

N:o 46.

Ank. till Riksd. kansli den 29 mars 1895, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition, angående anslag för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär.

(R. A.)

I proposition (n:o 33) af den 8 innevarande mars har Kongl. Maj:t, med åberopande af ett propositionen bilagdt protokoll öfver civilärenden för samma dag, föreslagit 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.

Förenämnda vilkor, hvilka äro desamma, som uppställdes vid beviljande år 1891 af anslag till banan Mellansel-Örnsköldsvik, innehålla:

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

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

Bih. till Riksd. Prot. 1895. 4 Saml. 1 Afd. 30 Häft. (N:o 46.)

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinie samt, der arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, 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;

dels under arbetets fortgång:

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

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

samt att landsting eller kommuner åtaga sig att, när och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar 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 vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista.

Af ofvanberörda statsrådsprotokoll inhemtas hufvudsakligen följande.

I skrifvelse den 22 februari 1894 hade jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t afgifvit förslag till anläggning af en bibana från den öfre delen af stambanan genom Vesterbottens och Norrbottens län och dervid anført, bland annat, att genom inköpet för statens räkning af Luleå--Gellivara jernväg stambanans ändpunkt i Norrbottens län och en del af den vester och söder om Boden liggande delen af samma län egde förbindelse med Bottenhafvet. Och å sin sträckning söder om Vesterbottens län hade 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 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 liffig 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 hade 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 Vindelelven 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 Vindelelven 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 Vindelelven 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 magasiner vid elfven erfordrades anläggningen 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 trånga 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 undersökningarna 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 pramar. 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 allt för aflägsen tid.

Den utstakade linien från Vännäs till Umeå stad har en längd af 31 kilometer och med dess fortsättning från staden till Storsandskär, 8 kilometer, en längd af tillhoppa 39 kilometer. Liniens anläggning vore beräknad kosta 2,400,000 kronor, uti hvilken summa byggnaden af den stora bron öfver Vindel elfven 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 kilometer, 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 Storsandskär vid Ume elfs mynning.

Domänstyrelsen, som, efter remiss, den 5 mars 1894 yttrat sig i ärendet, hade, då genom ifrågavarande bana virkesafsättningen från ortens skogar, hvaraf nära två qvadratmil, eller inemot 20,000 hektar bestode af kronoparker och till kronan inom kort återfallande stockfångstskogar, högst väsentligt skulle komma att underlättas, hemställt om bifall till jernvägsstyrelsens omförmälda framställning.

T. f. chefen för generalstaben hade i utlåtande af den 9 mars 1894 likaledes tillstyrkt bifall till samma framställning, jemväl i hvad denna afsåge den föreslagna jernvägsliniens sträckning, och dervid anför, bland annat, följande.

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 anfällsföretag. Under sådana omständigheter finge den föreslagna jern-

vägsanläggningen stor militär betydelse, i det att densamma beredde oss tillfälle att från öfriga delar af landet skyndsamligen framföra trupper till den hotade traktens försvar.

Mot enskildheterna af den föreslagna jernvägens utstakning hade t. f. generalstabschefen, som ansett det föreslagna södra alternativet till öfvergång af Vindel elfven, 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 hemstälde t. f. generalstabschefen, att af de alternativa förslagen till öfvergång af Vindel elfven det södra, förbi Vännäs kyrkoby, 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.

Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, som den 17 mars 1894 i ärendet 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 Storsandskår.

Enär såväl domänstyrelsen som t. f. chefen för generalstaben i deras ofvannämnda utlåtanden berört den ifrågasatta jernvägens behöflighet, dels såsom underlättande virkestransporten från vidsträckta skogstrakter, som vore i saknad af väl ordnade flottleder, och dels i strategiskt hänseende, hade Kongl. Maj:ts befallningshafvande funnit för sig återstå hufvudsak-

ligen 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 forslas utefter banan, på samma gång som den indirekta fördelen vunnas, att virke från skogar, som nu genom sitt läge endast betingade låga pris, 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 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 Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, och täflat med virkespekulanterna 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 anlagga sågverk antingen invid Ume elf eller invid kusten i dess närhet, såsom under de senare årtiondena varit fallet både vid Ångermanelfven och det af två floder omslutna Sundsvall, eller ock, såsom under de senare åren varit händelsen på flera 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 upprättad 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 ett 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 flera 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 styckegods. 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 Kongl. Maj:ts befallningshafvande remitterade handlingarna icke framginge, hurudan farleden mellan Storsandskär och Storfjärden för närvarande vore beskaffad, hade 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 betydenhet.

I öfrigt tilläte sig Kongl. Maj:ts befallningshafvande bemärka, att enligt hvad ett bifogadt utdrag ur lotsjournalen vid ofvannämnda lotsplats för de sista åren utvisade, jemförelsevis 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 all-

mänhet torde också fartygens byggnadssätt numera hafva förändrats på så sätt, att de gjordes mera grundgående, än förr varit brukligt.

Då af hvad sålunda anförts 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 trafiktillskott, samt här till komme banans betydelse för Vesterbottens län och Umeå stad jemte dess af t. f. chefen för generalstaben framhållna vikt i strategiskt hänseende, funne Kongl. Maj:ts befallningshafvande så viktiga skäl hafva förebegrats för banans byggande att dermed icke vidare borde anstå.

