

N:o 33.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående anslag för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär; gifven Stockholms slott den 8 mars 1895.

Med åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär och denna bibanas utrustning med trafikmateriel två millioner sexhundra tusen kronor samt anvisa detta belopp att utgå från riksgäldskontoret i mån af behof under detta och nästkommande år.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

V. L. Groll.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 8 mars
1895.*

Närvarande:

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve LEWENHAUPT,
Statsråden: friherre ÅKERHJELM,
ÖSTERGREN,
GROLL,
WIKBLAD,
GILLJAM,
friherre RAPPE,
CHRISTERSON och
WERSÅLL.

Hans Maj:t Konungen behagade bevilja hans excellens herr stats-
ministern Boström, på grund af sjukdom, tjänstledighet, till dess hans
helsotillstånd tilläte honom att i tjenstgöring åter inträda, samt i nåder
förordna statsrådet Wersäll att under tiden förestå finansdepartementet.

3:o.

Departementschefen statsrådet Groll anförde i underdånighet efter
gemensam beredning med finansdepartementet:

Uti underdånig skrifvelse den 22 februari 1894 har jernvägsstyrel-
sen — med erinran att behovet af att genom sidobanor förbinda den
uppåt gående stambanan genom Norrland ofvanom Storvik med den
mera befolkade kuststräckan utmed Bottniska hafvet och de hamnar,
öfver hvilka såväl utförseln af landets produkter som införseln af för-
nödenhetsvaror af ålder gått, framhållits uti alla de nådiga propositio-
ner, Eders Kongl. Maj:t aflåtit om anläggning af utgreningsbanor från
nämnda stambana och som städse af Riksdagen bifallits, och att till

följd deraf under senaste tiotal år jernvägar till Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Örnsköldsvik dels blifvit inköpta och ombygda dels nyanlagda samt medelst en nyligen färdigbygd enskild jernväg, till hvilken Riksdagen beviljat ett större låneunderstöd, jernvägsförbindelse öppnats från stambanan vid Sollefteå till Hernösand, samt att härigenom stambanan genom Norrland å den 518 kilometer långa sträckningen från Storvik till Mellansel, knutpunkten för banan till Örnsköldsvik, blifvit försedd med erforderliga bibanor — vidare förmått att samma behof af förbindelse med kustlandet förefunnes för den nordligare 400 kilometer långa bansträckan från Mellansel till Boden samt att styrelsen förty ansåge sig böra till Eders Kongl. Maj:t afgifva förslag till anläggning af en bibana från den öfre delen af stambanan genom Vesterbottens och Norrbottens län, i hvilket afseende jernvägsstyrelsen anført:

Genom inköpet för statens räkning af Luleå—Gellivara jernväg egde redan stambanans ändpunkt i Norrbottens län och en del af den vester och söder om Boden liggande delen af samma län förbindelse med Bottenhafvet. Och å sin sträckning söder om Vesterbottens län hade, som ofvan erinrats, stambanan blifvit förbunden med de viktigaste kustorterna; men deremot saknades sådan förbindelse ännu å stambanans 241 kilometer långa sträckning genom Vesterbotten. Jernvägsstyrelsen ansåge därför denna sistnämnda stambanedel företrädesvis böra sättas i direkt förbindelse med någon af länets kustorter.

Genom Eders Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut hade stambanan genom Vesterbottens län å en stor del af sin sträckning framdragits på ett längre afstånd från kusten, än som i allmänhet vore förhållandet å den söder om detta län belägna delen af norra stambanan. Om härigenom visserligen den kortaste och billigaste lämpliga vägsträckning erhållits, hade stambanan dock blifvit förlagd på sidan om det mest bebodda och odlade kustbältet och genomginge därför ännu föga bruten bygd.

Någon trafik å denna sträcka, förutom den genomgående, som komme att uppstå, sedan stambanan i sin helhet blifvit öppnad, och som väl i alla händelser icke kunde uppnå någon betydighet, kunde ej påräknas, såvida icke stambanan genom en sidogren förbundes med kustlandet, hvilket hade vida större betingelser för att framkalla transporter af personer och gods, emedan befolkningen der vore koncentrerad och dessutom hamnplatserna antagligen komme att fortfarande i icke ringa mån förmedla handeln med de inre landsdelarne, åtminstone under den del af året då sjöfarten vore öppen.

De banor till kusten, som kommit i fråga inom detta län, vore en

till Umeå och en till Skellefteå eller det närliggande Kåge. Af dessa vore banan till Umeå den mest afsevärda för samfärdseln inom länet, enär Umeå stad vore länets hufvudort och redan såsom sådan i liflig förbindelse med länets olika delar, hufvudsakligen de inåt landet liggande, samt hade en befolkning af omkring 3,500 personer och af dessa skäl lemnade större utsigter till trafik än någon annan ort inom länet. Ett annat företräde hade denna bansträckning framför andra eventuella deruti att densamma, hvilken skulle utgå från Vännäs station, blefve den kortaste och billigaste samt att den på samma gång skulle genomgå den starkt bebyggda och väl uppodlade dalsträckan utmed Ume elf.

