uteslutande av bandelen Jörn—Glommersträsk. Sistnämnda fråga ävensom spörsmålet, huruvida banan från Malånäset skulle dragas fram till Glommersträsk genaste vägen eller i en krökning åt väster förbi fyndigheterna vid Mensträsk, syntes böra bero på resultatet av ytterligare undersökningar rörande malmförekomsterna i närheten av de olika sträckningarna. Kollegium hade nämligen icke funnit dittills utförda undersökningar tillräckligt säkert påvisa, att särskilt svavelkisförekomsterna, möjligen med ett undantag, vore brytvärda. Undersökningarna rörande ifrågavarande järnvägssträckningar syntes böra ske redan sommaren 1923.

För belysande av förbrukningen av svavel och svavelkis inom de delar av landet, för vilka svavelkisen från Skelleftefältet närmast skulle bli av intresse, hade kollegium i en handlingarna i ärendet bilagd tabell sammanställt upplysningar angående import av svavel och svavelkis till Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Härnösands och Söderhamns tullkammardistrikt under åren 1912—1922 ävensom rikssiffrorna för samma införsel under nämnda år. Av de meddelade siffrorna framginge, vilken stor andel av rikets ifrågavarande råvarubehov fölle på dessa delar av landet, inom vilka sulfitfabriker torde vara de enda nämnvärda förbrukarna av svavel eller svavelkis. En stor avsättning skulle alltså kunna beredas svavelkisen inom norra Sverige under förutsättning att den kunde levereras till sådant pris, att den kunde konkurrera med vara, som infördes från utlandet, huvudsakligen Norge, Spanien, Italien och Nordamerika. Och även om, som förut nämnts, förekomsternas brytvärdhet dittills ej tillräckligt säkert påvisats, kunde de dock anses ingiva förhoppningar därom. Fortsatta undersökningar för utrönande av jämväl svavelkistillgångarna påginge för det dåvarande, och en väsentligt ökad kännedom om fyndigheterna syntes kunna förväntas föreligga mot slutet av år 1923.

Utrednings-  
uppdrag åt  
järnvägs-  
styrelsen den  
29/6 1923.

Med överlämnande av kommerskollegii berörda utlåtande med tillhörande handlingar har Kungl. Maj:t den 29 juni 1923 uppdragit åt järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning för den ändrade sträckning av statsbanan Jörn—Gubblijaure, vartill samma utlåtande kunde giva anledning.

Framställ-  
ningar av  
Jörns kommun  
m. fl.

Därefter hava Jörns kommun samt ombud för Ullbergsträsk m. fl. byar hemställt, att den beslutade sträckningen Jörn—Glommersträsk måtte bibehållas oförändrad. Vidare hava ombud för Norsjö och Malå socknar hemställt, att tvärbanan till Arvidsjaur måtte dragas från Bastuträsk över Mensträsk och Grundträsk och därifrån över Skellefteälv och Stora Kallkällmyran till en punkt på den beslutade sträckan väster om Glommersträsk. En liknande sträckning har föreslagits av I. Lundström i Baktsjaure.

Järnvägs-  
styrelsen den  
7/12 1923.

Med skrivelse den 7 december 1923 har järnvägsstyrelsen inkommit med den anbefallda utredningen. Styrelsen anför därvid i huvudsak följande:

De malmfyndigheter, varom här vore fråga, låge i Norsjö och Malå socknar och vore i huvudsak belägna å en linje, som i nordvästlig riktning sträckte sig från trakten av Bastuträsks station å norra stambanan.

När det sålunda gällde att för tvärbanan Jörn—Gubblijaure undersöka den ändring i sträckningen, som kunde betingas för att tillgodose trafikbehovet för en blivande malm drift vid de nämnda fälten, syntes den nya sträckningens naturliga utgångspunkt å norra stambanan böra vara trakten av Bastuträsks järnvägsstation. Den nu undersökta sträckningen utginge sålunda från norra stambanan vid Nyborg, cirka 5 km. norr om Bastuträsks station, framginge därefter i nordvästlig riktning förbi Holmträsk, Kedträsk och Bjurträsk till Örträsk för att därifrån fortsätta i rakt nordlig huvudriktning över Skellefte älv och Granbergsliden till Glommersträsk, där den anknöte till linjen Jörn—Arvidsjaur—Gubblijaure. Det hade förutsatts, att trafiken mellan Bastuträsks station och Nyborg tills vidare skulle framgå på det redan befintliga huvudspåret samt att vid Nyborg endast skulle anordnas en skiljeväxel men icke någon trafikplats.

