

N:o 161.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag för anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå; gifven Stockholms slott den 19 april 1907.

Under åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civil-ärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet beträffande hvarje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana

dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknats till 4,870,000 kronor; samt

att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

G U S T A F.

Julius Juhlin.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 april 1907.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
 Statsråden: TINGSTEN,
 ALBERT PETERSSON,
 ALFRED PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 DYRSSEN,
 HAMMARSKJÖLD,
 ROOS,
 JUHLIN,
 SWARTZ.

Departementschefen, statsrådet Juhlin anförde:

*Anläggning af
 bibana till
 Skellefteå.*

Hos Kungl. Maj:t hafva gjorts framställningar om byggande för statens räkning af bibanor från norra stambanan till kusten dels vid Skellefteå och dels vid Piteå. Jag anhåller nu att få i ett sammanhang anmäla dessa framställningar, därvid börjande med förslaget om bana till Skellefteå.

*Framställning
 af magistraten
 i Skellefteå om
 byggande af
 statsbana
 Bastuträsk—
 Skellefteå—
 Säfvenäs.*

Uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 30 april 1902 har magistraten i staden Skellefteå, på uppdrag af allmänna rådstugan i staden, i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t ville inför Riksdagen framlägga nådig proposition om byggande med statsmedel af bibana från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och därifrån vidare till Säfvenäs hamn vid Ursviksfjärden i hufvudsaklig öfverens-

stämme med ett af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren L. Sparr i februari 1900 utarbetadt, ansökningen bilagdt förslag.

I ansökningen har magistraten först framhållit angelägenheten af att någonstades mellan de två bibanorna Vännäs—Umeå och Boden—Luleå anordnades en förbindelseled mellan norra stambanan och kusten, samt anmärkt, att vid val af denna förbindelseled i främsta rummet borde tagas i betraktande, hvar den för ändamålet lämpligaste hamnen finnes, den sträckning banan borde erhålla, för att den skulle få den största ekonomiska bärighet och motsvara befolkningens behof, samt möjligheten att för drifvande af trafik å banan använda sig af lämpligen belägna vattenfall. Vidare anförde magistraten följande.

Säfvenäs hamn fyllde alla de berättigade anspråk, som kunde ställas på en tidsenlig sådan. Dess läge gjorde densamma särdeles lämpad att fylla behofvet för statsbanan af en plats för kolupplag, hvarifrån en del af de för nämnda bana erforderliga kol, som nu med dryga kostnader befordrades från Örnköldsvik eller Luleå, kunde lättare och billigare hämtas. Säfvenäs hamn förmedlade redan nu utskeppningen af produkterna från icke mindre än sju stora sågverk, nämligen Lejonström, Clemensnäs, Nyhamn, Björnsholmen, Säfvenäs, Öhrviken och Bureå, med en sammanlagd tillverkning af omkring 296,788 kubikmeter trävaror, beräknad efter tullkammarens uppgift å exporten år 1899, samt en afsevärd mängd träkol, som försålde till olika platser inom landet. Sedan Säfvenäs hamn blifvit genom järnväg förbunden med stambanan, komme den såsom den största i norra delen af Västerbotten gifvetvis ock att blifva utskeppningsorten för en hufvudsaklig del af virkestillgången från de närliggande floddalarna, exempelvis Sikåns och Risåns, hvilka genom stambanan stode i förbindelse med Skellefte älfdal. Om också ensamt storleken af trävarurörelsen, som ännu så länge utgjorde de norrländska hamnplatsernas hufvudnäring, rättfärdigade valet af Säfvenäs framför någon annan hamn i norra Västerbotten såsom slutpunkt för en bibana, så framstode såsom ett ytterligare skäl därför, att importen till Skellefteå stads hamn från utrikes ort omfattade jämförelsevis stora varumängder. Enligt hvad uppgifter från tullkammaren visade, hade importen under åren 1894—1899 i medeltal utgjort 6,398,154 kilogram och 8,616 hektoliter, hvarjämte, enligt en af hamnkaptenen H. C. Klockhoff uppgjord tablå öfver ankommande och afgående varor under åren 1896—1900, dessa i medeltal utgjort 5,194,744 kilogram, 745,816 hektoliter och 592,346 stycketal. Af dessa varor hade större delen sändts vidare till det inre af landet och, då järnvägsförbindelse erhöles, komme denna trafik påtagligen att förmedlas af järnvägen.

Om Säfvenäs måste anses såsom den lämpligaste slutpunkten vid hafvet för en bibana genom norra Västerbotten, kunde denna bibana icke lämpligen anknytas vid stambanan annorstädes än vid Bastuträsk, enär den då komme att genomskära Skellefte älfdal, den folkrikaste och bördigaste inom norra delen af detta län och omslutande pulsådern för den stora förenämnda trävarurörelsen. Den kommersiella medelpunkten för denna folkrika bygd vore Skellefteå stad, hvars ursprungliga handelsområde i öfrigt utgjorts af Löfångers, Burträsk, Byske, Jörns, Norsjö, Malå, Sorsele och en del af Lycksele socknar inom Västerbottens län samt Arvidsjaurs och Arjeplogs socknar inom Norrbottens län. Detta handelsområde hade genom stambanans framdragande blifvit afskuret, så att däraf numera knappast återstode mer än hälften, men blefve bibanan verklighet och dess sträckning sådan staden tänkt sig densamma, kunde man på goda grunder antaga, att den hufvudsakliga delen af det forna handelsområdet skulle kunna af staden återförvärfvas, enär det för detta område måste falla sig bekvämast och billigast att, sedan bibana tillkommit, använda sig af Skellefteå hamn såsom exportort för sina produkter, hvilka nu hufvudsakligen utgjordes, förutom af trävaror, af tjära, smör, ost, hudar, lappmarksprodukter med mera.

Med undantag af Lycksele hade de öfriga af de förenämnda socknarna vid 1900 års slut ett invånarantal af 62,728 personer. Att ett så stort område med en så betydande folkmängd skulle tillföra bibanan en afsevärd person- och godstrafik finge väl anses otvifvelaktigt, då lättade kommunikationer helt naturligt framkallade nya förvärfskällor och därigenom nya alster för afsättning. Osökt leddes tanken härvid på de många och kraftiga vattenfallen, som Skellefte älf bildade under sin väg från det den korsat stambanan till hafvet. Dessa fall, af hvilka de största vore Finnfors- och Krångforsfallen, representerade omkring 50,000 hästkrafter. En så stor och lätt tillgänglig kraftmängd skulle naturligtvis finna användning, så snart bekväma kommunikationer medgäfvade afsättning åt de många produkter, som genom denna kraft kunde alstras. I detta sammanhang erinrades om, att malmfyndigheter på senaste tiden upptäckts i närheten af den föreslagna järnvägen samt att rika fyndigheter af utmärkt kalk förefunnes inom Bergsbyn i Skellefteå socken ungefär åtta kilometer från den tilltänkta banans slutpunkt. Dessa kalkfyndigheter hade sedan länge tillgodosett den omkringliggande nejdens behof för jordbruket och andra ändamål samt komme, sedan bibanan blifvit verklighet, att inom ett ännu större område fylla behofvet af kalk, som icke i någon rikligare mängd funnes å något annat ställe

inom länet, knappast inom öfre Norrland, utan för närvarande anskaffades från sydligare delar af landet.

Då den bygd, som bibanan skulle komma att beröra, vore denna landsändas måhända folkrikaste och därtill erbjöde så stora förutsättningar för en omfattande industriell verksamhet, torde den afsedda banans ekonomiska bärighet och därmed dess förmåga att tillföra stambanan betydligt ökade trafikinkomster vara satt utom allt tvifvel samt dess behöflighet lätteligen insedd. Enligt en i oktober 1902 upprättad trafikberäkning, som återopades af magistraten, skulle en afkomst af 2,84 procent kunna påräknas.

Därest banan droges från Bastuträsk till Säfvenäs, komme den att gå fram icke långt ifrån det här ofvan omnämnda, af staden delvis ägda Finnforsfallet, hvarigenom möjlighet förefunnes att, därest så skulle finnas ändamålsenligt, för den tilltänkta bibanans drifvande medelst elektricitet använda kraft från nämnda fall, i den mån denna icke för stadens behof utnyttjades.

Förutom dessa, af lokala förhållanden inom Västerbottens norra del betingade skäl framhölls det gynnsamma inflytande på utvecklingen af landets modernäring jordbruket samt på afsättningen af dettas produkter, som en järnväg i allmänhet hade. I förevarande fall skulle detta inflytande icke blott sträcka sig till den närmast järnvägen liggande bygden, utan ock återverka på hela kuststräckan i detta läns norra del.

Hvad särskildt Skellefteå stad beträffade, vore dess intressen så nära förbundna med en bibana, som förenade dess närmaste järnvägsstation å stambanan med stadens hamn, att förverkligandet af en sådan förbindelseled utgjorde lifsvillkoret för densamma. Den förutan kunde staden aldrig nå det uppsving och vinna den utveckling, som den eljes hade så stora förutsättningar för. Redan nu utgjorde den icke blott centralpunkten i ett stort handelsområde, från hvilken direkta landsvägsförbindelser ledde till dettas alla olika delar, utan torde ock, tack vare de i förhållande till dess folkmängd betydliga uppoffringar för kulturändamål, densamma underkastat och fortfarande underkastade sig, böra betraktas som den andliga odlingens hufvudsäte i denna del af länet. Då känt vore, hvilken mäktig häfstång järnvägar vore för den ort, de berörde, insåges lätt däraf den stora betydelse, en bibana till staden skulle få för densamma, och hvilka möjligheter därigenom skulle tillföras det blott en mansålder gamla stadssamhället till fortsatt lifskraftig utveckling i förut inslagen riktning. Skulle däremot en bibana i denna del af länet söka sig en annan väg till hafvet, utan att Skellefteå och dess hamn berördes af banan, komme däraf med nödvändighet att följa stadens till-

bakagång i alla möjliga hänseenden, hvaraf äfven i sin ordning blefve en följd, att de stora uppoffringar, staden för åtskilliga ändamål underkastat sig, blefve, om också icke utan värde för framtiden, likväl till sin afsedda verkan betydligt förringade.