Vidare har jernvägsstyrelsen, med anmälan att styrelsen på grund af omförmälda omständigheter under 1893 års höst låtit verkställa undersökningar för en bibana från Vännäs till Umeå stad och hafvet, öfverlemnadt ett på den härigenom vunna fullständiga utredningen rörande en sådan anläggning grundadt band profil- och planritningar jemte ett band innehållande kostnadsförslag m. m. och dervid på följande sätt redogjort för denna bibanas sträckning och för de kostnader, en sådan anläggning skulle medföra för staten.

Den undersökta jernvägslinien hade, såsom å generalkartan med röd fulldragen linie utmärkts, framdragits genom Vännäs kyrkoby och öfverginge sedermera Vindelelfven vid dess sammanflöde med Ume elf för att derefter medelst en större böjning åt söder ingå i Ume elfs dalgång och följa densamma på dess norra sida förbi Brattby, Gubböle, Svallet, Norrfors samt Brännlandsgårdar fram till Umeå stad. Förutom den med anledning af vattendragets stora bredd svåra öfvergången af Vindelelfven vid Vännäs och några större terrasseringsarbeten i den trånga dalgången vid Norrfors mötte inga svårigheter för jernvägsliniens framdragande.

I afsigt att erhålla en fördelaktigare öfvergång af Vindelelfven hade derjemte undersökts en nordligare linie från Vännäs öfver Spöland till Gubböle, hvarvid elfven skulle öfvergås en kilometer högre upp; men då denna linie, som å generalkartan vore utmärkt med streckad röd linie, skulle medföra en vägförlängning af 2,8 kilometer samt framgå i en för banans lutningsförhållanden mera ogynsam terräng, vore förutnämnda liniesträckning förbi Vännäs kyrka att föredraga.

Vid Umeå skulle jernvägsstationen erhålla fördelaktigt läge på den jemna sandplatån norr om staden, men för att nedkomma till stadens magasinier vid elfven erfordrades anläggning af ett 2,6 kilometer långt sidospår.

Enär under nuvarande förhållanden mera djupgående fartyg icke

kunde uppgå till staden utan nödgades lossa och lasta vid Holmsunds lastageplats och en påtänkt reglering af Ume elf från staden till den närmare elfmynningen belägna Storfjärden ej ännu kommit till utförande, hade erfordrats att vidare framdraga undersökningslinien från Umeå till lämpligt ställe vid elfmynningen, hvarest tillräckligt vattendjup för djupgående fartyg förefunnes. Vid förut på enskild bekostnad verkställd undersökning från Vännäs till hafvet hade linien framdragits utmed elfvens norra strand till Holmsund; men då jernvägen till sistnämnda ställe skulle komma att genomgå Sandviks stora brädgård samt inkräkta på den redan nu för trävaruskeppningen derstädes tränga lastplatsen, och svårighet derjemte funnes att vid Holmsund erhålla tillräckligt utrymme för upplag, samt högst betydlig och dyrbar expropriation derstädes måste ega rum, hade vid de af jernvägsstyrelsen föranstaltade undersökningarne Holmsund ej ansetts lämplig som slutpunkt för bibanan. Den nu utstakade linien följde från staden norra elfgrenens norra strand men vore dragen öfver en i det närmaste igengrundad mindre elfgren fram till den stora och för upplag särdeles lämpliga, i elfmynningen liggande ön Storsandskär.

Vid Storsandskär hade i förslaget beräknats uppmuddring af elfven utmed dervarande kaj och lastbrygga, så att intill tolf fot djupgående fartyg kunde lägga till vid stationen. För att kunna mottaga än djupare liggande fartyg erfordrades uppmuddring af segelränna genom en nedanför stationen af elfvens afsättningar bildad vidsträckt sandbank, men till dess en sådan blifvit upptagen kunde öfverförandet af gods till de mera djupgående fartygen ske i pråmar. Kostnaden för de elfarbeten, som blefve nödvändiga för att bereda en farled af 20 fots djup, hade nemligen af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt en bifogad skrifvelse och kostnadsförslag, beräknats komma att uppgå till 500,000 kronor; och ehuru denna reglering icke behöfde omedelbart utföras, vore det dock önskligt att den komme till stånd inom en icke alltför aflägsen tid.

Den utstakade linien från Vännäs till Umeå stad hade en längd af 31 kilometer och med dess fortsättning från staden till Storsandskär, 8 kilometer, en längd af tillhopa 39 kilometer. Liniens anläggning vore beräknad kosta 2,400,000 kronor, uti hvilken summa byggnaden af den stora bron öfver Vindelelven inginge med 324,000 kronor. Den nämnda byggnadskostnaden motsvarade i jemna hundratal 61,500 kronor per kilometer. Lades härtill kostnaden för banans utrustning med rörlig materiel, beräknad såsom öfligt efter 5,000 kronor per kilo-

meter, blefve hela kostnaden för denna bana 2,595,000 kronor eller i afrundadt tal 2,600,000 kronor.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt föresloge jernvägsstyrelsen att en sidobana till norra stambanan måtte anläggas från Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskår vid Ume elfs mynning.