För att med järnvägsförbindelse tillgodose såväl trakterna å sträckan Glommersträsk—Arvidsjaur som de nyupptäckta malmfältsområdena kunde för lösningen av denna fråga uppställas tvenne huvudalternativ. Det ena alternativet, alt. I, skulle då avse dels anläggning av delen Jörn—Arvidsjaur av den tidigare beslutade Jörn—Gubblijaurebanan i oförändrad sträckning, dels ock framdeles, i samband med upptagandet av drift vid malmfälten, byggandet av en särskild bana från Bastuträsk fram till desamma och då i första hand till Örträsk. Det andra huvudalternativet, alt. II, skulle innebära anläggning av endast en ny bana, nämligen från Bastuträsk över Örträsk och Glommersträsk till Arvidsjaur.

En jämförelse mellan dessa båda alternativ föranledde styrelsen att anföra följande. Beträffande alt. I, två nya banor, kunde nämnas, att sträckan Jörn—Arvidsjaur med en längd av 76 km. beräknades draga en byggnadskostnad av 6,500,000 kronor samt att sträckan Bastuträsk—Örträsk med en längd av 33 km. beräknades i anläggning kosta 2,570,000 kronor. Således skulle för genomförande av alternativ I med en sammanlagd banlängd av 109 km., från Bastuträsk räknat, krävas ett anläggningsskapital av sammanlagt 9,070,000 kronor. Anläggning enligt alternativ II av endast en bana från Bastuträsk över Örträsk och Glommersträsk till Arvidsjaur med en längd av 110 km. beräknades kosta 9,700,000 kronor. Ett genomförande av alternativ II skulle

sålunda betinga en byggnadskostnad, som med 630,000 kronor överstege den för alternativ I uppkommande kostnaden. I intet av dessa belopp vore kostnad för anskaffning av rullande materiel medräknad.

Sett ur enbart byggnadskostnadssynpunkt borde alltså alternativ I föredragas. Vilketdera alternativ, som ur driftkostnadssynpunkt ställde sig förmånligast, hade även gjorts till föremål för undersökning.

Av den överslagsberäkning, som därvid verkställdes, framginge, att om driftkostnader och räntor på nedlagda byggnadskostnader sammanräknades, de båda alternativen i dessa hänseenden praktiskt taget vore jämställda.

Om de båda alternativen jämfördes med varandra med hänsyn till såväl erforderliga anläggningskapital och räntor å desamma som ock driftkostnader, skulle sålunda alternativ I hava företräde. Till förmån för detta alternativ talade emellertid även andra skäl. Ett genomförande av alternativ I, med två banor, krävde i första hand byggande endast av banan Jörn—Arvidsjaur med ett kapitalutlägg av 6,500,000 kronor, under det att däremot med anläggande av den särskilda malmbanan Bastuträsk—Örträsk kunde anstå i avvaktan på slutliga geologiska och ekonomiska utredningar i fråga om malmfyndigheterna. För en anläggning av den längre genomgående banan enligt alternativ II måste däremot redan från början disponeras ett kapital av icke mindre än 9,700,000 kronor, det vill säga 3,200,000 kronor mera än enligt alternativ I. Det borde också anmärkas, att om alternativ I med särskild bana till malmfälten valdes, denna bana med större frihet kunde sträckas, byggas och trafikerades, så att den mera speciellt tillgodosåge den rena malmtrafikens intressen.

Vidare kunde nämnas, att fyndorter för kismalm förekomme jämväl i trakterna väster om Örträsk och på betydande avstånd därifrån. I samband med nu verkställda undersökning för olika linjer hade en sträckning, vilken berörde jämväl en av dessa orter, nämligen Mensträsk, varit föremål för provning. Vid ett utförande av alternativ II men med den modifikation, att linjen framdroges över Mensträsk, uppstode en så avsevärd förlängning som 9 km. samt en kostnadsökning om icke mindre än 900,000 kronor. Dock uppnådde man icke ens med denna sträckning förbindelse med de västligare belägna fyndorterna, till vilka avståndet från Mensträsk uppginge till 40 å 50 km.