Löjtnant
Sparrs förslag
till järnväg
Bastuträsk—
Skellefteå—
Säfvenäs med
hamn vid Säf-
venäs.

Enligt Sparrs förslag skulle banan utgå från Bastuträsk station och framdragas genom Røjnorbäckens och Hästbäckens dalgångar till grannskapet af vattenfallet Finnforsen i Skellefte älf, på hvars södra sida banan därefter skulle passera Krångfors och Gråberget. Sedan banan vid Slindan förts öfver Skellefte älf på en bro med två spann om 61 meter hvarterdera och på älvens norra sida dragits genom Medle och Myckle byar, skulle densamma framföras förbi Skellefteå stad, ett par hundra meter norr om stadsgränsen, samt därefter förbi Morö, Hedensbyn, Bergsbyn, Furunäset och Ursviken till Alholmens dåmera nedlagda skeppsvarf i närheten af Säfvenäs ångsåg vid Ursviksfjärden. Stationer föreslogos vid Fallet (14,4 km. från Bastuträsk), Krångfors (21,9 km.), Medle (36,3 km.), Skellefteå (46,7 km.) och Säfvenäs (60,5 km.); terrasserade och grusade mötesplatser för militärtåg föreslogos vid Røjnoret och Gråberget. Banan skulle enligt förslaget få en spårvidd af 1,435 meter och en längd af 61 kilometer, och beräknades anläggningen kosta med rullande materiel 4,085,000 kronor, däri inberäknadt kostnader för jordlösen och skadeersättningar.

Sparr har vidare, då Skellefteå stads nuvarande uthamn vid inre Ursviken vore olämplig såsom slutpunkt för en bana, föreslagit anläggandet af en ny hamn vid Säfvenäs, hvarest finnes en lämplig hamnbassäng. Enligt ett af Sparr upprättadt kostnadsförslag skulle anläggandet af en hamn där med 7 meters djup kosta 573,000 kronor och med 6 meters djup 484,000 kronor. — Emellertid har vid den slutliga utredningen äfven den af Sparr sålunda föreslagna platsen ansetts olämplig och i stället, såsom längre fram kommer att nämnas, en annan plats, Kallholmsfjärden, valts till uthamn för staden och till slutpunkt för en bana Bastuträsk—Skellefteå.

Framställning
af Jörns soc-
ken m. fl. om
anläggande af
statsbana Jörn
—Kåge—
Skellefteå.

Vidare hafva uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift af den 10 september 1902 Uno Norman, J. Lindmark, Alfred Nordell, Hugo Nilsson och E. F. Marklund, såsom ombud för Jörns, Byske och Arvidsjauras socknar samt åtskilliga byar i Kåge älfdal i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t ville vid behandlingen af frågan om anläggande af järnväg från lämplig punkt å norra stambanan till Skellefteå besluta att till Riksdagen aflåta nådig proposition om anläggande af statsbana från

Jörns station å norra stambanan till Kåge och därifrån till Skellefteå stad i enlighet med ett af löjtnanten Sparr i maj 1900 uppgjort förslag.

Till stöd för denna ansökning har anförts följande. Redan omfånget af stations- och bangårdsanläggningen vid Jörn syntes visa, att vederbörande haft tanke på, att denna plats skulle blifva en lämplig utgångspunkt för en eller annan bibana. Genom en bana Jörn—Kåge erhöles man den kortaste förbindelse med en af länets bästa hamnar, Kåge hamn. Sågverksindustrien torde ej böra tillerkännas något öfvervägande inflytande på banans sträckning, men det kunde framhållas, att inom Byske socken finnes fyra större sågverk och efter Kåge älf några mindre, som skulle hafva afsevärd fördel af banans framdragande öfver Kåge och på samma gång öppna lika stora trafikmöjligheter som sågverken vid Skellefte älf. Den nu föreslagna sträckningen skulle hafva större betydelse i jordbrukshänseende och för landets kultivering i öfrigt. Snart sagdt outtömliga kalkberg finnes efter den i och för sig tätt befolkade, bördiga och lätt odlingsbara Kåge älfdal. Genom förbindelsen Jörn—Kåge hamn erhöles ock befolkningen inom lappmarken billigare fraktkostnader å sina produkter och förnödenheter, än om utgångspunkten skulle blifva Bastuträsk, helst den del af lappmarken, som direkt hämtade fördel af denna bibana, hade sin utfartsväg till Jörn. Beträffande vattenkraft för industriella eller andra anläggningar erbjödes äfven Kåge älf flera möjligheter. I afseende å banans trafikinkomster och bärighet hänvisades till den af magistraten åberopade trafikberäkningen och framhölls, att genom den ökade trafik, som otvifvelaktigt komme att från lappmarken och genom kalktransporten från Kåge älfdal tillföras en linje Jörn—Kåge—Skellefteå, denna linjes afkastning skulle i väsentlig grad stegras och på samma gång äfven utjämnas den högre anläggningskostnad, som för denna linje vore beräknad.

Enligt Sparrs förslag till järnväg Jörn—Kåge—Skellefteå skulle banan framdragas från Jörns station förbi Hornsträsket och Jörns kyrka, vidare genom Häbbersbäckens och Kåge älf s dalgångar till Storkåge samt därifrån i närheten af kustlandsvägen till Skellefteå stad. Stationer föreslogos vid Österjörn (6,2 km. från Jörn), Rönnliden (27,3 km.), Kusmark (44,9 km.), Kåge (56,3 km.) och Skellefteå (68,2 km. från Jörn och 11,9 km. från Kåge) samt terrasserade och grusade mötesplatser för militärtåg vid Grålidan och Kusliden. Banan, som skulle byggas med en spårvidd af 1,435 meter, skulle erhålla en längd af 69,2 kilometer, däraf från Jörn till Kåge 57 kilometer samt från Kåge till Skellefteå 12,2

Sparrs förslag till järnväg Jörn—Kåge—Skellefteå.

kilometer. Anläggningen beräknades komma att med rullande materiel kosta 4,316,000 kronor, i hvilken summa kostnaderna för jordlösen och skadeersättningar inberäknats; af kostnadsbeloppet komme 3,395,000 kronor å linjen Jörn—Kåge och 921,000 kronor å linjen Kåge—Skellefteå. — Sparr förklarade i sitt utlåtande att, under förutsättning att lämplig hamn byggdes vid Kåge, en af de linjer, som berörde Kåge, borde komma till utförande.

Sparrs förslag till hamn vid Kåge.

Sedermera har å Normans och medsökandes vägnar öfverlämnats ett af Sparr uppgjort förslag till hamnanläggning vid Kåge; enligt detta skulle kostnaden för en tidsenlig hamn i Kågefjärden med ett vattendjup vid lägsta vattenstånd af 6,5 meter och vid vanligt lågvatten af 6,8 å 7 meter uppgå till 439,000 kronor. — Vid den nuvarande kajen uppginge, enligt hvad Sparr upplyste, djupet vid vanligen förekommande lågt vattenstånd till 4,2 meter, hvarför kajen ej ens kunde angöras af de större kustbåtarna. Kajens läge och primitiva byggnads sätt medgäfvde ej, att järnvägsspår utlades å densamma; kajlängden var allenast 163 meter. Den af järnvägen uppkommande större trafiken kräfde en hamn med bättre betingelser än den nuvarande.

Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Västerbottens län utlåtande den 3 november 1902.

Till följd af särskilda nådiga remisser har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län den 3 november 1902 i ärendet afgifvit underdånigt utlåtande och därvid anfört följande.

Hvad först beträffade den eller de orter, som grenbanan i vare sig den ena eller den andra sträckningen skulle genomskära, kunde de sägas vara rikt befolkade, åtminstone på det närmast kusten inom 25 kilometers afstånd från denna belägna området och därjämte antingen väl odlade eller ock försedda med rika tillgångar på odlingsbar mark, hvilken, när den tagits i bruk, påtagligen skulle lämna bärning åt en befolkning långt talrikare än den nuvarande. För dessa orter hade sedan många år Skellefteå stad utgjort en viktig centralpunkt, ehuru om dess betydelse såsom sådan städse täflat den omkring 11 kilometer nordligare belägna Storkåge by, till stöd för hvars anspråk åberopats, att god hamn med tillräckligt djup förefunnnes så godt som omedelbart intill byn i den från Bottniska viken inskjutande Kågefjärden, hvaremot för Skellefteå stad måst sökas en på 12 kilometers afstånd därifrån belägen uthamn i hafsviken Ursviksfjärden, från hvilken visserligen utefter Skellefte älfs nedersta lopp ledde farled till och förbi staden, men användbar endast för farkoster, som vore 1,5 å 2 meter djupgående. Att staden trots denna svårighet kunnat bibehålla sin betydelse såsom cen-

tralpunkt för orterna i fråga, torde till icke ringa del kunna tillskrifvas dels den omständighet att i närheten af staden låge Skellefteå sockens kyrka, dels och mest det inflytande, som trävarurörelsen efter förenämnda mäktiga vattendrag utöfvat på stadens handelsförbindelser, hvilka före stambanans tillkomst sträckte sig icke blott till Skellefte älfs inom Skellefteå, Norsjö, Malå och Sorsele socknar i Västerbottens län samt inom Arvidsjaurs och Arjeplogs socknar i Norrbottens län utbredda flodområde, utan äfven till större eller mindre därutanför belägna områden inom Löfångers, Burträsk, Byske och Lycksele socknar. Stambanan hade från Skellefteå afskurit vissa delar af dess förra handelsområde och minskat dess inflytande i andra, särskildt i sådana delar, som låge väster om stambanan, men ännu utöfvade dock trävarurörelsen mycket af sitt forna inflytande å den öfriga rörelsen äfven i de sålunda afskilda områdena och företrädesvis i dem, för hvilka afstånden till produktions- och afsättningsplatser äfven efter järnvägarna vore synnerligen stora. Lika litet som å andra håll, där järnvägsutgreningar från stambanan saknades, hade här den från de folkrikaste bygderna svåråtkomliga stambananens för det inre landet medfört all den nytta, som man af densamma bort kunna påräkna, och än mera gällde detta beträffande kustlandet, som vore jämförelsevis tätt befolkadt, och till hvilket afståndet från stambanan, synnerligast inom Löfångers och Nysätra socknar, vore allt för stort; och då väl ännu den tid vore långt aflägsen, när man kunde tänka på en kustbana, torde för närvarande anläggning af en eller flera grenbanor mot kusten vara den enda utvägen för befordrande af stambanans uppgift.

