

nya bevilningsförelordningen införa de paragrafer, som äro behöfliga och blifva en följd af bifall till vårt här ofvan gjorda förslag.

Stockholm den 10 mars 1897.

*J. Bromée.*

*Oswald Emthén.*

*P. Norberg.*

*E. Eriksson.*

*Joh. Er. Nordin.*

*O. Walter.*

*J. Nordin.*

*A. W. Styrlander.*

---

**N:o 166.**

Af herr **O. H. Ström**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition  
angående jernvägsanläggningar för statens räkning.

Uti Kongl. Maj:ts nådiga proposition, n:o 46, till Riksdagen, angående jernvägsanläggningar för statens räkning, föreslås bland annat beviljande af 4,371,000 kronor, fördelade på fyra år, för anläggning af en 78,600 km. lång jernväg från Boden till Ytter-Morjärf.

Då det emellertid icke blott för öfre Norrbotten utan för hela landet är af största vikt, att jernvägens byggande bedrifves med större skyndsamhet, än som i Kongl. Maj:ts proposition föreslås, så att icke dess fortsättande till riksgränsen, som ju är slutliga målet, oskäligt fördröjes, anser jag det vara fördelaktigare, att byggnadskostnaden fördelas på två i stället för fyra år. Härigenom skulle jernvägen till Ytter-Morjärf blifva färdig år 1899, och fortsättningen derifrån till riksgränsen, under förutsättning af lika stort

årsanslag, år 1901, vid hvilken tidpunkt den finska banan från Uleåborg till Torneå, *som hela vägen kommer att gå efter kusten*, antagligen är färdig, då terrängen för densamma är ytterst gynsam.

De skäl, som tala för norra stambanans skyndsammare fullbordande, äro så väl i tal som skrift så ofta och så kraftigt framhållna, att det är öfverflödigt här upprepa dem. Statens blomstrande finanser lägga ej heller nu hinder i vägen härför.

Vid skärskådandet af den kongl. propositionen befinnes, att medan deri föreslås en byggnadstid af blott två år för den 131,225 km. långa, 9,054,000 kronor kostande banan Krylbo—Örebro och en byggnadstid af fyra år för den 189,457 km. långa, 16,216,500 kronor kostande Bohusbanan, föreslås en byggnadstid af fyra år för den blott 78,600 km. långa och 4,371,000 kronor kostande banan Boden—Ytter-Morjärf. Då i genomsnitt på förstnämnda bana skulle byggas 65,612 och på Bohusbanan 47,364 km. årligen, skulle på Boden—Ytter-Morjärfsbanan byggas blott 19,050 km. årligen och detta, ehuru byggnadskostnaden för Krylbobanan uppgår till 68,988 kronor och för Bohusbanan ända till 85,594 kronor per km., medan den för Boden—Ytter-Morjärfsbanan blott uppgår till 55,610 kronor per km.

Utan afund mot i afseende på kommunikationer förut ej lottlösa landsdelar, som nu föreslås att få dem ytterligare betydligt, ja storartadt utvecklade, kan dock icke underlätas att påpeka, i huru än mycket större behof hela det stora öfre Norrbotten, hittills i saknad af jernvägar och dessutom klen försett med andra vägar, är af en skyndsammare utveckling af sitt kommunikationsväsende. Villigt och tacksamt erkännes, att i synnerhet på senare tider mycket blifvit af statsmagterna gjordt för kommunikationsväsendets utveckling och odlingens befrämjande i Norrbotten, men ännu återstår ofantligt mycket att göra i detta framtidsland.

Beträffande de alternativa båda linierna för jernvägens sträckning genom Råneå, en nordligare öfver Niemifors, hvilken nu föreslagits till byggande, och en sydligare öfver Hasafors, så framgår af jernvägsstyrelsens utlåtande den 31 december 1896, att den sydligare linien öfver Hasafors i närvaro af en kommenderad generalstabsofficer först blifvit undersökt och befunnen lämplig äfven i strategiskt hänseende. Af någon orsak aflöstes emellertid denna stabsofficer af en annan, och först då denne påyrkade en nordligare linie, verkställdes undersökning äfven af linien öfver Niemifors, beläget 8 km. norr om Hasafors, hvilken nordligare linie på grund af tillförordnade chefens för generalstaben utlåtande af 5 sistlidne februari af herr