Vid anförda förhållanden ansåge styrelsen, att en bana till Glommersträsk icke borde framdragas över Mensträsk. Därest de västligare malmfyndigheterna skulle visa sig värda bearbetning, torde järnvägsförbindelse till desamma lämpligen böra anordnas från Örträsk. Under förutsättning att en grenbana Bastuträsk—Örträsk då redan vore anlagd, skulle sålunda erfordras endast en utsträckning västerut av denna bana. Skulle däremot Örträsk enligt alternativ II genomlöpas av en bana från Bastuträsk till Glommersträsk, komme den nya järnvägsförbindelsen till de västligaste malmfälten att få karaktären av en särskild grenbana från Örträsk. Genom ett val av alternativ II skulle man visserligen nu i första hand undgå de olägenheter i trafikeringshänseende, som alltid åtföljde anläggandet av en grenbana. Såsom nyss nämnts, skulle dock, så snart malmbrytning vid de västligare belägna fyndorterna bleve verklighet, en grenbana med utgångspunkt i Örträsk komma att erfordras i alla fall.

För båda alternativen kunde sålunda ifrågakomma anläggandet av en grenbana med därav följande olägenheter ur trafikeringsynpunkt. I detta hänseende kunde alltså alternativ I och II betraktas såsom nära likställda.

Vidkommande en av ombud för Norsjö och Malå socknar ifrågasatt västligare sträckning för en genomgångsbana, nämligen över Mensträsk och Grundträsk med anknytning till Jörn—Arvidsjaurbanan, cirka en mil väster om Glommers-träsk, ville styrelsen endast anföra, att det syntes helt uteslutet att anlägga en

bana genom dessa trakter utan att beröra Glommersträsks relativt stora samhälle med dess rika odlingsmöjligheter och vitt utgrenade vägnät.

Slutligen måste enligt styrelsens mening vid behandlingen av denna järnvägsfråga viss hänsyn tagas till Jörns samhälle, vars hittills pågående utveckling skulle förryckas, därigenom att denna plats genom framdragande av Arvidsjaurbanan till Bastuträsk skulle förlora kontakten med en stor del av det uppland, varav samhället för sin existens och framtida utveckling vore i betydande grad beroende.

Med stöd av vad sålunda anförts uttalar järnvägsstyrelsen såsom sin mening, att lösningen av nu förevarande järnvägsfråga borde ske enligt alternativ I, därvid sålunda i första hand borde anläggas delen Jörn—Arvidsjaur av tvärbanan Jörn—Gubblijaure samt dessutom, därest efter vidare utredningar ifrågavarande malmfält visade sig med fördel kunna bearbetas och produkterna försäljas, en särskild malmbana med anslutning till Bastuträsks station.

I anledning härav hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för påbörjande av arbetena å sträckan Jörn—Arvidsjaur av statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Kommerskollegium och Sveriges geologiska undersökning den 27/1 1924.

Till följd av remiss hava kommerskollegium och Sveriges geologiska undersökning den 31 januari 1924 avgivit gemensamt yttrande i ärendet. Ämbetsverken anförä därvid till en början, att resultatet av de under senare delen av år 1923 verkställda undersökningsarbetena å de särskilda malmfälten funnes närmare angivna i geologiska undersökningens till handelsdepartementet ingivna skrivelse den 25 januari 1924, och meddela ämbetsverken därur i korthet följande:

Inom *Bjurforsfältet* hade diamantborrningar utförts såväl inom den östra delen för fortsatt undersökning av den därstädes anträffade rika kopparmalmen som inom den västra delen, varest en relativt svag svavelkis föregående år påvisats. Kopparmalmens förhållande på djupet syntes på grund härav icke vara så regelbundet, som man på grund av föregående undersökningar väntat, i det malmineralen befunns ojämnt fördelade med endast relativt smala partier av rikare malm. Borrhållet inom västra delen av Bjurforsfältet träffade endast fattig anrikningssvavelkis. På mellersta Bjurforsfältets rikare svavelkis och zinkmalm hade inga nya undersökningar utförts. Det nu uppnådda resultatet motsvarade visserligen icke förväntningarna, men då särskilt kopparmalmsfyndigheten ändock syntes vara tillräckligt värdefull för att bliva föremål för exploatering, så snart kommunikationer åvägbringats, utfördes vidare undersökningar lämpligast i samband med blivande gruvsdrift.