Inom Västerbottens län, hvars kust från norr till söder hade en längd af omkring 23 mil, funnes för närvarande endast en sådan bana, nämligen linjen Vännäs—Umeå—Storsandskär. Äfven om i en ganska snar framtid skulle komma till stånd en grenbana, som träffade kusten vid Piteå i Norrbottens län, förefunnes dock mellan Piteå och Umeå en kuststräcka ungefär dubbelt så lång som kuststräckan mellan Umeå och Örnsköldsvik, vid hvilken sistnämnda plats anträffade närmaste järnvägshamn söder om Umeå, och af det ofvan sagda torde vara klart, att såväl stambanans som länets intressen fordrade anläggning af järnväg till kusthamn någonstädes mellan Umeå och Piteå, hvarigenom å den ena sidan stambanan skulle kunna draga till sig en väsentlig del af trafiken å kustorterna och å den andra sidan samma orters befolkning tillgodogöra sig järnvägsförbindelsens fördelar. Önskligt hade väl varit, om banans ändpunkt kommit att ordnas ungefär midt emellan Umeå och Piteå, men då banan därigenom kommit att högst

väsentligt förlängas och då för såväl järnvägen som orten så godt som nödvändigt syntes vara, att järnvägen berörde företrädesvis sådan plats, å hvilken rörelsen redan vore och för framtiden kunde tänkas fortfarande varda mest koncentrerad, torde största vikt ligga därpå, att järnvägen berörde Skellefteå stad, om hvilken åsikt äfven i de båda remitterade framställningarna enighet rådde. Under denna förutsättning torde trafiken å ifrågavarande järnväg varda i hufvudsak af samma slag som den vid Umeåbanan.

Beträffande utgångspunkten från stambanan saknades ledning af någon viss stations fullt erkända betydelse framför de öfriga, men torde Jörn äga något företräde framför Bastuträsk. Två omständigheter gafve dock Kungl. Maj:ts befallningshafvande anledning antaga, att vid valet i fråga denna omständighet ej finge tillmätas allt för stor betydelse. Den ena vore, att sannolikhet föreläge för, att den af stambanan oberoende trafiken på stationernas uppland vore väsentligt större för Bastuträsks än för Jörns uppland, och den andra att endast på grund af vissa tillfälligheter öfver sist sagda station för närvarande ginge en stor del af trafiken på socknarna Arvidsjaur och Arjepflug, oaktadt järnvägsstationerna Långträsk och Myrheden låge närmare dessa socknars hufvudort, Arvidsjaur kyrkoby. Snart torde dock de tillfälligheter, som föranledde detta förhållande — nattstation i Jörn och lättare formansanskaffning för Jörnsvägen — komma att upphöra.

Till fördel för den sydligare linjen talade den rika vattentillgången i Skellefte älf, hvars fall voro synnerligen användbara så väl för storindustri som för järnvägsdrift. Älfven i fråga, som upprunne inom fjällbygden invid norska gränsen, hade nämligen omkring 16,000 kvadratkilometers flodområde, dithörande betydande sjöar erbjöde goda lägenheter för reglering af lågvattenmängden och af den fallhöjd, antagligen omkring 140 meter, som funnes utmed den föreslagna järnvägslinjen, vore helt obetydligt taget i anspråk. Efter Jörn—Kågesträckningen funnes visserligen äfven ett vattendrag, Kåge älf, men dess endast omkring 900 kvadratkilometer vida vattensamlingsområde sträckte sig ej ens upp till lappmarksgränsen och då för öfrigt därinom saknades nämnvärda lägenheter för utjämning af variationerna i vattentillgången, vore denna användbar endast för husbehofs- och småindustri, i hvilkas tjänst den också funnit användning vid flera små verk, bland hvilka det betydligaste torde vara den på omkring 2 kilometers afstånd från hamnstationen belägna Kåge kvarn, som dock tidtals på grund af ringa vattentillgång måste till större eller mindre del drifvas med ångkraft. Utan att förneka denna anläggnings betydelse för såväl orten som förväntade järnvägens trafik, måste dock

Kungl. Maj:ts befallningshafvande antaga, att den skulle öfverträffas af de verk, som kunde förväntas uppstå efter Skellefte älf.

Af vikt vore, att banans ändpunkt vid kusten förlades till plats, som minst ojämnt fördelade afstånden därifrån till å ena sidan Piteå och å den andra Umeå. En blick på kartan upplyste, att Säfvenäs därutinnan ägde företräde och frågan blefve därför, huruvida vid denna plats kunde ordnas en för motsedd trafik tillräckligt rymlig och djup hamn, som kunde lätt angöras. Säfvenäs torde i dessa hänseenden fullt motsvara äfven högt ställda anspråk. Såsom ytterligare stöd för denna åsikt förtjänade anföras, att af de ångare, som i regelbundna turer trafikerade norrländska kusten så högt upp som till eller förbi Kågefjärden, alla regelbundet anlöpte Skellefteå uthamn Ursviken, därvid passerande genom Säfvenäs hamnbassäng, men däremot endast mindretalet angjorde Kåge hamn.

För den sydligare sträckningen talade ock den omständigheten, att den vore något fördelaktigare för kustlandet söder därom, hvilket ändock ej komme i fullt så gynnsam ställning som kustlandet norr om samma sträckning, sedan den ofvan förutsatta järnvägen till Piteå anlagts. Speciellt borde härvid bemärkas, att bandelen omedelbart väster om öfvergångsstället öfver Skellefte älf blefve lätt åtkomlig från den folkrika bygden omedelbart norr om Burträsk kyrka och bandelen närmast Säfvenäs från den folkrika bygden mellan Skellefte älfs mynning och Löfångers kyrka, sommartiden med anlitande delvis af sjökommunikation, vintertiden med begagnande delvis af isvägar.

Slutligen finnes större utsikter för timmertransport per järnväg, därest sträckningen Bastuträsk—Säfvenäs valdes. Vid älfvens nedersta lopp, vid Ursviks- och Säfvenäsfjärdarna äfvensom vid den omedelbart söder därom belägna Burefjärden låge ortens största sågverk. För dessas räkning fraktades redan nu timmer på stambanan förbi Bastuträsk station för att vid Kusfors, norr om Bastuträsk, lossas i Skellefte älf och på denna nedflottas till älfvens mynning, och det kunde knappast antagas annat, än att, efter anläggning af järnväg från Bastuträsk till Säfvenäs, timret skulle utefter denna fortsätta till de vid utloppet belägna sågverken. Det vore ock rörelsen vid dessa sågverk tillsammans med det förhållandet att hela bygden mellan staden och Säfvenäs vore tätt befolkad, samt att på samma sträcka finnes föga använda kalkbrott, som gifve Kungl. Maj:ts befallningshafvande anledning antaga, att trafiken å en bandel Skellefteå—Säfvenäs skulle varda väsentligt lifligare än å motsvarande bandel å den nordligare sträckningen eller bandelen Kåge—Skellefteå, utefter hvilken befolkning förekomme endast i närheten af änd-

punkterna. Sommartid trafikerades älfsträckan Skellefteå—Ursviken med tre ångbåtar i regelbundna turer, som utsträcktes äfven till Säfvenäs, Bure och en söder därom belägen hamn, hvartill komme älftrafik med bogserbåtar och lastpråmar; och det torde utan vidare inses, att mot denna lifliga sommartrafik skulle nog svara en icke obetydlig vintertrafik, därest goda kommunikationer vintertiden funnes.

Då järnväg mellan stambanan och kusten i förevarande trakt skulle tillgodose synnerligen viktiga intressen, uppmuntra till industriella anläggningar samt underlätta handel och näringar i närmare och fjärrare orter, hemställde Kungl. Maj:ts befallningshafvande på grund af hvad sålunda anförts, att till Riksdagen aflätes nådig proposition om järnvägens byggande såsom statsbana i den af Skellefteå magistrat förordade sträckningen.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 september 1903.

Till följd af särskilda nådiga remisser har järnvägsstyrelsen den 1 september 1903 afgifvit underdånigt utlåtande i ärendet, därvid styrelsen jämväl haft att taga i öfvervägande särskilda af Medle, Myckle och Bergsbyns byamän gjorda framställningar om anläggande af stationer inom dessa byar. Styrelsen, som låtit granska de af Sparr beräknade kostnaderna och uppgjort nya kostnadsförslag, kom därvid till högre kostnadsbelopp än Sparr, nämligen för linjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs 4,769,000 kronor och för linjen Jörn—Kåge—Skellefteå 4,914,000 kronor; för en linje Bastuträsk—Skellefteå—Kåge beräknade styrelsen kostnaderna till 4,709,000 kronor. I de ökade kostnaderna för förstnämnda linje inginge utgifter för en mindre station vid Bergsbyn; däremot ansåg styrelsen den i Medle föreslagna stationen vara tillräcklig för Medle och Myckle byars behof. Den angifna afkomstprocenten ansåg styrelsen vara för högt beräknad.