Till följd af härå erhållen nådig remiss har domänstyrelsen den 5 mars 1894 yttrat sig i ärendet, dervid, när den föreslagna sidobanan, såsom en komplettering af stambanan, måste öka denna senares gynsamma inflytande på ortens virkesafsättning, domänstyrelsen ur synpunkten af de intressen, densamma hade att bevaka, nemligen skogsväsendets, instämt ej mindre i det af jernvägsstyrelsen såsom hufvudsakligt skäl för anläggandet af berörda sidobana framhållna behovet i allmänhet af att förbinda den norra stambanan med den befolkade kuststräckan utmed Bottniska viken, hafvet och de hamnar, öfver hvilka såväl utförsel af landets produkter, som införsel af förnödenhetsvaror af ålder gått, än äfven i hvad jernvägsstyrelsen särskildt betonat derom att dels en dylik förbindelse mellan stambanan och kusten vore af behovet dess mer påkallad, som banan å större delen af sin sträckning inom detta län framdragits på ett längre afstånd från kusten än i sydligare delar af Norrland, dels ock när Umeå stad vore länets hufvudort och redan såsom sådan stode i liflig förbindelse med länets olika delar, en sidobana med Ume elfs mynning till ändpunkt lemnade större utsigter till trafik än en bibana i någon annan ort inom länet. Domänstyrelsen har derjemte framhållit att den af jernvägsstyrelsen anmärkta omständigheten att stambanan blifvit framdragen på längre afstånd från kusten i Vesterbottens län än annorstädes visserligen föranledt dertill att denna bana på omkring 8 mils afstånd från kusten, i vattendragens riktning räknadt, å sträckan mellan Ekträsk i Degerfors socken och Bastuträsk i Norsjö socken ginge genom ett ganska vidsträckt skogsområde, som i anseende till dervarande vattendrags beskaffenhet vore i saknad af lämpliga och billiga flottleder och hvarest skogsprodukterna följaktligen hade ringa värde; men att någon afsevärd stegring i detta låga skogsvärde utan sidobanans anläggning här emellertid ej vore att förvänta, när afståndet till den närmaste i samband med stambanan nu stående hamnen, nemligen den vid Örnsköldsvik, vore allt för långt, omkring 240 kilometer, och skogsprodukternas aflastning å stambanan vid Vännäs för vidare fortskaffning medelst flottning i Ume elf ej torde kunna ifrågakomma, när, hvad tjärufflottning beträffade, hinder mötte i talrika forsar och, hvad timmer eller annat virke anginge,

det icke kunde undvikas att tidsutdrägt och förlust uppstode dels genom virkets sammanblandning med förutvarande flottgods, som vid befintliga bommar måste magasineras och endast småningom kunde utsorteras, dels ock genom osäkerheten för virkessegare att tillrättafå det i elfven nedlagda timmerpartiet i dess helhet.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt och då genom den nu föreslagna sidobanans anläggning afståndet till hamn skulle minskas med hälften eller till omkring 129 kilometer, hvarigenom afsättningen af skogarnes produkter från det omförmälda området, hvilket kunde beräknas till omkring 12 kvadratmil, hvaraf nära 2 kvadratmil eller inemot 20,000 hektar bestode af kronoparker och till kronan inom kort återfallande stockfångstskogar, högst väsentligt skulle komma att underlättas, har domänstyrelsen i underdånighet hemställt om bifall till jernvägsstyrelsens förevarande framställning.

Till vidare upplysning om afkastningen från de kronoskogar, som äro belägna i de norra stambanan omgifvande trakterna mellan Ekträskis och Bastuträskis stationer, har vederbörande byråchef i domänstyrelsen i afgifven promemoria anfördt att, då efterfrågan å timmer och andra skogsprodukter från kronans skogar i denna trakt varit högst ringa — under vissa år hade försäljning ej alls förekommit — hade endast några få af dervarande kronoparker blifvit uppskattade och indelade till ordnad hushållning, och att någon exakt uppgift om årsafkastningen från dessa skogar därför ej nu kunde lemnas; men att det, att döma efter skogstillgången å de undersökta parkerna, torde kunna antagas att 8,000 å 10,000 timmerträd årligen under närmaste framtiden kunde försäljas från dessa skogar, när förbättrade kommunikationer komme till stånd och prisstegring inträdde; att i Burträskis revir, der nu ifrågavarande skogar vore belägna, betalades för timmerträdet, under år 1889 1 krona 9 öre; 1891 93 öre; 1892 1 krona 18 öre; 1894 1 krona 10 öre; och att till jmförelse borde nämnas att i de Burträskis revir närmast angränsande elfdalarna under år 1894 betalades vida högre pris för kronvirket, nemligen i Norra Lycksele revir 3 kronor 2 öre, i Södra Lycksele revir 2 kronor 85 öre samt i Skellefteå revir 2 kronor 40 öre, allt i medeltal för timmerträd.

T. f. chefen för generalstaben, i ärendet hörd, har uti afgifvet underdånigt utlåtande af den 9 mars 1894 anfördt hufvudsakligen följande:

Den föreslagna jernvägsanläggningen vore i fråga om den af såväl jernvägsstyrelsen som domänstyrelsen framhållna synpunkten af

åvägbringandet utaf en beqväm förbindelse mellan de stambanan omgifvande trakterna och Umeå stad äfven af militär betydelse, i det att densamma måste i hög grad främja en snabb och ordnad mobilisering af de truppdelar, Vesterbottens regemente och Norrlands dragonregemente, hvilka blefve förlagda till Vännäs och till Umeå. Men dermed vore emellertid anläggningens militära betydelse ingalunda uttömd.