Det i *Bjurliden* utförda borrhålet hade anträffat svavelkis och zinkmalm, ehuru icke av sådan kvalitet eller mäktighet, att fyndigheten utan ytterligare undersökningar syntes kunna beläggas med arbete. Dess exploatering torde få anses tillhöra ett senare skede av malmdistriktets utveckling.

Vid *Mensträsk* hade ett stort antal nya block av svavelkis samt även en del av kopparmalm anträffats, varjämte flera elektriska indikationer vore kända inom det område, som blockstudierna angivit såsom platsen för malmfyndigheterna. Då emellertid malm i fast klyft först i dagarna anträffats i ett diamantborrhål, vore det ännu för tidigt att närmare yttra sig om fältets betydelse för framtiden, även om denna efter studiet av blockförekomsten syntes lovande.

I *Rakkejaure* hade genom såväl diamantborrning som jordschaktning ökad kän-



nedom vunnits om därvarande kopparmalm och svavelkis. Kopparmalmen kunde väntas bliva brytvärd, men vore ännu allt för ofullständigt känd med hänsyn till såväl storlek som metallhalt. Svavelkisen åter syntes icke vara av sådan kvalitet, att den erbjöde särskilt stort intresse för närvarande. Arsenikkisen hade däremot ännu icke anträffats i fast klyft, och av nyfunna sådana block att döma syntes det troligt, att moderklyften till densamma befunne sig utom det hittills närmare undersökta området.

Vid *Näsliden* ansåge man sig genom diamantborrning hava påvisat en brytvärd malmarea av åtminstone 3,000 à 3,500 kvadratmeter. En stor del därav bestode av svavelkis, som torde vara direkt användbar som styckekeis, och en del hölle så mycket koppar, att den kunde få betydelse som kopparmalm. Analyseringen av borrhärnorna härifrån såväl som från Rakkejaur vore emellertid icke slutförd, varför några mera preciserade uttalanden ännu icke kunde göras.

Även utanför dessa malmfält hade under året undersökningar bedrivits, men dessa hade ännu icke givit några slutgiltiga resultat av nämnvärd betydelse.

Förhoppningar förefunnes emellertid att inom den malmförande zonen uppstå nya, för närvarande ökända malmfält, liksom att anledningar, som hittills ej hunnit undersökas, skulle befinnas vara av betydelse.

För egen del anföra ämbetsverken följande:

»Emedan de under senare delen av år 1923 utförda undersökningarna icke givit tillräckligt upplysande resultat, är kännedomen om malmfyndigheterna ännu icke nog ingående för att därpå grunda en någotsånär tillförlitlig beräkning över blivande sannolika brytningskvantiteter och därav härrörande frakter för en järnväg. Då såväl koppar som svavel för närvarande betinga avsevärt lägre priser i förhållande till förkrigspriserna än som svarar emot den allmänna stegringen av varuprisnivån och den sannolika utvecklingen av dessa priser i framtiden är synnerligen svår att överblicka, är även uppgörandet av kalkyler över blivande tillgodogörande av härvarande fyndigheter en synnerligen vansklig sak. För den händelse beslut om byggandet av en järnväg genom det malmförande distriktet icke skulle fattas förrän undersökningarna fortskridit så långt, att banans bärighet genom frakter av bergverksprodukter kunde anses vara fullt säkerställd, måste helt visst fattandet av beslut i frågan ytterligare uppskjutas. Dock anse ämbetsverken ett uppskov varken nödvändigt eller ens lämpligt. I järnvägsstyrelsens skrivelse den 7 december 1923 uttalas också den åsikten, att en särskild malmbana med anslutning till Bastuträsks station borde anläggas, därest efter vidare utredningar ifrågavarande malmfält visa sig med fördel kunna bearbetas och produkterna försäljas.

Om man endast fordrar, att fyndigheter, som med fördel kunna bearbetas, skola vara påvisade, för att en bana skall komma till stånd — att under förutsättning av erforderliga kommunikationer avsättningen av produkterna kan göras lönande hålla ämbetsverken för säkert — så måste detta villkor redan utan vidare utredningar anses vara fyllt. Med järnvägsstyrelsens utgångspunkt läser alltså icke föreliggande något hinder för att omedelbart gå till beslut om byggande av en särskild malmbana.