I utlåtandet anförde styrelsen vidare. Vid åtskilliga tillfällen hade styrelsen fäst uppmärksamheten å behofvet af att genom bibanor förbinda den norrländska stambanan norr om Storvik med den mera befolkade kuststräckan utmed Bottniska viken och med de hamnar, öfver hvilka såväl utförseln af landets produkter som införseln af förnödenhetsvaror af ålder gått, och detta behof syntes enligt styrelsens uppfattning ligga i så öppen dag, att någon ytterligare utredning i detta hänseende än den, som blifvit ej mindre förut än äfven i förevarande ansökningar framlagd, icke torde erfordras. Under det att stambanan genom Norrland å den 518 kilometer långa sträckningen från Storvik till Mellansel, knutpunkten för banan till Örnsköldsvik, sålunda blifvit i riklig mån försedd med erforderliga bibanor, funnes å den nordligare omkring 400

kilometer långa bansträckan från Mellansel till Boden, hvarest stambanan träffade Gellivarebanan och såmedelst erhöle en utfarsväg till Luleå, ingen annan järnvägsförbindelse med de rikare och mera befolkade bygderna vid kusten än den mellan Vännäs och Umeå. De platser vid kusten, som blifvit ifrågakända såsom slutpunkter för bibanor från sist berörda bansträcka, vore Piteå och Skellefteå eller det närliggande Kåge. Styrelsen, som för sin del funne de sålunda ifrågasatta platserna vara framför andra lämpliga och som förut samma dag afgifvit underdånigt utlåtande rörande bibana till Piteå, instämde, hvad anginge frågan om den föreslagna järnvägen mellan stambanan samt Säfvenäs eller Kåge öfver Skellefteå, med Kungl. Maj:ts befallningshafvande i dess gjorda uttalande därom, att järnvägen, hvilken syntes böra på statens bekostnad byggas, under förutsättning dock af betryggande garantier för att vid järnvägens slutpunkt vid hafvet en fullt tidsenlig hamn blefve anordnad, skulle tillgodose synnerligen viktiga intressen, uppmuntra till industriella anläggningar samt underlätta handel och näringar i närmare och fjärrare orter. Hvad beträffade bibanans sträckning, hölle styrelsen i likhet med Kungl. Maj:ts befallningshafvande före, att banan borde byggas i den af magistraten i Skellefteå förordade sträckningen.

Uti infordradt utlåtande af den 26 oktober 1903 har chefen för generalstaben framhållit, att anläggandet af en bibana från norra stambanan till Skellefteå stad och lämpligt belägen hamnplats vid Östersjön i närheten af nämnda stad under alla omständigheter vore ägnadt att underlätta såväl de värnpliktiges inkallelse vid mobilisering som tryggheten af norra stambanan samt i följd däraf ur militärisk synpunkt fördelaktigt. Då af de båda föreliggande alternativen det sydligare, såsom beläget till större delen på södra stranden af Skellefte älf, mera än det norra torde gynna ett eventuellt försvar af nämnda älf, förordades sträckningen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs.

Chefens för
generalstaben
utlåtande.

Jämväl chefen för fortifikationen har på nådig befallning inkommit med utlåtande i ärendet af den 19 november 1903 och därvid förordat linjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs.

Chefens för
fortifikationen
utlåtande.

Uti en i december 1903 ingifven skrift hafva ombud för Jörns, Byske, Arvidsjaur och Arjeplogs socknar samt för allmoge i Kåge älfdal ytterligare uttalat sig till förmån för Jörn—Kåge-linjen. De påpekade däri betydelsen af aktiebolaget Norrlandskvarnens kvarnanläggning i Kåge, hvars årliga förbrukning af spannmål i regel uppginge till 7 å

Skrifter från
Jörns socken
m. fl. samt från
magistraten
i Skellefteå.

8,000 ton och för hvars import exempelvis år 1903 i tull erlagts 234,328 kronor 40 öre. Vidare åberopades, att i Jörn redan funnes lokomotivstall, vändskifva och rymlig bangård, under det att vid Bastuträsk ej nedlagts motsvarande kostnader. Därjämte betonades ytterligare betydelsen däraf, att Arvidsjaur och Arjepluogs socknar med deras 160 kilometer långa kommunikationsled, sjöarna Storafvan, Uddjaur och Hornafvan, hvilka från och med 1904 komme att trafikeras af 5 smärre ångare, hade sin stora trafikled till Jörn och närmaste förbindelse med hafvet i Kåge hamn. — Magistraten i Skellefteå inkom också med en ytterligare skrift, hvori framhölls, att sågverksrörelsen i Byske ej invercade på banans trafik, enär sågverken där, hvilka för öfrigt voro till antal och storlek mycket underlägsna de vid Skellefte älf belägna, till största delen hämtade sitt råmaterial från Norrbotten och Finland, samt att Arvidsjaur och Arjepluogs socknar, hvilka före stambanans framdragande hört till Skellefteå stads handelsområden, för närvarande hade sin hufvudsakligaste handel på Myrhedens station.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes ut-
låtande den 19
februari 1904.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län har därefter, till följd af nådig remiss, afgifvit förnyadt underdånigt utlåtande den 19 februari 1904 af följande innehåll. Den betydelse, som tillagts kvarnen i Kåge, hade i viss mån öfverdrifvits, hvilket torde framgå bland annat däraf, att rörelsen bedrifvits synnerligen ojämnt, i det att spannmålsimporten till kvarnen det ena året varit rätt ansenlig, men däremot under ett följande år sjunkit i afsevärd grad. I detta afseende hänvisades till ett af Skellefteå tullkammare meddeladt intyg, hvaraf inhämtades, att spannmålsimporten till Kåge utgjort år 1900 6,384,409 kilogram, hvarför i tull erlagts 236,223 kronor 12 öre, år 1901 957,119 kilogram, som i tull betingat 35,413 kronor 40 öre, och år 1902 1,879,262 kilogram, hvarför tullafgiften utgjort 69,532 kronor 70 öre. Öfriga industriella anläggningar, som låge i de trakter, som skulle beröras af den ifrågasatta järnvägslinjen Jörn—Kåge, vore i afseende på antal och storlek de vid Skellefte älfs mynning belägna afsevärdt underlägsna. Ehuru Kungl. Maj:ts befallningshafvande ingalunda underskattade betydelsen för orten af de längs Kåge älf befintliga rika kalkfyndigheterna, vore Kungl. Maj:ts befallningshafvande likväl af den åsikten, att desamma icke vore af sådan beskaffenhet, att sträckningen af järnvägen borde bestämmas med särskild hänsyn till dem, i synnerhet som äfven linjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs komme att genomlöpa trakter, där kalkfyndigheter — ehuru möjligen icke i lika stor omfattning som förut omförmälda — förekomme.

På grund häraf förordade Kungl. Maj:ts befallningshafvande fortfarande linjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs såsom den, hvilken företrädesvis borde ifrågakomma till utförande. Kungl. Maj:ts befallningshafvande ville dock i underdånighet framhålla, att, då det utan tvivel vore i hög grad önskvärdt, att järnvägsförbindelse bereddades den tätt befolkade delen af Skellefteå socken vid Kåge älfs utlopp samt östra delen af Byske socken, detta på ett nöjaktigt sätt framdeles kunde åvägbringas genom tillkomsten af en bibana från Skellefteå stad vid den förordade banan Bastuträsk—Säfvenäs till Kåge hamn.

Vid underdånig föredragning den 2 december 1904 af hvad sålunda i detta ärende förekommit behagade Kungl. Maj:t anbefalla järnvägsstyrelsen att i fråga om föreslagna järnvägslinjerna Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs, Skellefteå—Kåge samt Jörn—Kåge låta å platsen verkställa de ytterligare undersökningar, som kunde finnas erforderliga för bedömande af de upprättade planerna och kostnadsförslagen; att verkställa noggrann utredning beträffande alla de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af de olika linjernas förutsättningar för ekonomisk bärighet, äfvensom införskaffa upplysning, huruvida, därest järnväg i någon af de ifrågasatta sträckningarna skulle komma att byggas af staten, vederbörande i orterna förbunde sig att vid järnvägens slutpunkt vid hafvet anordna en fullt tidsenlig hamn; samt att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med förnyadt underdånigt utlåtande i ärendet.

Kungl. Maj:ts
beslut den 2
december
1904 om verk-
ställande af
ytterligare
undersök-
ningar.

Med anledning häraf och till utredande af frågan, hvilken af de föreslagna hamnplatserna borde väljas till slutpunkt för den ifrågasatta bibanan, anhöll järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län, att yttranden måtte infordras från vederbörande i orterna, huruvida de, därest järnväg komme att byggas af staten, förbunde sig att vid järnvägens slutpunkt vid hafvet anordna en fullt tidsenlig hamn. På grund häraf hafva åtskilliga handlingar ingifvits till järnvägsstyrelsen.

Af de från Skellefteå stad inkomna handlingarna inhämtas, att fråga dåmera uppstått att i stället för vid Säfvenäs anordna en lämplig hamn i den något längre österut belägna Kallholmsfjärden samt att lotskaptenen i öfre norra lotsdistriktet B. Östrand uti en skrift den 14 februari 1905 till borgmästaren i Skellefteå anfört följande rörande en af Östrand verkställd undersökning af Kallholmsfjärden. Inseglingen till Kallholmsfjärden vid dager vore ej förenad med några svårigheter och kunde genom anbringande af ett par öfverensmärken på Skellefteånäset göras

Förslag till
hamn vid Kall-
holmsfjärden
i stället för
Säfvenäs.

ändå lättare. För att åstadkomma en för navigering till ankarplats fullt betryggande fyrbelysning behöfde endast två lyktor uppsättas. Öfrig erforderlig fyrbelysning finnes redan, i det att Gåsörens och Ursvikens fyrar ledde fartygen till öfverenslinjen från nämnda lyktor. Vid Gåsören finnes lots att tillgå. Kallholmsfjärden erbjöde såsom ankarplats för fartyg en för alla vindar skyddad hamn. Djupet varierade mellan 6 och 20 meter. Godt utrymme finnes. Med stöd af hvad sålunda anförts samt på grund af den kändedom, Östrand ägde om kusten mellan Piteå och Holmsund, uttalade han såsom sin åsikt, att Kallholmsfjärden i alla förberörda hänseenden såsom hamn och slutpunkt för en järnväg vore betydligt fördelaktigare och lämpligare än hvarje annan hamn vid nämnda kuststräcka. Såsom en särskild fördel framhöll Östrand den omständigheten, att ingen älf utmynnade i Kallholmsfjärden, hvarför några uppgrundningar af denna orsak här ej kunde förekomma.

Stadsfullmäktiges i Skellefteå beslut den 22 juni 1905.