Dels till följd af sitt läge invid smalaste delen af Bottenhafvet, dels till följd deraf att stambanan genom öfre Norrland här ginge helt nära intill (föga öfver 30 kilometer från) Bottenhafskusten, vore trakten kring Ume elfs mynning måhända mera än någon annan punkt å Norrlands hela kuststräcka att under krig anse såsom ett lämpligt och för den skull sannolikt landsättningsställe för fiendtliga afdelningar, som hade för afsigt att afbryta norra stambanan och dymedelst omöjliggöra eller åtminstone väsentligt försvåra förbindelsen mellan de till öfre Norrlands försvar afdelade trupperna och vårt land i öfrigt. Under vintertiden vore förhållandet enahanda. Då Bottenhafvet islades, egde ju till och med regelbunden samfärdsel på isen rum mellan trakten kring Ume elfs mynning öfver vestra och östra Qvarken och vårt östra grannland, hvadan ock vid krig under denna årstid fara vore för handen att samma väg, såsom verkligen skedde i mars månad år 1809, skulle kunna begagnas för fiendtliga anfallsföretag. Under sådana omständigheter finge den föreslagna jernvägsanläggningen stor militär betydelse, i det att densamma beredde oss tillfälle att från öfriga delar af landet skyndsamligen framföra trupper till den hotade traktens försvar.

Krigshändelserna under våren och sommaren 1809 visade vidare att trakterna kring Ume elf kunde uppnås äfven af fiendtliga härafdelningar, som inbrutit öfver landgränsen i Norrbotten. Blefve dessa trakter under sådana omständigheter krigsskådeplats, skulle ett särskildt militärt kraf kunna ställas på den ifrågavarande jernvägsanläggningen, ett kraf som visserligen icke vore allt för maktpåliggande, men som dock, derest ske kunde, borde tillgodoses.

Det hade ur denna synpunkt varit synnerligen önskligt, om det möjligen låtit sig göra att, med tillgodoseende icke blott af trakternas kring norra stambanan kraf på den nya utfartsvägen till Umeå och Bottenhafskusten, utan äfven af lokaltrafikens uti kustlandet öster om norra stambanan kraf, gifva den ifrågasatta jernvägsförbindelsen en sträckning, som under krig jemväl lämpade sig för ett försvar af Ume elfs-linien mot en norr ifrån kommande fiende. En undersökning af tillgängliga kartor gåfve emellertid vid handen att, ehuru nejden söder

om Ume elfs dalgång vore delvis rätt mycket odlad och befolkad, det dock vore fullkomligt omöjligt att der utfinna en jernvägssträckning, som skulle kunna sägas genomlöpa en ens tillnärmelsevis lika mycket odlad eller lika tätt befolkad landremsa som den, hvilken förefunnes i sjelfva dalgången på elfvens södra strand, och än mindre på norra stranden, hvilken senare här, såsom förhållandet af helt naturliga skäl vore med Norrlands samtliga elfvar, utgjorde den urgamla bygden.

Så framt den nu antydda sträckningen skulle kunna på fullt tillfredsställande sätt motsvara den särskilda militära fordran, hvarom här vore fråga, torde den böra i hufvudsak följa vattendelaren mellan Ume elfs små tillflöden från söder och de vattendrag, hvilka runne mot Bottenhafvet och utfölle i detta å kuststräckan mellan Ume elf och Hörneån, men terrängförhållandena syntes synnerligen hinderliga för banans framdragande uti den militäriskt fördelaktigaste riktningen. Här-till komme att norra stambanans utsträckning till Lule elf vid Boden, ej mindre än de ännu fortgående, men, såsom sannolikt vore, inom en icke allt för aflägsen framtid afslutade arbetena för åvägabringande af en inre landsvägsförbindelse vester om norra stambanan genom hela öfre Norrland, måste aflägsna faran för att ett fiendtligt anfall öfver vår norra landgräns skulle, såsom under år 1809, kunna utan nämnvärdt motstånd å vår sida fullföljas ända ned till Ume elf. Då sannolikheten för att Ume elf under krig skulle komma till verklig användning såsom försvarslinie mot norr sålunda nu mera vore väsentligt förminskad mot tillförene, torde en sträckning af den föreslagna jernvägslinien, som visserligen skulle kunna sägas vara den strängt militäriskt fördelaktigaste, men som, efter hvad ofvan torde vara ådaga-lagdt, icke skulle kunna såsom sig borde främja lokaltrafiken uti den trakt, den genomlöpte, samt dessutom sannolikt komme att kräfva öfvervinnandet af synnerligt svåra terränghinder, nu än mindre böra påyrkas.

Med stöd af hvad sålunda blifvit anfördt tillstyrkte t. f. generalstabschefen nådigt bifall till jernvägsstyrelsens framställning jemväl i hvad denna afsåge den föreslagna jernvägsliniens sträckning.

Mot enskildheterna af den föreslagna jernvägens utstakning hade t. f. generalstabschefen, som ansett det föreslagna södra alternativet till öfvergång af Vindelelven, som ledde förbi Vännäs kyrkoby, såsom varande kortare och erbjudande en terräng, som vore gynsamare för banans lutningsförhållanden, vara att gifvet föredraga framför det nordliga alternativet öfver Spöland, i öfrigt anmärkt att, för att erhålla en fasad för bangården i Umeå, som vore jemnlöpande med stadens hufvudgator i öster och vester, man icke tvekat att afskära ett långt ifrån

obetydligt stycke af det för Norrlands dragonregemente afsedda, i sig sjelf ingalunda för stora exercisfältet och att föra hufvudspåret in till bangården medelst en kurva.