Med hänsyn till de stora kvantiteter koppar och svavelkis samt svavel, som årligen importeras, måste det även framstå som ett betydande statligt intresse, att de möjligheter till framskaffande inom landet av dylika produkter, som fyndigheterna inom Skelleftefältet erbjuda, vederbörligen utnyttjas. En nödvändig förutsättning för ett utnyttjande är emellertid skapandet av kommunikationer, och det torde med fog kunna göras gällande, att statens ingripande till järnvägsfrågans lösning bör äga rum redan innan undersökningsresultaten nått så långt, att den blivande järnvägens bärighet kan anses fullt säkerställd. Med

de särskilt stora svårigheter, som undersökningarna i den av mäktiga jordlager betäckta terrängen inom ifrågavarande område erbjuda, kan man näppeligen påräkna, att medel härtill skola kunna i tillräcklig utsträckning erhållas från privat håll, om icke genom järnvägs anläggande möjligheter erbjudas till utnyttjande inom relativt kort tid av gjorda fynd. Undersökning på statens bekostnad av hela det stora område, inom vilket malmfyndigheter med utsikt till framgång anses kunna eftersökas, torde icke ens kunna ifrågasättas, särskilt med tanke på de därmed förbundna stora kostnaderna och det i alla fall ovissa resultatet av malmletning. Såsom ett ytterligare skäl för staten att nu besluta anläggandet av en bana genom malmdistriktet få ämbetsverken framhålla betydelsen av ett sådant beslut vid behandling av frågan om nyttiggörande av kronans härvarande gruvegendom, vare sig detta skall åvägabringas genom utarrendering eller på annat sätt. Innan järnvägsfrågan är löst, kan helt enkelt icke en ekonomiskt hållbar plan för tillgodogörande av denna statens gruvegendom uppgöras.

Järnvägsstyrelsens nu föreliggande utredning över anläggnings- och driftkostnader för de särskilda alternativa sträckningarna av en järnväg mellan Glommersträsk och stambanan samt av en särskild malmbana synes ganska tydligt giva vid handen, att av dessa det av järnvägsstyrelsen förordade alternativet är det förmånligaste. Ämbetsverken anse sig därvid särskilt böra framhålla den av järnvägsstyrelsen omnämnda betydelsen av att med en särskild malmbana de västligare malmfältens trafikbehov skulle kunna tillgodoses mycket bättre om banan utsträcker successivt i mån av behov. Den av ombud för Norsjö och Malå socknar ifrågasatta västligare sträckningen, som ej närmare undersökts av järnvägsstyrelsen, synes visserligen kunna tillgodose trafikbehovet för bergshanteringens vidkommande för en avsevärd tid framåt och på grund härav vara värd större beaktande, men med anledning av den stora betydelse, som tillmätts järnvägens framdragande förbi Glommersträsk såväl vid frågans behandlande vid 1917 års riksdag som sedermera och nu senast av järnvägsstyrelsen, anse sig ämbetsverken dock icke böra göra något uttalande i denna riktning. I proposition nr 221 till 1917 års riksdag, som ligger till grund för beslutet om, bland annat, tvärbanan Jörn—Arvidsjaur, anfördes som en av tvärbanornas huvudsakliga uppgifter att framkalla ökat näringsliv i främsta rummet i tvärbanornas direkt berörda områden. Näringslivet inom området för Jörn—Arvidsjaurbanan beräknades då huvudsakligen bestå i jord- och skogsbruk. Några nämnvärda möjligheter till industriell utveckling grundad på annan råvara än den skogen lämnade påräknades icke. Genom de därefter gjorda upptäckterna av malmförekomster inom Skelleftefältet hava utgångspunkterna för bedömandet av lämpligaste läget av en tvärbana i trakten av gränsen mellan Västerbottens och Norrbottens län ändrats i så hög grad, att det allvarligt kan ifrågasättas, huruvida icke de nytillkomna möjligheterna för uppkomsten av ett betydande bergsbruk borde föranleda ett förnyat övervägande av frågan i dess helhet. Man har nämligen att uppmärksamma, att alla skäl, som anförts för sträckningen Jörn—Arvidsjaur och som hänföra sig till traktens ekonomiska utvecklingsmöjligheter, jämväl gälla för en sträckning av banan genom malmområdet, men att därtill komma för den senare sträckningen alla de möjligheter, som betingas av malmförekomsterna. Då det emellertid ur synpunkten av de intressen, ämbetsverken nu närmast hava att beakta, är tillräckligt, om en bana till de västerbottniska malmfälten kommer till stånd, hava ämbetsverken, då järnvägsstyrelsens förslag räknar med en särskild sådan bana, ansett sig sakna anledning att närmare ingå på fråga om ny sträckning av den redan beslutade tvärbanan.