Stadsfullmäktige i Skellefteå hafva vid sammanträde den 22 juni 1905 enhälligt förklarat staden villig att i Kallholmsfjärden anordna en för rörelsens behof erforderlig hamn under villkor: att stadens hamnområde utvidgades att omfatta äfven Kallholmsfjärden, med rätt för staden att uppbära hamnumgälder inom detsamma; att staden för bestridande af anläggningskostnaden erhöle statsbidrag af högsta möjliga storlek och, för hvad utöfver statsbidraget erfordrades, lån af statsmedel eller andra för dylika ändamål tillgängliga medel; att järnvägslinjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs slutpunkt vid hafvet blefve förlagd intill Kallholmsfjärden; samt att järnvägsstyrelsen anmodades att i sammanhang med den anbefallda utredningen rörande de föreslagna bibanesträckningarnas inom norra delen af Västerbottens län förutsättningar för ekonomisk bärighet, verkställa den förnyade utredning, undersökning och utstakning, som blefve en följd af järnvägens utsträckning till Kallholmsfjärden; hvarjämte stadsfullmäktige beslutat att, för den händelse af något skäl hinder skulle möta för hamnens förläggande till Kallholmsfjärden, å stadens vägnar erbjuda sig att, under angifna villkor om statsbidrag, statslån, hamnområdets utsträckning och rätt att uppbära hamnumgälder, anlägga en för rörelsens behof erforderlig hamn vid Säfvenäs.

Skellefteå sockens beslut den 30 juli 1905.

Å kommunalstämma den 30 juli 1905 hafva Skellefteå socknemän, under hänvisning därtill att Skellefteå stad redan iklädt sig garantier för anläggandet af en för trafikens behof erforderlig hamn, förklarat sig icke vilja deltaga i kostnaderna för någon hamnanläggning vid Kåge.

Jörns och Byske socknars beslut den 17 september 1905.

Vidare hafva Jörns och Byske socknemän å kommunalstämmor den 17 september 1905 förklarat, att, som linjen Jörn—Kåge—Skellefteå vore den, som för ifrågavarande socknar ägde det omedelbaraste

intresset, understödjandet af annan hamnanläggning än vid Kåge icke från kommunernas sida kunde ifrågakomma; att ett eventuellt statsanslag till högsta möjliga belopp, statslån på möjligast bästa villkor samt rätt till uppbärande af hamnungälder visserligen skulle ställa den ifrågasatta förbindelsen om hamnanläggning inom möjlighetens område, men att det i så fall syntes vara lika fördelaktigt för staten att själf utföra anläggningen; att i betraktande af de lokala förhållandena vid Kåge hamn, det kunde antagas, att en fullt tillfredsställande hamn där skulle kunna anordnas för betydligt mindre kostnad, än det uppgjorda förslaget utvisade, hvarigenom större utsikt skulle beredas kommunerna att efter råd och lägenhet främja saken; samt att, huru villiga kommunerna än vore att efter sin ringa förmåga understödja den för orten synnerligen viktiga järnvägen Jörn—Kåge—Skellefteå, järnvägsstyrelsens framställning i dess föreliggande form icke kunde till någon kommunernas åtgärd föranleda.

Dessutom har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län uti skrifvelse den 27 september 1905 erinrat, att, hvad Skellefteå stadsfullmäktiges yttrande anginge, de för stadens åtagande att vid föreslagna järnvägslinjens Bastuträsk—Skellefteå slutpunkt vid hafvet anordna en fullt tidsenlig hamn, bland andra uppställda villkor, att staden för bestridande af anläggningskostnaden erhöle statsbidrag till högsta möjliga belopp, äfvensom, för hvad utöfver statsbidraget erfordrades, lån af statsmedel eller andra för dylika ändamål tillgängliga medel, icke torde afse att innefatta en bestämd fordran å stadens sida för åtagandets fullgörande utan mera vara att anse såsom innebärande en utaf staden uttalad förväntan om statens bistånd på angifna sätt till erhållande af erforderliga medel för hamnföretagets åvägbringande; på grund hvaraf frågan om statsbidrag och statslån för hamnanläggningen liksom det uppställda villkoret om utvidgande af stadens hamnområde torde få, uppå därom af Skellefteå stad gjorda särskilda underdåniga framställningar, pröfvas först sedan anslag till bibanan blifvit af Riksdagen beviljad.

I en senare skrifvelse har Kungl. Maj:ts befallningshafvande framhållit att, när vederbörande i orterna hördes, om de ville förbinda sig att anordna en fullt tidsenlig hamn vid de ifrågasatta sträckningarnas slutpunkt vid hafvet, det visade sig, att ortsintresset icke var tillräckligt lifligt eller nog bärkraftigt för att framkalla ett dylikt åtagande i fråga om hamnen vid Kåge, hvaremot Skellefteå stad iklädt sig förbindelse att anordna en tidsenlig hamn vid Kallholmsfjärden. Det torde häraf, anmärkte Kungl. Maj:ts befallningshafvande, vara uppenbart, att

Yttrande af
Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvande i
Västerbottens
län.

det uppställda villkoret om hamnanordning genom annans försorg och bekostnad än statens icke kunde uppfyllas beträffande Kåge och denna omständighet talade ytterligare för den sydligare sträckningen.

Lotskapten
Östrand om
Kåge hamn.

Lotskaptenen Östrand har också undersökt Kåge hamn och angående denna kommit till det resultat, att hamnen vore djup och rymlig samt erbjöde godt skydd, hvilket kunde göras ännu effektivare, om blifvande kajanläggningar ordnades med hänsyn härtill; inseglingen vore lätt vid dager, men för navigering nattetid fordrades bättre belysning. Kåge älf utgjorde en fara för uppgrundning vid blifvande kajer.

Lotsstyrelsens
utlåtande.

Lotsstyrelsen, som anbefallts att afgifva underdånigt utlåtande i detta ärende, så vidt anginge den ur sjöfartssynpunkt lämpligaste platsen för anordnande af hamn såsom slutpunkt för den ifrågasatta järnvägen, har i utlåtande den 9 februari 1906 förklarar, att Kåge hamn hade något företräde framför Kallholmsfjärden i fråga om hamnarnas rymlighet, djup och skyddade läge, men att utanför inloppet till Kåge förefunnes långt flera och farligare grund än utanför Kallholmsfjärdens inlopp, en omständighet, som för sjöfarten vore af ganska stor betydelse. Beträffande inloppen till båda hamnarna torde visserligen ej några afsevärda svårigheter för navigering möta i någondera af dem, men borde otvifvelaktigt densamma blifva lättare vid Kallholmsfjärden än vid Kåge. Oaktadt båda hamnarna kunde anses såsom lämpliga för ifrågavarande ändamål, har lotsstyrelsen, med hänsyn till såväl farvattens beskaffenhet som möjligheten för sjöfartens säkerställande genom fyrbelysning och andra åtgärders vidtagande, framhållit, att företräde syntes böra gifvas åt Kallholmsfjärden såsom hamn för en järnväg från stambanan till hafvet inom ifrågavarande område.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens
utlåtande.

Därefter har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, till följd af nådig remiss, den 9 mars 1906 afgifvit underdånigt utlåtande beträffande förut-sättningarna för anordnande vid Kallholmsfjärden af en tidsenlig hamn såsom slutpunkt för den ifrågasatta järnvägen, och har styrelsen därvid anfört följande. En hufvudfordran, för att en plats skulle kunna anses lämplig för anordnande af en tidsenlig och god hamn, vore, att läget medgäfvade en äfven nattetid säker och ej svår insegling. Denna väsentliga fordran syntes Kallholmsfjärden uppfylla på ett synnerligen för-månligt sätt, då inloppet till fjärden vore jämförelsevis fritt från grund och lotsstation funnes å Gåsören vid själfva inloppet till fjärden, samt erforderlig fyrbelysning för inseglingens tryggande redan funnes anordnad och skulle behöfva kompletteras endast med ett par lyktor för att fullständigt trygga navigeringen till ankarplats. Kallholmsfjärden erbjöde

vidare godt skydd för fartygen; botten, djupet och utrymmet vore tillfredsställande. Kallholmsfjärden syntes i alla de afseenden, som med det tillgängliga materialet kunnat bedömas, äga goda förutsättningar för anordnande därstädes af en tidsenlig hamn såsom slutpunkt för den ifrågasatta statsbanan från Bastuträsk till kusten.

Järnvägsstyrelsen har afgifvit förnyadt underdånigt utlåtande den 29 december 1905. Däri meddelade styrelsen, att styrelsen uppdragit åt baningenjören, kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren H. Fogelmarck att utföra erforderliga undersökningar å fältet för bedömande af de upprättade planerna och kostnadsförslagen samt åt föreståndaren för styrelsens milkontor Adolf d'Ailly att verkställa den infordrade noggranna utredningen rörande den ekonomiska bärigheten af ifrågavarande bansträckningar. Styrelsen erinrade, att enär stadsfullmäktige i Skellefteå beslutat erbjuda sig att på vissa villkor anordna hamnplats vid Kallholmsfjärden, styrelsen vid de verkställda utredningarna ansett sig, med hänsyn därjämte till att, enligt hvad utredt blifvit, en hamnanläggning vid Kallholmsfjärden erbjöde väsentliga fördelar framför en sådan vid Säfvenäs, böra förutsätta, att slutpunkten för en bana i riktningen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs blefve, icke sistnämnda plats utan Kallholmsfjärden. Och anmärkte styrelsen tillika, att genom ändstationens förläggande till Kallholmen linjen förlängdes med 4 kilometer samt att på grund häraf en mindre station eller åtminstone en håll- och mötesplats erfordrades å den nuvarande hamnplatsen vid Ursviken, omkring hvilken en relativt talrik befolkning vore bosatt. I utlåtandet anförde styrelsen vidare.

Järnvägs-
styrelsens ut-
låtande den 29
december
1905.

Af de under år 1905 utförda tekniska utredningarna framginge, att längden och kostnaden för enhvar af de olika linjerna — oberäknad jordlösen, men inräknad kostnad för rullande materiel efter 5,000 kronor per kilometer — vore följande:

Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen.

65 kilometer 5,328,000 kr.,

Jörn—Kåge.

57 kilometer 4,017,000 kr.,

Kåge—Skellefteå.

12,2 kilometer 1,071,000 kr.,

Bastuträsk—Skellefteå—Kåge.

59,2 kilometer 4,895,000 kr.