departementschefen föreslogs till utförande. Såsom ett hufvudskäl emot den sydligare linien har ur militär synpunkt anmärkts, att denna linie går för nära kusten och därför lätt kan blifva föremål för ett fiendtligt anfall. Men i verkligheten förhåller sig härmed så, att från den djupast in i landet skjutande och dertill ganska grunda hafsvikens kaj vid Strömsund är ett afstånd af 21 km. till Hasafors, medan afståndet från kajen vid Töre i Nederkalix socken till den föreslagna banans ändpunkt Ytter-Morjärf är blott 19 km., utan att man hört generalstaben hafva ansett detta innebära någon fara för banans säkerhet. Jag tror därför icke, i synnerhet då det visat sig, att tvenne kontrollerande generalstabsofficerare haft differerande åsikter om den södra liniens lämplighet eller ej, att tillförordnade chefens för generalstaben åsigt ovilkorligen bör vara bestämmande för förkastandet af den sydligare linien, hvilken i alla hänseenden är den lämpligaste, såsom varande både billigare, kortare och antagligen mera inkomstgivande. Skola de fredliga intressena, samfärdselns och odlingens befrämjande stå tillbaka för den allra ringaste anmärkning mot en jernvägssträcknings lämplighet ur strategisk synpunkt, då blir ju anslaget till en jernväg mera ett anslag för militära än för kulturella ändamål.

De skäl, hvarpå jag stöder min åsigt om Hasaforsliniens företräde framför Niemiforslinien, äro, förutom personlig kännedom om förhållandena, petitioner från ortens befolkning, hvaraf afskrifter härjemte bifogas, samt i synnerhet kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande rörande denna linie, der det yttras, »att linien öfver Hasafors från trafiksynpunkt borde tillerkännas *afgjordt* företräde. Dels vore den ej mindre än 7,348 km. kortare, dels framginge den öfver väsentligt bördigare trakter än den nordligare linien öfver Niemifors, hvarför, om från militärsynpunkt Hasaforsliniens byggande kunde tillåtas, styrelsen *icke tvekade* att förorda denna till utförande.» Man behöfver också blott kasta en blick på den karta, som åtföljer Kongl. Maj:ts proposition för att finna, hvilka svårigheter varit förenade med den nordliga liniens utstakande. Så många krökningar än hit, än dit, än mot norr, än mot söder, torde icke förekomma på någon annan jernväg, men de hafva naturligtvis varit nödvändiga till följd af markens oländighet med stenbackar och moras, som måst kringgås.

Genom Hasaforsliniens antagande skulle dessutom en besparing i byggnadskostnaden af 373,000 kronor vinnas, hvilket ej är en obetydlighet, utan i det närmaste skulle räcka till fullbordande af den återstående delen af banan från Ytter-Morjärf till Forsbyn, som af jernvägsstyrelsen beräknats skola kosta 462,000 kronor.

På de skäl jag nu härofvän anført, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen

1:o) måtte för färdigbyggande på två år af jernvägen från Boden till Ytter-Morjärf bevilja ett anslag af 2,600,000 kronor att utgå under år 1898 samt besluta, att återstoden af den projekterade byggnadskostnaden skall utgå under år 1899;

2:o) måtte besluta, att bansträckningen öfver Hasafors bör väljas, såsom varande både 7,348 km. kortare, 373,000 kronor billigare och för orten fördelaktigare, än den både längre, dyrare och för orten ej så tillfredsställande sträckningen öfver Niemifors.

Om remiss till statsutskottet af denna min motion anhålles.

Stockholm den 19 mars 1897.

*O. H. Ström.*

I förestående motion instämmer

*Nils Wallmark.*

---

(Afskrifter.)

Bil. till motionen n:o 166.

Till Riksdagsmannen för Kalix domsaga.

Nedanskrifne inbyggare i Rånbyn, Råneå socken, lifligt intresserade för norra stambanans framdraging genom socknen, hafva gladt sig åt, att undersökningarne rörande banans sträckning nått ett sådant resultat, att jernvägsstyrelsen för sin del kunnat förorda den nedra eller så kallade Hasaforslinien såsom den lämpligaste.

Ett berättigadt missnöje har det deremot väckt hos oss, att generalstaben så hårdt håller på den öfre linien eller den, som skulle öfvergå Råneå elf vid Niemifors, enär vi hålla före, att den förmenta vinsten i strategiskt hänseende omöjligt kan uppväga den förlust, som genom banans framdragande efter denna linie skulle drabba både staten och den bygd, genom hvilken stambanan skall framdragas. Och tillåta vi oss här framhålla några punkter, hvilka vid afgörandet af frågan om banans sträckning efter vår mening böra utöfva ett bestämmande inflytande.

1:o Komme banan efter nedra linien att genomskära en trakt, som består af dels odlad, dels för odling synnerligen lämplig mark, för hvilkens odling och vidare utveckling banan skulle hafva de mest framgångsrika följder, då deremot öfre linien delvis för att ej säga uteslutande går genom trakter, bestående af omvexlande stenbackar och kärr.

2:o Genom banans framdragande efter nedre linien, kan man med säkerhet påräkna större trafikinkomster för den samma, och det bör ju ligga både i ortens och statens intresse, att så måtte ske.