Om man i anslutning till riksdagens beslut 1917 och ämbetsverkens ovan

anförda synpunkter utgår från, att tvenne banor skola byggas i trakten, den ena från Jörn och den andra från Bastuträsk, uppställer sig den frågan, i vilken ordning de böra komma till utförande. Det torde icke utan fog kunna hävdas, att en järnväg har väsentligen större vital och framför allt mera aktuell betydelse för nu ifrågavarande industri, vilken för sin existens helt enkelt fordrar tillgång till järnväg för transport till utskeppningshamn.

Ämbetsverken hålla fördenskull före, att ett beslut om byggande av den särskilda malmbanan i varje fall icke bör fattas senare än i samband med anvisande av anslag för påbörjande av den redan beslutade banan Jörn—Arvidsjaur.»

På grund av det ovan anförda tillstyrka ämbetsverken bifall till järnvägsstyrelsens hemställan om beredande av anslag för påbörjande av arbetena å sträckan Jörn—Arvidsjaur, detta dock endast under förutsättning, att beslut samtidigt fattas om byggande inom närmaste tiden jämväl av en järnväg från Bastuträsk upp till malmfälten i Skelleftefältet.

Därest ämbetsverkens sålunda gjorda hemställan icke skulle vinna beaktande, förorda ämbetsverken för sin del en förnyad undersökning av frågan i dess helhet, därvid alltså även den av Norsjö och Malå kommuner föreslagna sträckningen skulle bli föremål för närmare detaljundersökning i jämförelse med övriga hittills prövade alternativ.

I anledning härav har Arvidsjauras sockens järnvägskommitté hemställt, att beviljande av anslag till tvärbanan Jörn—Arvidsjaur icke måtte ställas i beroende av beslut om anläggning av järnväg till malmfälten i Norsjö och Malå socknar.

Arvidsjauras  
sockens järn-  
vägs-  
kommitté.

De fyndigheter inom det s. k. Skelleftefältet, som under de senare åren uppdagats, synas huvudsakligen innehålla sådana mineral, kopparmalm och svavelkis, vilka ej i landet i övrigt, så vitt hittills är känt, förekomma i sådan utsträckning, att det inhemska behovet därmed kan tillgodoses, varför en avsevärd import därav från utlandet äger rum. Det skulle därför vara av stor betydelse ej blott för den svenska industri, som för sin tillverkning använder svavel och svavelkis, utan jämväl för landet i dess helhet, om genom ifrågavarande malmfyndigheters utnyttjande behovet av koppar och svavel kunde i större utsträckning än nu tillgodoses inom landet och sålunda införseln härav nedbringas. Jämväl för staten såsom delägare i flera av fyndigheterna skulle ett sådant utnyttjande kunna bli av direkt ekonomiskt intresse. För att möjliggöra detta skulle emellertid erfordras, att fyndigheterna genom anläggning av järnväg sattes i förbindelse med det övriga järnvägsnätet. Järnvägsstyrelsen, som i sådant syfte verkställt en undersökning angående förändrad sträckning av den närmast malmfälten belägna av de beslutade norrländska tvärbanorna, nämligen statsbanan Jörn—Gubbliaure, har för frågans lösning framlagt två alternativ. Enligt alternativ I skulle bandelen Jörn—Arvidsjaur av berörda statsbana byggas i redan beslutad sträckning och sedermera, när ifrågavarande malmfyndigheter visas kunna med fördel utnyttjas, en särskild bana anläggas från Bastuträsk till malmfyndigheterna inom Malånäsgruppen och i mån av behov vidare västerut. Alternativet II innebär förändring av sträckningen av oförmälda statsbana sålunda,

Departement-  
chefen.