Kostnaderna per kilometer för de olika linjerna Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, Jörn—Kåge och Kåge—Skellefteå uppginge till respektive 81,970 kronor, 70,474 kronor och 87,787 kronor. Rälsvikten hade föreslagits till 34 kilogram per meter.

Den stora kostnadsskillnaden per kilometer mellan sträckningarna Jörn—Kåge och Kåge—Skellefteå, utgörande ej mindre än 17,313 kronor, berodde hufvudsakligen därpå, att å den senare linjen terrasseringsarbetena vore betydligt dyrbarare än å den förra, äfvensom därpå att den jämförelsevis stora kostnaden för Skellefteå station skulle fördelas på den korta bansträckan Kåge—Skellefteå. Den till 11,496 kronor per kilometer uppgående skillnaden i kostnad mellan sträckningen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen och sträckningen Jörn—Kåge hade föranledts, bland annat, däraf, att terrasseringsförhållandena å den förra linjen vore ogynnsammare än å den senare. Å Bastuträsklinjen förekomme vidare betydligt större brobyggnader än å Jörnslinjen — särskildt den till en kostnad af 286,731 kronor beräknade bron öfver Skellefte älf. Å sträckningen Bastuträsk—Kallholmen erfordrades dessutom proportionsvis flera stationsanläggningar än å sträckningen Jörn—Kåge, hvarjämte bibanans anslutning till stambanan vid Bastuträsk kräfde högre kostnad än vid Jörn. Äfven de flesta öfriga posterna visade något högre kostnad per kilometer för Bastuträsklinjen än för Jörnslinjen.

Skulle det varda beslutadt att använda räler af mindre vikt än den af styrelsen förutsatta, 34 kilogram per meter, t. ex. 31,65 eller 27,5 kilogram per meter — jämte för sistnämnda tvänne rälsmodeller passande växlar, skulle kostnaderna för de olika linjerna kunna nedbringas till belopp, som af styrelsen angifvits.

Vid en jämförelse mellan de kostnadsbelopp, som de under 1905 verkställda utredningarna visat vara erforderliga, samt de af styrelsen år 1903, på grundvalen af Sparrs undersökningar, beräknade kostnaderna vore att märka, att i 1903 års beräkningar ingått kostnad för jordlösen och skadeersättningar med 211,450 kronor för linjen Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs, 110,990 kronor för linjen Jörn—Kåge och 49,700 kronor för linjen Kåge—Skellefteå. Då styrelsen emellertid ansåge sig kunna förutsätta, att, om Kungl. Maj:t och Riksdagen beslutade, att ifrågavarande järnväg skulle byggas med statsmedel, därvid komme att uppställas såsom villkor, att statsverket icke drabbades af några

kostnader för jordlösen, skadeersättningar och dylikt, hade nämnda belopp nu ej medräknats. Att skillnaden mellan 1903 och 1905 års beräkningar, vore så betydlig, berodde, enligt hvad styrelsen särskildt anmärkte, delvis därpå, att i 1905 års beräkningar, i likhet med hvad som ägt rum vid de under senare åren utförda järnvägsbyggnader för statens räkning, för beredande af bättre bostäder och anskaffande af bibliotek för arbetarna samt för beredande af tjänstledighet med bibehållen aflöning åt schaktmästare, materialvakter m. fl. tillagts en summa, motsvarande ungefär 50,000 kronor per miljon af de beräknade kostnaderna för järnvägen, däri dock ej inberäknadt kostnaden för rullande materiel. Nyssnämnda tillägg utgjorde för berörda tre linjer respektive 234,000 kronor, 178,000 kronor och 48,000 kronor. — Den största ökningen i kostnaderna komme på terrasseringsarbetena med närmare 300,000 kronor. — Maximilutningen, som förut beräknats å båda sträckningarna i riktning mot stambanan till 16:1000 minskades i kurvorna till 14:1000; i riktning från stambanan bibehöllos de förut beräknade stigningarna 12,5:1000 för Bastuträsklinjen och 10:1000 för Jörnslinjen. Minsta krökningsradie å fria banan utgjorde för den förra linjen 300 och för den senare 400 meter.

Den af d'Ailly verkställda ekonomiska utredningen har, enligt hvad d'Ailly uppgifvit, grundats dels på under resor utefter de föreslagna linjerna från ortsinvånarna af d'Ailly personligen insamlade uppgifter, dels på af sakkunniga personer afgifna utlåtanden, dels på uppgifter från tullkammaren i Skellefteå dels ock på den officiella statistiken.

d'Aillys utredning.

I utredningen har till en början framhållits, att den trakt, som den sydliga linjen genomlöpte mellan Bastuträsk och öfvergången öfver Skellefte älf, hufvudsakligen utgjordes af skogs- och myrmarker, medan den återstående delen af denna sträckning ginge genom odlade och synnerligen folkrika områden, där by följde på by med knappt märkbar gräns dem emellan; att linjen Jörn—Kåge i allmänhet framginge genom ganska uppodlade nejder, i synnerhet dess nedre del, utefter hvilken låge flera synnerligen folkrika byar; samt att linjen Kåge—Skellefteå genomlöpte folktomma skogs- och sumpmarker.

d'Ailly har beräknat bruttoinkomsten för linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen till 352,800 kronor och för linjen Jörn—Kåge—Skellefteå till 272,590 kronor, hvilket per år och bankilometer utgjorde respektive 5,428 kronor och 4,009 kronor samt per dag och bankilometer respektive 14 kronor 87 öre och 10 kronor 98 öre. I taxeaifseende

beräknades den förra linjens längd till 65 och den senare till 68 kilometer.

För linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen har d'Ailly följande sammanställning af de beräknade bruttoinkomsterna:

af person- och posttrafik.....	kronor	118,334: —
» djurtrafik.....	»	1,950: —
» godstrafik.....	»	222,750: —
» extra och diverse.....	»	9,766: —
	<u>Summa kronor</u>	<u>352,800: —</u>

I fråga om godstrafiken har d'Ailly uppgjort följande tablå:

	Ton.	Tonkm.	Kronor.
Timmer	17,325	3,524,920	30,950
Pappersved	30,185		46,000
Propsved	9,190		18,900
Sågadt och hyfladt virke, snickeriarbeten	2,025		3,250
Ved, tjärved.....	4,500	221,800	8,450
Tjära, oljor	4,115	255,920	13,200
Träkol	2,185	141,960	2,000
Hö, halm, foderämnen	1,370	76,480	3,500
Kalk, kalksten, cement	10,200	439,050	8,550
Gödningsämnen	3,000	159,200	6,800
Tegel, sten	3,000	124,800	4,300
Spanmål, mjöl, bröd	12,030	572,450	26,900
Ladugårdsprodukter	1,145	66,870	3,600
Rotfrukter.....	500	30,150	2,150
Specerier	4,215	189,800	19,050
Skogsbär	520	18,520	1,050
Fisk	205	9,630	300
Järn, gjutgods, redskap, maskiner	1,500	66,990	4,300
Sprit- och maldrycker	400	14,160	1,400
Annat gods (inkl. paket- och ilgods).....	2,710	124,200	18,100
	<u>Summa</u>	<u>110,320</u>	<u>6,036,900</u>
			<u>222,750</u>

För linjen Jörn—Kåge—Skellefteå finnes i utredningen följande sammanställning af inkomsterna:

af person- och posttrafik	kronor	104,502:—
» djurtrafik	»	2,040:—
» godstrafik	»	157,550:—
» extra och diverse	»	8,498:—
	Summa kronor	272,590:—

Tablån öfver godstrafiken för denna linje har följande utseende:

	Ton.	Tonkm.	Kronor.
Trävaror	25,000	797,630	36,400
Ved, tjärved	5,000	134,000	6,600
Tjära, oljor	3,905	208,440	11,200
Träkol	1,400	74,000	3,200
Hö, halm, foderämnen	1,530	82,340	3,750
Kalk, kalksten, cement	23,300	627,800	17,350
Gödningsämnen	2,500	137,200	5,900
Tegel, sten	2,000	64,600	2,300
Spanmål, mjöl, bröd	13,900	675,730	26,000
Ladugårdsprodukter	1,110	70,880	4,150
Rotfrukter	110	6,160	400
Specerier	2,655	165,240	16,250
Skogsbär	500	18,980	1,050
Fisk	200	12,700	400
Järn, gjutg., redskap, maskiner	740	44,480	2,500
Sprit, maltdrycker	240	16,260	1,400
Annat gods (inkl. paket- och ilgods)	1,685	112,260	18,700
Summa	85,775	3,249,200	157,550

Enligt hvad d'Ailly anmärkt, vore dessa resultat ej att påräkna de första åren efter banans öppnande, då det alltid måste förflyta en tid, innan orten kunde anpassa sig efter de ändrade trafikförhållandena. Hvad trävarorna anginge, afsåge beräkningen de närmaste 20 åren.

Driftkostnaderna beräknades af d'Ailly för linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen till 4,000 kronor per bankilometer och för linjen Jörn—Kåge—Skellefteå till 3,500 kronor per bankilometer eller per år respektive 260,000 och 238,000 kronor, utgörande 73,7 och 87,31 procent

af bruttoinkomsten. Med nu nämnda siffror kom d'Ailly till det resultat, att de båda linjerna skulle å byggnadskostnaderna lämna en afkomst af respektive 1,74 och 0,68 procent.

Folkmängden i det egentliga trafikområdet, dit d'Ailly hänförde Skellefteå stad samt Skellefteå, Löfångers, Burträsk, Norsjö, Jörns och Byske socknar, framgår af följande tabell:

	Invånare år		
	1894	1899	1904
Skellefteå socken.....	18,014	19,422	21,038
Löfångers »	4,036	4,137	4,178
Burträsk »	7,966	8,275	8,586
Norsjö »	4,530	4,904	5,220
Jörns »	3,465	3,738	4,113
Byske »	8,234	8,674	9,152
Summa för landsbygden	46,245	49,150	52,287
Skellefteå stad.....	1,142	1,271	1,346
Summa	47,387	50,421	53,633

Under tioårsperioden 1895—1904 hade alltså folkmängden inom denna del af trafikområdet ökat med 13,2 procent. Inom Skellefteå socken, banans viktigaste trafikområde, uppgick folkökningen under tioårsperioden till 16,8 procent. Under motsvarande period utgjorde folkmängdstillväxten inom rikets hela landsbygd 4 procent.