Enär någon möjlighet icke torde förefinnas att bereda exercisfältet en utvidgning i vester eller sydvest, motsvarande det enligt utstakningen afskurna stycket, vore den förra olägenheten af den svåra beskaffenhet, att den ovilkorligen måste undanrödjas. Nämnvärd svårighet härutinnan syntes dessutom ingalunda förefinnas. Med hänsyn till hvad sålunda framhållits hemställde t. f. generalstabschefen att af de alternativa förslagen till öfvergång af Vindelelven det södra, förbi Vännäs kyrkby, måtte vinna nådigt godkännande samt att banan måtte invid Umeå bangård få den utstakning, att det för Norrlands dragonregemente afsedda exercisfältet komme att lemnas alldeles oberördt af densamma.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, som derefter undfått nådig befallning att yttra sig i ärendet, har den 17 mars 1894 afgifvit underdånigt utlåtande och deruti, med erinran att frågan om förläggande af en sidobana, om ock med något längre sträckning till Djupvikens och Holmsunds lastageplats, sedan länge utgjort ett önskningsmål för Vesterbottens läns befolkning, ehuru åtskilliga svårigheter och olägenheter varit förknippade med att förlägga banans slutpunkt till Holmsund, förmält sig anse att dessa olägenheter vore till största delen afhjelpade genom det nu ifrågavarande förslaget, som afsåge att förlägga banans slutpunkt vid elfvens mynning på Storsandskär.

Enär såväl domänstyrelsen som t. f. chefen för generalstaben i deras ofvannämnda utlåtanden berört den ifrågasatta jernvägens behöflighet, dels såsom underlättande virkestransporten från vidsträckta skogs-trakter, som vore i saknad af väl ordnade flottleder, och dels i strategiskt hänseende, funne Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande för sig återstå hufvudsakligen att söka påvisa jernbanans stora betydelse för Vesterbottens län och Umeå stad.

Hvad först beträffade jernvägens betydelse för länet, så behöfde man endast kasta en blick på kartan för att finna det Vännäs jernvägsstation på norra stambanan bildade spetsen i en trubbig vinkel, som låge närmare hafvet än någon annan punkt på jernvägen inom länet norr om nämnda station; ty medan denna vore belägen endast 3,1 nymil från Umeå och 3,9 nymil från Storsandskär, löpte jernvägen derifrån inåt landet på ett afstånd af sex, sju till och med åtta mil från kusten. Det torde därför få anses såsom i hög grad sannolikt att en

mycket stor del af det gods, som vore afsedt för skeppning, komme att föras till Umeå såsom varande den närmaste och bäst belägna hamnplatsen och att Umeå, hvars handelsområde afskurits af norra stambanan, komme att ej blott återvinna detta utan äfven att få det utvidgadt.

Till detta handelsområde torde böra räknas Degerfors, Lycksele, Stensele, Sorsele samt delvis Burträsk, Norsjö, Malå och Jörns socknar vester och norr om Umeå. Härtill komme Umeå, Vännäs, Säfvar och Bygdeå socknar, invid eller öster och nordost om sidobanan. Dessa socknar hade vid 1892 års slut 49,340 invånare. Att ett så stort område med en så stor befolkning skulle tillföra jernvägen en icke obetydlig både person- och godstrafik torde få anses otvifvelaktigt. Den förnämsta exporten utgjordes för närvarande af, utom trävaror, tjära, smör, ost och hudar med mera dylikt; men lättheten att afsätta dessa alster torde äfven framkalla nya förvärfskällor.

Den industri, som dock lemnade det största bidraget till exporten från länet, vore trävaruindustrien och derifrån borde äfven, på sätt domänstyrelsen i sitt utlåtande framhållit, en betydlig mängd gods komma att förslas utefter banan, på samma gång som den indirekta fördelen vunnes att virke från skogar, som nu genom sitt läge endast betingade låga priser, komme att stiga i värde; men äfven trakter, som vore lyckligare lottade i fråga om flottleder än de af domänstyrelsen särskildt framhållna, komme genom sitt läge att inverka på trafiken på sidobanan. I sådant afseende tilläte sig Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i underdånighet erinra derom att vid Vännäs sammanflöte Uman och Vindeln, hvilka bildade ett mäktigt flodområde samt jemte bivattendrag utgjorde flottleder för skogstrakter, som vore bland de rikaste inom landet och ännu delvis i det närmaste orörda. Äfven om icke någon större trafik på jernvägen skulle vara att påräkna, så vore åtminstone visst att dessa skogstrakter vore tillräckliga för långt flera sågverks behof än de tre, som för närvarande funnes anlagda vid Umeå elfs utlopp i hafvet. Det vore en känd sak att de gröfre virkesdimensionerna i allmänhet minskats både inom Vesternorrlands, Jemtlands och Gefleborgs län, hvarför redan nu virkesuppköpare från dessa län infunnit sig vid de årliga virkesauktionerna, som hållits inför Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, och täflat med virkesspekulanterna från detta län. Dessa uppköpare samt de bolag och enskilda, hvilka förut vore i besittning af skogar och hemman inom länet, skulle i en snar framtid anlägga sågverk antingen invid Ume elf eller invid kusten i dess närhet, såsom under de senare årtiondena varit fallet både vid Ångermaulfven och det af två floder om-

slutna Sundsvall, eller ock, såsom under de senare åren varit händelsen på flere ställen inom andra län, uti sjelfva skogsområdena, hvarifrån virket försågadt skulle komma att forslas efter jernvägen till den blifvande hamnplatsen vid Storsandskär, i hvilketdera fallet som helst tillförande sidobanan trafik.