att densamma i stället för Jörn skulle få Bastuträsk såsom utgångspunkt vid norra stambanan och därifrån dragas över Örträsk, eventuellt över Mensträsk, till Glommersträsk, varifrån banan skulle följa den beslutade sträckningen till Arvidsjaur. Kostnaderna för dessa banor beräknas bliva, enligt alternativ I för sträckan Jörn—Arvidsjaur om 76 kilometer 6,500,000 kronor och för banan Bastuträsk—Örträsk om 33 kilometer 2,570,000 kronor eller sålunda för tillhoppa 109 kilometer bana 9,070,000 kronor samt enligt alternativ II för banan Bastuträsk—Glommersträsk—Arvidsjaur om 110 kilometer 9,700,000 kronor eller, med sträckningen äfver Mensträsk, om 119 kilometer 10,600,000 kronor. Härtill skulle komma järnväg till de västligare malmfyndigheterna, enligt alternativ I såsom fortsättning av banan Bastuträsk—Örträsk och enligt alternativ II såsom grenbana från Örträsk, eventuellt från Mensträsk.

De undersökningar av ifrågavarande malmfyndigheter, som hittills verkstälts, hava emellertid icke medfört sådana resultat, att man därav kan erhålla en bestämd uppfattning, huruvida fyndigheterna kunna bliva föremål för brytning i större omfattning. Ännu föreligger sålunda icke någon utredning rörande brytningskostnaderna och avsättningsmöjligheterna för produkterna från berörda fyndigheter, vilka faktorer särskilt beträffande svavelkisen äro av avgörande betydelse för bedömande av frågan om fyndigheternas brytvärdighet. Med hänsyn till transportkostnaderna skulle svavelkisen tänkas kunna i konkurrens med från utlandet importerad svavelkis finna avsättning företrädesvis vid de vid Bottniska vikens kuster belägna sulfidfabrikerna. Enligt vissa från järnvägsstyrelsen infordrade utredningar skulle emellertid en verkligt betydande avsättning för Skelleftefältets svavelkis kunna vinnas endast i det fall, att den kunde tillhandahållas till sådant pris, att övergången från den nu övervägande användningen av svavel till svavelkis bleve ekonomiskt fördelaktig. Vid bedömande härav lär enligt utredningen huvudvikten böra fästas vid frågan, huruvida Skelleftefältets svavelkis kommer att i brytning ställa sig billigare eller beträffande koppar- eller svavelhalt visa sig bättre än den utländska svavelkisen. Endast i sådant fall väntades nämligen den svenska svavelkisen kunna föras i marknaden till ett sådant pris för varje därav vunnna enhet svavel, att med hänsyn till de större driftkostnader, som följa med användningen i produktionsprocessen av svavelkis i stället för svavel, full konkurrenskraft med marknadspriset å importerat rent svavel komme att ernås. Beträffande kopparmalmen torde visserligen avsättningssvårigheter icke vara att förvänta, men synes det i varje fall icke kunna bliva fråga om godskvantiteter av större vikt för en malmbanas ekonomi. De hittills verkställda undersökningarna äro emellertid otillräckliga såsom grundval för bedömande av fyndigheternas betydelse.

Vid nu angivna förhållanden synes tiden ännu icke vara inne att fatta beslut om byggande i dessa trakter av en järnväg, vars sträckning i övervägande grad skulle bestämmas med hänsyn till transporten av produkter från ifrågavarande malmfyndigheter. En järnvägsförbindelse från norra stambanan upp genom malmfälten till Kristineberg med eventuell fortsättning till inlandsbanan torde sålunda för närvarande icke böra ifrågasättas. Av samma anledning synes ej heller järnvägsstyrelsens alternativ II, enligt vilket tvärbanan till Arvidsjaur

skulle beröra de närmast norra stambanan belägna malmfälten, böra förverkligas. Genomförandet av detta alternativ skulle dessutom redan från början kräva ett icke obetydligt större kapitalutlägg än byggandet av båda de i alternativ I ingående bansträckorna skulle medföra, under det att vid val av alternativ I anläggningen av den ena bansträckan kan uppskjutas till lämplig tidpunkt.