3:o Den nedra linien går mera rak, och blir banan nära en half million kronor billigare att bygga (och naturligtvis äfven billigare att underhålla) än efter den i många och långa krokar sig svängande öfre linien.

4:o Ehuru ej fackmän, anse vi dock, att de såsom tungt vägande ansedda strategiska skälen för banans byggande efter öfre linien torde betydligt reduceras vid närmare öfvervägande af hithörande förhållanden, bland hvilka vi blott vilja påpeka, att banans närhet till hafvet ej bör beräknas

blott med det afstånd, som förefinnes mellan t. ex. Hasafors och hamnen Strömsund, ty Råneåfjärden (eller inloppet till Strömsund) har så ringa djup, att en örlogsflotta eller fartyg af en sådan torde få stanna mellan 15—30 km. ute vid skären, i fall den skulle försöka att ingå der; vidare om en fiendtlig krigstrupp komme att marschera upp mot banan efter Råneådalen, så betyder 7—8 km:s längre eller kortare väg ingenting.

När nu härtill kommer, att vi såsom inbyggare i Norrbottens län komma att få deltaga i kostnaderna för inlösen af mark för banan, anse vi, att banans sträckning bör ställas så, att den blir af relativt största nytta för orten, hvadan vi på anförda skäl vördsamt anhålla, att Ni, såsom ortens riksdagsman, måtte söka på allt sätt verka för förverkligandet af detta mål, det vill säga, att norra stambanans sträckning från Boden och genom Råneå måtte blifva efter den nedra eller så kallade Hasaforslinien.

Råneå den 8 februari 1897.

L. O. Bergner, C. E. Lindström, E. M. Larsson, Ling, C. P. Lidman, J. P. Sundvall, F. Wikström, F. Lidström, G. F. Larson, Kristina Lindström, Lundberg, Gustaf Lidström, Joh. Bergqvist, Frithiof Bergqvist, E. A. Forsberg, C. Joh. Sandin, N. Dallby, Walfred Holmström, J. O. Sundberg, Alfred Moosberg, Fred. Moosberg, Nils Birger Moosberg, Wilma Löfgren, J. F. Åkerström, Oskar Moosberg, E. Gisslén, J. Fröberg, G. A. Engstrand, N. P. Wikström, J. Rånlund, J. F. Söderdahl, Frans Löfgren, C. W. Wiksten, Erik Löfgren, August Eriksson, Johan Rensfeldt, L. F. Larsson, Johan Åberg, Johannes Lundqvist, C. E. Åberg, Axel Sundbom, C. E. Larsson, W. Sundling, Axel Ljungberg, Oskar Tornberg, Lars Johanson, C. J. Rensfeldt, L. J. Öhman, J. E. Wikström, E. M. Bäckman, H. E. Bruce, A. Fahlen-son, Emanuel Sundbom, Anna Sundbom, G. Bårg, J. L. Johanson, Maria Engström, F. W. Lagervall, J. A. Björk, E. Alfr. Nilsson, J. F. Nilsson, S. Hjertstedt, J. A. Johanson, C. Riström, P. Löfgren, Amanda Fellenius, Emil Fellenius, J. A. Fellenius, Erik Pipon, Osk. Moosberg, Agatha Burman, Katharina Nilsson, Johan Lindbäck, Em. Lindbäck, O. F. Lindbäck, Josef Lindbäck, Axel A. Zachrisson, P. A. Hägg, Maria Bergman, Otto Elmberg, G. Bergman, E. M. Erickson, E. Nordström, J. Norman, Oskar Edfast, J. A. Strand, Oskar Pärson, C. W. Söderström, E. Ekbäck, P. A. Lindgren, Gustaf Nordfjell, J. E. Wallgren, A. W. Bröms, O. T. Bröms, J. A. Lundström, A. Larsson, J. E. Holm, Manuel Bårr, Tave Lundin, C. A. L. Björk,

L. P. Åman, J. Forsman, J. E. Ränsfält, Anders Åkerström, Axel Ränsfält, K. Herman Bergner, Nils Erik Nilsson, C. M. Edfast, P. O. Nygren, Mathilda Lindgren, Maria Söderström, G. Persson, Oskar Forsberg, Albert Löfgren, Emanuel Lundström, Nils A. Selberg, Oskar Sundling, Axel Rensfeldt, E. M. Lundström, C. E. Moosberg, Olof Moosberg, L. A. Holmqvist, J. Fredrik Janson, A. Sundling, Fredrik Larson, Axel Lindström, Fr. Sundling, Gustafva Larson, A. Edfast, Em. Bröms, G. Janson, Elias Bröms, Albert Bröms, Anders Nylander, J. W. Sundqvist, Albertina Engström, G. Öström, Gustaf Wilhelm Bergman, J. M. Sundvall, Fredrik Holmström.