Den utmed sidobanan genom en tätt befolkad bygd framflytande Ume elf bildade både vid Norrfors och Baggböle storartade vattenfall, invid hvilka finnes plats för betydande industriella verk, som borde kunna bidraga ej blott till länets utveckling utan äfven till att lemna sidobanan trafiktillskott.

En samfärdselled, som på senare tider mer och mer råkat i förfall, vore den mellan Vasa i Finland och Umeå. Denna borde dock kunna betydligt upphjelpas genom jernvägen, särskildt beträffande vintertrafiken, helst då afståndet mellan finska och svenska kusten, från Valsöarne på finska sidan till Bredskär utanför Holmsund, endast utgjorde 4,5 nymil. Åren 1888 och 1893 kommo öfver isen från Finland, det förra året 517 foror och 210 resande och 1893 1,367 foror samt 501 resande, på sätt en bifogad genom Umeå tullkammare upprätaad tablå utvisade. Sistnämnda år fördes alla fororna och de resande till Vännäs och befordrades vidare på norra stambanan. Hvad dessa år varit undantag borde genom lämpliga anordningar kunna blifva regel.

Härvid vore äfven att bemärka att Umeå med en folkmängd af omkring 3,500 invånare vore länets residensstad och såsom sådan en slags medelpunkt för hela länet. Der vore äfven tre läroverk förlagda, nemligen två högre elementarläroverk, ett för gossar och ett för flickor, samt ett folkskolelärarinneseminarium. Härigenom stode Umeå i en liflig förbindelse med hela länet, hvilken förbindelse skulle betydligt underlättas genom sidobanans anläggning.

Hvad anginge Umeå stad, så sammanföle dess intressen uti nästan alla ofvanberörda hänseenden med länets. Det vore nemligen naturligt att en ökad folkmängd i stadens närhet, en jernväg med staden till ändpunkt samt kommunikationsleden till Finland skulle öka stadens efter 1888 års förhärjande eldsvåda minskade välstånd, som än ytterligare lidit afbräck genom norra stambanans framdragande genom länet på flere mils afstånd. Men ökadt välstånd skulle äfven från staden tillföra banan ökad trafik.

Enligt hvad en bifogad tablå öfver ankommande och afgående varor till och från Umeå under åren 1888—1892 utvisade, hade dessa i medeltal utgjort 7,609,099 kilogram, 162,571 hektoliter och 659,697

stycke gods. En stor del af dessa varor hade sändts vidare till Lycksele och det inre af lappmarken, utan att jernvägen anlåtats såsom fortkomstmedel, men då sammanhängande jernvägsförbindelse erhöles från Umeå till Hällnäs jernvägsstation, dit afståndet utgjorde 8,1 mil, vore påtagligt att denna trafik komme att gå efter jernvägen till nämnda station, belägen 6,4 nymil från Lycksele, som vore den betydligaste orten inom Vesterbottens läns lappmark.

Då af de till Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande remitterade handlingarne icke framginge, hurudan farleden mellan Storsandskär och Storfjärden för närvarande vore beskaffad, hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande från ordföranden i Umeå stads hamndirektion samt lotsåldermannen vid Bredskärs lotsstation infordrat en bifogad beskrifning deröfver.

Af denna beskrifning framginge att farledens minsta djup vid lägsta vattenstånd mellan Storsandskär och Storfjärden år 1893 utgjorde 3,5 meter på en sträcka af endast 450 meter, men för öfrigt vore djupare samt att botten vore så lös, att farleden genom muddring utan nämnvärda kostnader med lätthet borde kunna fördjupas till 4,5 meter.

Vid sådant förhållande kunde för närvarande nästan alla större kustbåtar, af hvilka en del redan nu alltid ginge upp till staden, lasta och lossa vid Storsandskär.

Hvad åter vidkomme mera djupgående fartyg, kunde lastningen lämpligen verkställas genom pråmar, hvilka i allmänhet användes äfven vid Holmsund och Djupvik vid inlastning af trävaror, emedan lastningen derigenom ansåges gå både lättare och bättre. Den sträcka, som pråmarna behöfde bogseras, vore också, såsom utgörande 2,400 à 3,000 meter, af ringa betydighet.

I öfrigt tilläte sig Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande bemärka att, enligt hvad ett bifogadt utdrag ur lotsjournalen vid ofvannämnda lotsplats för de sista åren utvisade, jämförelsevis få lastade fartyg varit 5,5 meter djupgående, i följd hvaraf farledens fördjupande till 6 meter för närvarande syntes vara obehöfligt, helst som vattenståndet under vanliga förhållanden vore omkring en meter högre än när det vore lägst. I allmänhet torde också fartygens byggnadssätt numera hafva förändrats på så sätt, att de gjordes mera grundgående, än förr varit brukligt.