Till trafikområdet i andra rummet räknades af d'Ailly: Malå socken samt delar af Sorsele, Lycksele, Arvidsjaur och Arjeplogs socknar. Dessa socknars hela folkmängd utgjorde år 1904 21,441 personer.

Af Skellefteå sockens 21,038 invånare har d'Ailly ansett fyra femtedelar komma på Skellefte älfdal och trakterna söder om denna och en femtedel på Kågedalen; af de 38 byar inom socknen, som vid 1904 års slut hvardera hade en befolkning öfverstigande 100 personer, skulle tre fjärdedelar vara bättre betjänta af den södra linjen. Från Löfångers socken, som sjöledes, och Burträsk socken, som på grund af landsvägarnas riktning stode i lätt förbindelse med den södra linjen, blefve, enligt d'Aillys mening, mindre trafik att påräkna för den norra linjen, hvilken däremot från Byske och Jörns socknar hade att påräkna betyd-

ligt större trafik än den södra, utan att detta dock kunde uppväga minskningen från Löfånger och Burträsk.

I öfrigt framgår af d'Aillys utredning i hufvudsak följande. Under de senaste 20 åren hade den beskattningsbara inkomsten inom det egentliga trafikområdet ökat med 129 procent; fastighetsvärdet hade ökat med 79 procent och bevillningen med 153 procent. Detta område hade en landareal af 855,404 hektar; af denna areal utgjorde den odlade jorden för hela området 4,1 procent, men för Löfångers och Skellefteå socknar respektive 8,95 och 7,70 procent. Det hufvudsakligen odlade sädeslaget vore korn; allt hvete samt så godt som all råg och hafre äfvensom ansemliga kvantiteter potatis och andra rotfrukter måste importeras; för att hvarje individ endast inom det egentliga trafikområdet år 1904 skulle kunnat komma i åtnjutande af de kvantiteter, som beräknats utgöra medelkonsumtionen inom hela riket, hade erfordrats en import af 15,955 ton spannmål och 8,217 ton rotfrukter. I kustsocknarna uppstode öfverskott å ladugårdsprodukter, för hvilka afsättningsorterna efter banans tillkomst hufvudsakligen torde blifva de stora industricentra i Norrbotten. Från lappmarkssocknarna nedfördes betydande mängder renkött och andra produkter af renskötseln. Inom området finnes betydande arealer odlingsbar jord, ensamt inom Skellefteå socken 44,700 hektar. Af sistnämnda område angåfves större delen ligga söder om Skellefte älf; åtskilliga personer, af hvilka yttrande afgifvits, länsagronomen m. fl., gåfve dock i jordbrukshänseende Kåge älfdal bestämdt företräde framför Skellefte älfdal. I båda älfdalarna finnes mycket rika kalkfyndigheter, vid Skellefte älfdal nära älfvens utlopp i trakten af Morö, Bergsbyn, Furunäs och Ursvik, samt vid Kåge älf i Gran, Häbbersfors, Högdal, Rönnberget, Norrberget, Sandberget och Björkdal; vid Högdal hade nyligen byggts en modern kalkugn. Skellefte älf bildade inom Skellefteå socken 13 fall, hvilka vid lägsta vattenstånd beräknats representera tillhoppa 40,667 hästkrafter, däraf omkring 25,000 effektiva hästkrafter ansåges med lätthet kunna uttagas. Vattenkraften i Kåge älf uppskattades till 8,000 brutto-hästkrafter.

I fråga om transporten af skogsprodukter har d'Ailly åberopat ett utlåtande, afgifvet af jägmästarna i Jörns och i Norsjö revir samt en extra jägmästare. I detta utlåtande anfördes följande.

Utlåtande af
jägmästarna i
Jörns och
Norsjö revir
m. fl.

En bibana Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen komme för såväl kronans som enskildes skogar efter banans trafikområde att blifva af stor ekonomisk betydelse, i det att virke af alla slag finge ett högre värde och afsättningsmöjligheter öppnades för en massa förut värdelösa skogs-

produkter. Då hittills endast timmer af gröfre dimensioner i öfre delarna af trafikområdet kunnat afsättas, möjliggjorde denna bibana afsättning från kronans och enskildes skogar af sågtimmer af mindre dimensioner, pappersmasseved och pitprops, hvarjämte den i dessa bygder sedan gammalt idkade tjärtillverkningen nu komme att hastigt uppblomstra och afsättning vunnas för de oerhörda tillgångarna af råämne härtill, som nu låge värdelösa. Äfven borde sliperstillverkningen komma att ökas, och möjligen äfven utsikt öppnas för en lönande träkolsberedning i trakter, där dylikt tillgodogörande af toppar och affall samt torrskog varit främmande för befolkningen. Vidare vore att framhålla, att arbetsomkostnaderna vid skogsförrättningar och virkesutdrifningar blefve billigare, i det att prisen på lifsförnödenheter och proviant af alla slag såsom mjöl, hafre och hö komme att ställa sig afsevärdt billigare och framför allt lättare att i mån af behof anskaffa än hvad förut varit fallet.

Dessa gynnsamma verkningar å de inom trafikområdet belägna såväl kronans som enskildes skogskomplexer stode, enligt hvad i utlåtandet framhölls, i direkt beroende af att den projekterade bibanans slutpunkt vid hafvet blefve Kallholmsfjärden, då linjen så att säga ginge rätt igenom och slutade i eller omedelbart invid ett af öfre Norrlands större industricentra samt där direkt till försäljningsverken levererade de transporterade råämnena. Inom 1 å 2 kilometers afstånd från slutpunkten låge de stora sågverken Säfvenäs, Öhrviken och Björnsholmen samt på något längre afstånd Bure, Nyhamns och Clemensnäs ångsågar, hvarjämte en sulfittfabrik med en tillverkningsförmåga af omkring 8 å 10,000 ton inom kort skulle vara färdig. Lade man härtill, att å den s. k. Kallholmen omedelbart invid järnvägens slutpunkt sedan flera år bedrifvits tillverkning och utskeppning af slipers, pitprops och hollandstimmer, äfvensom den stora sparreexport, som ägt rum från Ursvikens hamn och andra närliggande platser, insåges lätt, att järnvägens slutpunkt näppligen torde kunna förläggas till någon plats med liffigare trafik och rikare utvecklingsmöjligheter än den här ofvan angifna. — Kåge hamn vore af långt mindre betydelse och omfattning; trafiken där inskränkte sig till en och annan lastångare, som lossade spannmål eller intoge last af sparrar, hvaraf en rätt betydlig export ägde rum.

I utlåtandet beräknades för den sydliga linjens trafikområde produktiv skogsmark med en areal af 360,000 hektar, hvaraf 40,000 hektar tillhörde staten; med 20-årig blädningstid skulle denna skogsmark, lågt beräknadt, lämna en årlig afkastning af 60,000 ton timmer, 46,000 ton pappersved och 14,000 ton propsved samt därjämte stora kvantiteter

ved och tjärved. I nämnda trafikområde inginge Sikåns och Risåns vattensystem, hvarifrån på grund af särskilda omständigheter timret ej flottades ända ned till hafvet, utan vid stambanans skärning af dessa vattendrag lastades å järnvägen samt forslades norrut å stambanan för afstjälplning i Skellefte älf vid Kusfors. Timret flottades därefter i Skellefte älf till sågverken vid kusten, hvilkas ägare inköpt stora skogar efter Sikån och Risån. Under åren 1895—1905 hade två sågverksägare låtit på detta sätt å stambanan forsla i medeltal 1,400 vagnslaster timmer årligen. Med en bibana Bastuträsk—Kallholmen kunde påräknas, att denna timmertransport komme att ske per järnväg öfver Bastuträsk direkt till kusten. I sammanhang med denna timmertransport skulle under förutsättning af bibanans byggande tillkomma omkring 10,000 ton pappers- och propsved årligen från samma skogar.

För öfrigt vore en ganska afsevärd järnvägstransport af skogsprodukter att påräkna från en del trakter, som hittills genom ogynnsamma lutningsförhållanden och aflägsset läge från flottled haft svårt att afsätta dessa produkter. Detta vore förhållandet dels med stora vidder, belägna söder och omkring den projekterade bibanans sträckning från Bastuträsks station till Krångfors, dels med en massa skogar omkring stambanans sträckning genom hela Jörns socken.

Till den norra linjens trafikområde räknades i utlåtandet produktiv skogsmark med en areal af 135,000 hektar, hvaraf 13,000 hektar tillhörde staten. För denna linje kunde ej påräknas någon transport af virke från Sikån och Risån.

Beträffande den af d'Ailly beräknade bruttoinkomsten för Bastuträsklinjen 5,428 kronor per år och bankilometer har järnvägsstyrelsen erinrat, att denna vore alltför hög; till jämförelse meddelades, att bruttoinkomsten per år och bankilometer uppgått år 1904 för bibanan Mellansel—Örnsköldsvik, öppnad för trafik i slutet af 1892, till 2,507 kronor och för bibanan Vännäs—Umeå, öppnad för trafik i slutet af september 1896, till 3,129 kronor samt i medeltal för åren 1900—1902 för järnvägen Härnösand—Sollefteå, öppnad för trafik i slutet af år 1893, till 3,862 kronor. Visserligen föreläge goda skäl för antagandet att trafiken på en bibana Bastuträsk—Kallholmen skulle blifva icke oväsentligt högre än på banan Vännäs—Umeå, äfven om denna framfördes till Holmsund för erhållande af en lämplig slutpunkt vid hafvet, men enligt styrelsens förmenande funnes för afsevärd tid framåt inga betingelser för en sådan trafikintensitet på Bastuträsklinjen, att inkomsten af densamma per år och bankilometer skulle blifva omkring 2,237 kronor högre än

Järnvägsstyrelsen om banans bärighet.

inkomsten af banan Vännäs—Holmsund, å hvilken sistnämnda bana bruttoinkomsten, med ledning af 1904 års bruttoinkomst å banan Vännäs—Umeå, beräknats till 3,191 kronor. Huru mycket större trafikintensiteten kunde blifva å den föreslagna linjen från Bastuträsk till hafvet vore uppenbarligen icke möjligt att med säkerhet beräkna. Det antagligaste torde dock vara, att under en följd af år icke ens någon nämnvärd nettobehållning å densamma komme att uppstå.