Kongl. Maj:ts befallningshafvande hade vidare till Kongl. Maj:t öfverlemnadt dels en skrivelse från Vesterbottens läns landsting, dels ett utdrag af stadsfullmäktiges i Umeå protokoll, utvisande dessa handlingar, att landstinget för den del af den föreslagna banan, som ej ginge öfver Umeå stads områden, och stadsfullmäktige för den del deraf, som ginge öfver dessa områden, ingått på ofvan nämnda af Riksdagen för anläggning af banan Mellansel-Örnsköldsvik uppställda vilkor, under den förutsättning, att Riksdagen innevarande år beslöte anläggande af sidobana från Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskår vid Ume elfs mynning.

Vidare hade jernvägsstyrelsen uti underdånig skrivelse 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 regleringsplanen 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 tolfte del af det hela, men att det väl så nära stationen läte sig göra att träffa anstalter, så att passage hölles öppen i de få fall, då öfningarna behöfde utsträckas till den afsöndrade jordremsan.

Då, enligt hvad handlingarna innehölle, 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 bestämda vid beviljandet af anslag för statsbanan till Örnsköldsvik, hade jernvägsstyrelsen förnyat sin hemställan om aflåtande af proposition till Riksdagen om anläggning af sagda

banan från Vännäs till Umeå—Storsandskär 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 generalentreprenad, utan enligt redan bepröfvadt tillvägagående med begagnande af delvis sådana, d. v. s. enligt särskilda, under namn af arbetsaftal 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.

Statsrådet och chefen för civildepartementet anförde i ämnet för egen del följande:

I mån som stambanan norr om Storvik fortskrede 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 känbart, för att såmedelst åt stambanan skulle kunna beredas dels trafik af timmer och dylikt, som icke kunde tåla de eljest allt för 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 Kongl. Maj:t och Riksdagen, så att inom kort bibanor byggdes för statens räkning från Kilafors till Söderhamn, från Ljusdal till Hudiksvall och från Änge till Sundsvall. Vidare och sedan stambanobyggnaderna fortskridit till närheten af Vännäs, hade 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 träffade Gellivarabanan och såmedelst erhöle en utfartsväg till Luleå, funnes ingen enda jernvägsförbindelse med de rikare och mera befolkade bygderna vid kusten. Som denna sträcka vore icke mindre än omkring 400 kilometer lång, låge behovet för densamma af en förbindelseled med hafvet i öppen dag. När Riksdagen beviljade anslag till bibanan Mellansel—Örnsköldsvik, yttrade Riksdagen i sin 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 exporthamnar och öfver befordringsafgifterna därför, Riksdagen ansåge nämnda bana böra byggas för statens räkning. Af samma skäl och då dessutom ingen anledning funnes att antaga, att nu ifrågavarande jernvägsled kunde

på enskild väg åstadkommas, syntes staten böra åtaga sig densamma anläggande. En jernväg från Vännäs till Umeå blefve kortare och otvifvelaktigt billigare än någon annan bana, som kunde ifrågasättas till kusten mellan Örnsköldsvik och Luleå. Dess längd utgjorde 39 kilometer, under det att hvar och en af de öfriga utfartsvägar, som kunde ifrågakomma, blefve betydligt längre. Hvad beträffade 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 Kongl. Maj:ts befallningshafvande anfört vara utredt, att några vidlyftiga arbeten i detta afseende icke på länge erfordrades, och för öfrigt torde hela denna fråga i första hand vidkomma Umeå stad.

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

Med afseende å de fördelar, ifrågavarande bana medförde 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 förut anförts framginge, att vederbörande vore villige underkasta sig dessa vilkor.

Hvad kostnaden för banan anginge, så vore 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 vore, komme 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 kunde till siffran fullt exakt angifvas, torde något afseende derå icke böra fästas vid bestämmande af den summa, som borde för anläggningen anslås, och hvilken summa syntes lämpligast böra anvisas till utgående från riksgäldskontoret.

Då, på sätt chefen för civildepartementet till statsrådsprotokollet erinrat, behovet af utfartsvägar från norra stambanan till kusten blifvit af Riksdagen vid flerfaldiga tillfällen erkändt, samt den nu föreslagna banan från Vännäs till Umeå och Storsandskär afser att anskaffa en dylik utfartsväg på den omkring 40 mil långa sträckan från Mellansel till Boden,

har utskottet ansett sig böra ur denna synpunkt tillstyrka anläggningen af den ifrågasatta banan för statens räkning.

Genom anläggandet af densamma synes det utskottet, som om för en längre framtid Norrlands behof af statsbanor bör blifva temligen nöjaktigt tillgodosedt.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts ifrågasatt varande proposition, må, under förbehåll af de i propositionen angifna vilkor, för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär och denna bibanas utrustning med trafikmateriel bevilja 2,600,000 kronor att, i mån af behof, utgå under detta och nästkommande år.

Om sättet för anvisande af nämnda anslagsbelopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 29 mars 1895.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservation:

af herr *J. E. Wikstén* mot viss del af motiveringen.