Då af hvad Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande sålunda anført torde få anses framgå att ifrågavarande bana, särskildt med hänsyn till dess jämförelsevis obetydliga längd, billiga anläggningskostnad och förbindelse med hafvet, borde lemna en god inkomst och derjemte

tillföra den genom för närvarande mera folkfattiga trakter framdragna norra stambanan ett behöfligt trafiktilskott, samt härtill komme banans betydelse för Vesterbottens län och Umeå stad jemte dess af t. f. chefen för generalstaben framhållna vigt i strategiskt hänseende, funne Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande så viktiga skäl hafva förebegrats för banans byggande, att dermed icke vidare borde anstå.

Sedan Eders Kongl. Maj:t den 9 augusti 1894 anbefalt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län att vidtaga åtgärder för utrönande, huruvida länets landsting, kommuner eller enskilde inom länet vore villige att, hvad anläggningen af nu ifrågavarande bibana beträffade, ingå på enahanda vilkor, som genom Riksdagens underdåniga skrifvelse den 13 maj 1891 uppstälts i fråga om anslag för anläggning af jernväg från Mellansel till Örnsköldsvik, har Eders Kongl. Maj:ts bemälda befallningshafvande med underdånig skrifvelse den 12 påföljande november öfverlemnad

dels en till Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande från landstinget den 5 förutgångne oktober aflåten skrifvelse, utvisande att landstinget beslutat,

1:o) under förutsättning att Riksdagen innevarande år beslöte anläggande af omförmälda sidobana från Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskår vid Ume elfs mynning, åtaga sig att för den del af nämnda sidobana, som ej ginge öfver Umeå stads områden, ingå på förenämnda af Riksdagen uti dess nyssberörda skrifvelse uppställda vilkor och således upplåta:

a) *för all framtid:*

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar, all mark för bevakningsområden, hållplatser och bangårdar, genom skogsmark en bredd af femton meter å hvardera sidan af banans medellinie, samt, der arbetets beskaffenhet betingade en större bredd, hvad som i sådant häuseende erfordrades, med all å den upplåtna marken växande skog; all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla allmänna eller enskilda vägar,

b) *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 aflennas i då befintligt skick; att upplåtelsen jemväl skulle 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 kunde anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång, samt att landstinget åtog sig att, när och hvar Kongl. Maj:t pröfvade nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd, allt med skyldighet för landstinget att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfvats kunde komma att brista;

2:o) att för den öfriga delen af ifrågavarande bana nemligen öfver Umeå stads områden åtaga sig att till Umeå stad eller den eller dem, som för samma bandel åtog sig enahanda förbindelser, som landstinget uti föregående punkt iklädt sig, betala 9,000 kronor; och

3:o) att under samma förutsättning nämnda 9,000 kronor skulle till vederbörande utbetalas år 1897;

dels ock utdrag af det hos stadsfullmäktige i Umeå den 2 november nästlidna år förda protokoll, enligt hvilket stadsfullmäktige beslutat att Umeå stad under enahanda förutsättning som länets landsting åtog sig samma förpligtelser för den del af mera nämnda sidobana, som ginge öfver stadens områden, som landstinget enligt punkten 1:o iklädt sig.

Vidare har jernvägsstyrelsen, som undfått nådig befallning att afgifva underdånigt yttrande med anledning af hvad numera uti ärendet förekommit, uti underdånig skrifvelse den 22 december nästlidna år mot det af t. f. chefen för generalstaben gjorda uttalande i fråga om undanrödjande af de uppgifna olägenheterna för det för Norrlands i Umeå förlagda dragonregementes exercisfält genmält att banans dragning öfver samma exercisfält betingats deraf att stationen i Umeå måst förläggas i öfverensstämmelse med den för staden fastställda regeringsplanen och att banan till följd häraf blifvit närmast stationen dragen i en båge nära det ifrågavarande fältets norra gräns, der den från det öfriga fältet afskure en remsa, som till arealen icke utgjorde en tolfedel af det hela, men att det väl så nära stationen låte sig göra att träffa anstalter, så att passage hölles öppen i de få fall, då öfningarne behöfde utsträckas till den afsöndrade jordremsan.

Då, enligt hvad handlingarna innehöller, Vesterbottens läns landsting och stadsfullmäktige i Umeå för nu ifrågavarande bibana iklädt sig enahanda förbindelser i fråga om tillhandahållande af erforderlig jord och åtskilliga materialier, hvilka vore bestända vid beviljandet af

anslag för statsbanan till Örnsköldsvik, har jernvägsstyrelsen förnyat sin hemställan om aflåtande af proposition till Riksdagen om anläggning af sagda bana från Vännäs till Umeå—Storsandskår enligt den framlagda planen och härvid vidare förmält att några större kostnader icke vore behöfliga för att anskaffa erforderlig arbetspersonal och att förrådet af arbetsredskap ännu vore samladt och på platsen tillgängligt. Anläggningen af banan ansåge styrelsen böra utföras icke på general-entreprenad utan enligt redan bepröfvadt tillvägagående med begagnande af delvis sådana, d. v. s. enligt särskilda, under namn af arbetsafstal kända uppgörelser och med en ringa befälsstab, bestående af en på platsen tjänstgörande, styrelsen underordnad arbetschef och under honom lydande nivellörer till ett inskränkt antal.