Då alltså förekomsten av omförmälda mineralfyndigheter icke bör vara avgörande för ifrågavarande tvärbanas sträckning, synes det icke föreligga skäl till avvikelse från riksdagens tidigare fattade beslut, enligt vilket järnvägen med utgångspunkt från Jörn skulle gå över Glommersträsk till Arvidsjaur. Jag tillåter mig i detta sammanhang erinra om de gynnsamma odlingsmöjligheterna i trakten av Glommersträsk, om denna bansträckas betydelse för tillgodogörandet av särskilt statens skogar i dessa trakter och slutligen om angelägenheten av att på detta sätt uppnå närmare förbindelse med det sjösystem, som från Avaviken sträcker sig ända upp till Arjeplog och varigenom dessa trakter skulle erhålla en välbehörlig förbättring av sina kommunikationer. Det bör även anmärkas, att om tvärbanan till Arvidsjaur utginge från Bastuträsk, Jörns stationssamhälle skulle lida väsentligt avbräck i de handelsförbindelser med Arvidsjours och Arjeplogs socknar, som verksamt bidragit till samhällets utveckling. En sådan åtgärd skulle förefalla så mycket obilligare, som samhället på grund av statsmakternas tidigare åtgöranden torde hava anledning räkna med en för samhället gynnsam lösning av frågan.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anser jag mig böra förorda, att bandelen Jörn—Arvidsjaur av tvärbanan Jörn—Gubblijaure nu påbörjas. Så snart genom ytterligare utredningar blivit ådagalagt, att malmfyndigheterna inom Skelleftefältet kunna tillgodogöras på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt och i sådan omfattning, att en särskild malmbana kan anses motiverad, lärer staten — som, oavsett sin delaktighet i fyndigheterna, givetvis har intresse av att landets naturtillgångar utnyttjas, icke minst då därigenom införseln från utlandet kan nedbringas — icke underlåta att medverka härtill genom anläggandet av en järnväg från norra stambanan till berörda malmfyndigheter.

Beträffade frågan om beredande av medel till påbörjande av arbetet å banan Jörn—Arvidsjaur må omnämnas, att järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 oktober 1923 hemställt, att av de utav riksdagen anvisade medlen för nödhjulsarbeten vid kommunikationsverken ett belopp av 200,000 kronor måtte ställas till styrelsens förfogande för igångsättande å bandelen Glommersträsk—Arvidsjaur av vissa arbeten för att bereda sysselsättning för åtminstone de äldre av de arbetare vid inlandsbanan och statsbanan Hällnäs—Stensele, som bleve lediga till vintern 1923—1924. I yttrande häröver den 17 oktober 1923 har statens arbetslöshetskommission avstyrkt framställningen samt såsom skäl därför i huvudsak anført, att, då arbetslösheten i Norrland så gott som fullständigt upphört, det icke skulle möta några svårigheter att bereda sysselsättning åt berörda arbetare vid de arbetsföretag, som av Norrlands statsarbeten måst lämnas ofullbordade, samt att en sådan användning av den lediga arbetskraften vore bättre än att igångsätta nya nödhjulsarbeten. Järnvägsstyrelsen har i anled-

ning härav i utlåtande den 29 oktober 1923 vidhållit sin framställning under framhållande av att, då tvärbanan Jörn—Gubblijaure i varje fall skulle komma till utförande, de ifrågasatta arbetena å densamma icke kunde betecknas såsom nytt nödhjälpsarbete. Slutligen har länsstyrelsen i Norrbottens län i utlåtande den 13 november 1923 tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning. Med hänsyn till vad arbetslöshetskommissionen anfört och då det ej syntts lämpligt att igångsätta några arbeten å banan Jörn—Arvidsjaur, innan densammas sträckning blivit definitivt fastställd, har jag emellertid ansett järnvägsstyrelsens berörda framställning icke böra föranleda någon åtgärd.

Vidare hava Arvidsjaur's sockens kommunalnämnd och järnvägskommitté hemställt, att till påbörjande av arbeten å bansträckan Jörn—Arvidsjaur måtte anvisas ett anslag av 1,000,000 kronor. Jag anser dock tillräcklig anledning icke föreligga att tillstyrka beviljande av högre belopp än järnvägsstyrelsen föreslagit och jämväl i statsverkspropositionen beräknats eller 500,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure för budgetåret 1924—1925 anvisa ett reservationsanslag av ..... kronor 500,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Adelgren.*