Undertecknade vilja genom denna petition för länets riksdagsmän gifva sin önskan till känna, att norra stambanan från Boden norrut måtte dragas efter linien öfver Hasafors. Denna vår önskan grunda vi derpå, att denna linie blir den mest lämpliga i flera afseenden; för det första blir den mycket närmare och som följd mycket billigare både att bygga och trafikera, för det andra blir den då till någon nytta för den nedra delen af landet, der de största byarna ligga, som mest skola deltaga uti de dryga kostnader, som af länet äro äskade för banans framdragande.

Prestholm & Råneå den 29 januari 1897.

Paul Blom, Anders Pålson, G. A. Nordberg, Nils Gustaf Nilsson, Lars Larsson, L. Fr. Larsson, A. G. Wikström, Joh. F. Andersson, Anders Gust. Anderson, L. A. Löfgren, G. A. Classon, Johan Löfgren, N. F. Klasson, Oskar Paulin, K. U. Klasson, Em. Sundberg, F. Klasson, C. U. Sundberg, G. A. Larsson, J. F. Johansson, A. O. Söderberg, Anton Sundqvist, M. Gustafson, Gust. Sundqvist, Gustaf Nilson, Carl Johansson, M. Nilsson, Nils Anton Johanson, Magnus Olsson, J. P. Åström, Aron Olsson, N. A. Hendriksson, Oskar Olofson, Anna Lovisa Jönsson, Lovisa Nyberg, N. G. Johansson, J. W. Lundgren, J. P. Engstedt, Ar. Lidström, L. F. Andersson, Johan Erik Olofson, Gustaf Edvard Olofson, Enkan Maria Pärsson, N. P. Lindqvist, N. P. Johansson, J. F. Lindström, K. P. Pehrsson, Johan Johansson, C. F. Riström, A. Paulin, A. G. Anderson, J. Landberg, J. P. Andersson, A. F. Eriksson, Anders Johansson,  
alla hemmansegare i Prestholm.

Protokoll hållet vid allmänt sammanträde hos Ål-  
derman i Orrbyn den 5 februari 1897.

§ 1.

Enligt budkafvel infunno sig byamännen talrikt samlade i och för frågans besvarande, angående att till lämplig person öfverlemna uppdrag att till länets riksdagsmän ingå eller framlägga deras önskan, angående att få norra stambanan norr ut från Boden framdragande efter linien öfver Hasaforsen.

§ 2.

Till ordförande för dagens stämma valdes hemmansegaren L. Fr. Larsson i Orrbyn.

§ 3.

Efter en liflig diskussion i framlagd fråga lemnades uppdrag till hemmansegaren Lars Fredrik Larsson att efter deras önskan till länets riksdagsmän ingå med en härvid bifogad skrifvelse.

§ 4.

Att jemte ordföranden justera detta protokoll utsågs af stämman hemmansegarne L. Fr. Moberg, L. Fr. Strand, L. H. Paulin.

Uppläst, justeradt år och dag som ofvan:

*L. Fr. Larsson.*

*L. H. Paulin.*

*L. Fr. Moberg.*

*L. F. Strand.*

---

Undertecknad, som af byastämman i Orrby den 5 dennes fått i uppdrag att hos vederbörande frambära byamännens önskan att få norra stambanan norr ut från Boden framdragen efter linien öfver Hasaforsen, vänder sig härmed ödmjukast till länets riksdagsmän för att inför dem framlägga deras önskan äfvensom skälen härtill. Denna linie är den kortaste och skulle till följd deraf den mark, som kommunen skall inköpa, blifva



billigare än efter den öfra linien, och i samband dermed den kortare linien blifva billigare att trafikera än den längre. Så som banan kommer efter linien öfver Hasafors, skulle ju den egentligen skattdragande nedre delen af socknen få något godt af densamma, men i motsatt fall blifver den för denna befolkning till ringa eller ingen nytta. Hvad den militära saken beträffar, kan jag ju anses icke kompetent att bedöma, men dock vågar jag på det bestämdaste påstå, att den öfre eller Niemiforslinien icke eger några sådana företräden framför linien Hasafors, att man för densamma bör uppoffra så mycket större kostnader och dessutom draga linien till för odling och bebyggande olämpliga trakter. Antages deremot nedre linien, hvilken genomlöper ytterst goda odlings- och rödningssmarker, skulle en stor uppblomstring i landtbruk ovilkorligen derigenom uppstå, och får jag på grund af hvad jag här anfört å våra byamäns vägnar ödmjukast anhålla, det länets riksdagsmän måtte gemensamt samverka för banans framdragande efter linien öfver Hasafors, då ju den linien onekligen är den bästa såväl hvad kostnader som nytta beträffar.

I all ödmjukhet:

Råneå & Orrbyn den 5 februari 1897.

Efter uppdrag

*L. Fr. Larsson.*

Vidimeras:

*A. Lindblad.*

*R. Johanson.*