I mån som stambanan norr om Storvik fortskred längre och längre mot norden genom glest befolkade och på långa sträckor ouppodlade trakter, gjorde sig behovet af grenbanor till hafvet allt mer och mer kämbart, för att såmedelst åt stambanan skulle kunna beredas dels trafik af timmer och dylikt, som icke kunde tåla de eljest alltför långväga transporter, dels ock den tillförsel, som under alla förhållanden blefve en följd deraf att stambanan genom dessa utfartsvägar komme i beröring med de tätare befolkade och mera kultiverade kusttrakterna. Detta behof behjertades ock af Eders Kongl. Maj:t och Riksdagen, så att inom kort bibanor bygdes för statens räkning från Kilafors till Söderhamn, från Ljusdal till Hudiksvall och från Ånge till Sundsvall. Vidare och sedan stambanebyggnaderna fortskridit till närheten af Vännäs, hafva dels från Mellansel anlagts en statsbana till Örnsköldsvik och dels af ett enskildt bolag med betydligt understöd af statsmedel åstadkommits jernvägsförbindelse från Sollefteå till Hernösand. Men derefter på hela sträckan från Mellansel till Boden, hvarest norra stambanan träffar Gellivarabanen och såmedelst erhåller en utfartsväg till Luleå, finnes ingen enda jernvägsförbindelse med de rikare och mera befolkade bygderna vid kusten. Som denna sträcka är icke mindre än omkring 400 kilometer lång, ligger behovet för densamma af en förbindelseled med hafvet i öppen dag. När Riksdagen beviljade anslag till bibanan Mellansel—Örnsköldsvik, yttrade Riksdagen i sin underdåniga skrifvelse derom af den 13 maj 1891 att, då det tvifvelsutän vore af vigt att statsbaneförvaltningen hade i sin hand att, oberoende af enskildes intressen, bestämma öfver trafikerandet af de viktigaste utfartsvägarne från stambanan till export-

hamnar och öfver befordringsafgifterna derfor, Riksdagen ansåge nämnda bana böra byggas för statens räkning. Af samma skäl och då dessutom ingen anledning finnes att antaga att nu ifrågavarande jernvägsled kan på enskild väg åstadkommas, synes staten böra åtaga sig den sammans anläggande. En jernväg från Vännäs till Umeå blifver kortare och otvifvelaktigt billigare än någon annan bibana, som kan ifrågasättas till kusten mellan Örnsköldsvik och Luleå. Dess längd utgör 39 kilometer, under det att hvar och en af de öfriga utfartsvägar, som kunde ifrågakomma, blefve betydligt längre; och angående de öfriga fördelar, som äro förenade med valet af Vännäs—Umeålinien, torde jag få hänvisa till hvad af vederbörande myndigheter i ärendet anförts. Hvad beträffar upptagandet af en djupare segelränna från Storsandskär till Storfjärden, hvilken fråga jernvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 22 februari 1894 berört, så torde genom hvad Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande anført vara utredt att några vidlyftiga arbeten i detta afseende icke på länge lära erfordras, och för öfrigt torde hela denna fråga i första hand vidkomma Umeå stad.

Beträffande sättet för arbetenas anordnande instämmer jag med jernvägsstyrelsen; och torde med hänsyn till ett lämpligt tillgodogörande af de från stambanebyggnaderna öfverblifna materialförråden, hvilka äro bokförda till öfver 400,000 kronor och eljest måste på annat sätt disponeras, arbetena böra företagas redan innevarande år, i hvilket fall banan läser kunna fullbordas under nästkommande år.

Med afseende å de fördelar, ifrågavarande bana medför för vidsträckta delar af Vesterbottens län, torde för denna anläggning böra stadgas samma vilkor i afseende å upplåtelse af mark m. m., som bestämts för Örnsköldsviksbanan; och af hvad jag förut anført framgår att vederbörande äro villige underkasta sig dessa vilkor.

Hvad kostnaden för banan angår, så är denna beräknad till 2,595,000 kronor eller i rundt tal 2,600,000 kronor, deri inbegripen kostnaden för banans första utrustning med rörlig materiel. Enligt hvad antagligt är, kommer något kontant öfverskott att uppstå å de för stambanebyggnaderna till Boden anslagna medel, hvilket öfverskott sålunda måhända skulle kunna i första hand anvisas för nu ifrågavarande anläggning, men då beloppet deraf ännu ej kan till siffran fullt exakt angifvas, torde något afseende derå icke böra fästas vid bestämmande af den summa, som bör för anläggningen anslås, och hvilken summa synes lämpligast böra anvisas till utgående från riksgäldskontoret.

På grund af hvad sålunda anförts hemställer jag i underdånighet att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att, under förbehåll

att ofvan angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär samt denna banas utrustning med trafikmateriel två millioner sexhundra tusen kronor samt anvisa detta belopp att utgå från riksgäldskontoret i mån af behof under detta och nästkommande år.

Uti hvad föredragande departementschefen sålunda i ärendet hemställt instämde Statsrådets öfrige ledamöter; och behagade Hans Maj:st Konungen i nåder gilla hvad Statsrådet sålunda hemställt samt befalde att i enlighet dermed nådig proposition skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

E. K. Almqvist.