Järnvägsstyrelsen anförde vidare. Uti den beräknade trafikinkomsten för Bastuträsklinjen inginge posten timmer med icke mindre än 30,950 kronor. Det hufvudsakligaste af detta timmer fraktades redan på järnväg till Kusfors för att där stjälpas i Skellefte älf för vidare befordran flottledes till kusten. Om detta timmer, i stället för att lossas vid Kusfors, på den ifrågakämda bibanan fraktades direkt till kusten, komme virkesägarna att få vidkännas en till omkring 4,2 öre per stock uppgående förhöjning af fraktafgiften. Det torde visserligen kunna ifrågasättas, att virkesägarna hellre ville erlægga denna högre afgift än stå den svårberäkneliga risken att förlora en del af virket vid detsammas färd utför vattenfallen mellan Kusfors och kusten, men försiktigheten torde dock bjuda att, om icke helt och hållet utesluta ifrågavarande inkomstpost, dock upptaga densamma till ett afsevärdt mindre belopp. Skulle det befinnas, att förutsättningar för timmertransporter å banan icke i någon mån vore förhanden, komme, under antagande att d'Aillys beräkningsgrunder i öfrigt vore riktiga, bruttoinkomsten per år och bankilometer å en linje Bastuträsk—Kallholmen att nedgå till omkring 4,952 kronor, motsvarande en afkomstprocent af 1,16. På grund af hvad förut anförts torde emellertid kunna antagas, att de verkställda trafikberäkningarna äfven med afseende på flertalet andra poster än timmer gifvit alltför gynnsamma resultat. Om den beräknade timmertransporten uteblefve, funnes därför anledning befara, att under en följd af år bruttoinkomsterna, i likhet med hvad som vore fallet å bibanorna Mellansel—Örnsköldsvik och Vännäs—Umeå, icke blefve fullt tillräckliga för täckande af driftkostnaderna.

Jämväl rörande alternativet Jörn—Kåge—Skellefteå måste enligt styrelsens förmenande antagas, att det verkliga ekonomiska resultatet skulle komma att blifva afsevärdt ofördelaktigare än det beräknade. Då d'Aillys ekonomiska utredning icke gifvit högre afkomstprocent än 0,68, kunde därför med visshet förutses, att bruttoinkomsterna å en bibana med ifrågavarande sträckning under en längre årsföljd icke skulle uppgå ens till så högt belopp, att driftkostnaderna därmed kunde gäldas.

Såsom framginge af hvad sålunda anförts, hölle styrelsen före,

att ingendera af de föreslagna sträckningarna Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen och Jörn—Kåge—Skellefteå under en lång tid framåt skulle blifva för statens järnvägar ekonomiskt fördelaktig. Då emellertid de verkställda trafikberäkningarna otvetydigt gifvit vid handen, att det förra alternativet hade vida större ekonomiska förutsättningar än det senare, har styrelsen, med hänvisning till hvad styrelsen i sitt underdåniga utlåtande den 1 september 1903 i saken andragit, fortfarande tillstyrkt, att den föreslagna bibanan byggdes med statsmedel i sträckningen Bastuträsk—Skellefteå—hafvet, dock att slutpunkten förlades vid Kallholmsfjärden och icke, såsom styrelsen förut förordad, vid Säfvenäs.

Ombud för Jörns, Byske och Arvidsjaurs socknar samt för invånare i Kåge floddal hafva uti en underdånig skrifvelse af den 17 mars 1906 gjort åtskilliga anmärkningar mot den statistiska och ekonomiska utredning, som legat till grund för järnvägsstyrelsens utlåtande. De hafva därvid framhållit, att de söder om Skellefteå stad belägna byarna af Skellefteå socken samt Löfångers och Burträsk socknar skulle få lika afstånd till järnvägen, vare sig den ena eller andra sträckningen valdes, då järnvägen i allt fall komme till Skellefteå, hvarest deras vägar utmynnade; att, hvad anginge afsättningen för Löfångers och Burträsk socknars landtmannaprodukter på Norrbotten, som väl komme att utgöra den förnämsta afsättningsorten, frakten komme att ställa sig billigare öfver norra linjen; att i fråga om jordbruket och dess utvecklingsmöjligheter Kågedalen borde tillerkännas företräde; att persontrafiken torde komma att ställa sig ungefär lika för båda linjerna; att, om än Bastuträsk läge ungefär midt emellan Vännäs och Älfsby, hvarifrån en bana till Piteå ifrågasatts, det å andra sidan också borde tagas i betraktande, att Jörn läge midt emellan Älfsby och Hällnäs, hvilken senare station vore påtänkt såsom slutpunkt för en blifvande bana från Lycksele; att någon nämnvärd trafik af timmer ej kunde påräknas, då timret från Sikån och Risån nog fortfarande komme att gå till Kusfors; att äfven pappersveden, att döma af förhållanden från andra trakter, komme att flottas och ej tagas på järnvägen; att, därest transport af timmer och pappersved medtoges i trafikberäkningen, för den norra linjen borde beräknas lika mycket som för den södra, då sågverken i Byske hade lika stor export som sågverken vid Skellefte älf samt fråga vore om anläggande af en pappersmassfabrik jämväl inom Byske socken; att det emellertid varit riktigare att för södra linjen upptaga samma belopp trävaror som för den norra; att transport af kalk för den norra linjen bort upptagas till 53,000 ton, men minskas för den södra, då en stor

Skrift från
ombud för
Jörns m. fl.
socknar.

del af kalken från Bergsbyn sannolikt komme att försändas sjövägen; samt att mjöltransporten för den norra linjen bort upptagas till högre belopp. Med nödiga jämkningar i den ekonomiska utredningen i enlighet med de i skrifvelsen framställda synpunkterna skulle, förmenade ombuden, den norra linjen i fråga om ekonomisk bärighet och öfriga förut-sättningar befinnas icke vara den södra underlägsen.

I senare ingifna skrifter har vidare till förmån för den norra linjen framhållits, att Kallholmsfjärden vore ett hittills okänt farvatten, under det Kåge hamn, så långt man mindes tillbaka, varit lifligt trafikerad äfven af stora fartyg. Under 1904 hade antalet från utrikes ort ankommande och till utrikes ort afgående fartyg utgjort respektive 28 och 50. Under samma år hade för norrlandskvarnens räkning importerats spannmål, för hvilken tullen uppgått till 343,552 kronor.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes
skrifvelse
den 14 decem-
ber 1906.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län har uti underdånig skrifvelse den 14 december 1906 hemställt, att, då det för Skellefteå stad, för Skellefteå socken med dess c:a 21,000 invånare och jämväl för angränsande socknar vore af synnerlig vikt att snarast erhålla järnvägsförbindelse med norra stambanan, till 1907 års Riksdag måtte aflåtas nådig proposition om en järnvägs byggande såsom statsbana i sträckningen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmsfjärden.

Ytterligare
skrifter.

Härförutom hafva från i frågan intresserade ett stort antal skrifter inkommit. — Å kommunalstämmor med Skellefteå, Malå, Norsjö och Sorsele kommuner i mars 1906 har en linje med utgångspunkt från Bastuträsk förordats. — Magistraten i Skellefteå har inlämnat ett af tillförordnade lotskaptenen Emil Bohm afgifvet utlåtande, däri med anledning af gjorda undersökningar uttalas, att hamnen i Kallholmsfjärden, när den blefve färdig, komme att blifva en af de förnämsta sjöhamnarna i öfre Norrland.

Framställ-
ningar om
andra sträck-
ningar.

Slutligen torde jag böra erinra därom, att hos Kungl. Maj:t gjorts underdåniga framställningar dels af N. Boström m. fl. i egenskap af kommitterade för Burträsk kommun om upprättande af plan för järnväg från Åsträsk järnvägsstation å norra stambanan genom Burträsk till Skellefteå och lämplig hamn vid kusten, dels af Daniel Carlsson m. fl. hemmansägare inom Skellefteå och Burträsk socknar om framdragande af linjen Bastuträsk—Skellefteå på södra sidan af Skellefte älf till Klutmark, med öfvergång därstädes öfver älfven, samt att Kungl. Maj:t i särskilda beslut den 12 maj och den 13 oktober 1905 funnit nämnda ansökningar icke till någon åtgärd föranleda.

Sedan jag nu redogjort för hvad som förekommit i fråga om en förbindelseled mellan norra stambanan och Skellefteåbygden, tillåter jag mig fortsätta med den utredning, som föreligger rörande anläggning af en bibana från norra stambanan till Piteå, och skall jag därefter tillåta mig att i ett sammanhang meddela de förslag, som jag har att göra beträffande dessa båda järnvägsföretag.

*Anläggning
af bibana till
Piteå.*

Uti en till Norrbottens läns landsting år 1902 ingifven skrifvelse har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet föreslagit, att landstinget skulle hos Kungl. Maj:t göra framställning om anläggandet af en järnväg mellan Älfsby järnvägsstation och Piteå stad.

*Framställning
af Kungl.
Maj:ts befall-
ningshafvande
i Norrbottens
län till länets
landsting
1902.*

Till stöd härför anförde Kungl. Maj:ts befallningshafvande följande. Då stambanans skilda sträckningar genom Norrland beslutits samt på grund af strategiska och kulturella skäl järnvägslinjen icke kommit att genomlöpa de tätast befolkade delarna af landet eller omedelbart beröra de större hufvudorterna vid kusten, utan förlagts på afstånd från den samma, hade det alltid ansetts och uttalats, att stambanan för att göra afsedt och fullständigt gagn ovillkorligen kräde tvärbanor, hvilka från lämpliga platser å stambanan ginge ned till de större orterna vid kusten samt förmedlade trafiken mellan kustlandet och det inre landet. Planer i denna riktning hade också blifvit så småningom förverkligade, i det att staten dels inköpt och ombyggt dels anlagt och byggt tvärbanor från Kilafors till Söderhamn, från Ljusdal till Hudiksvall, från Ånge till Sundsvall, från Långsele till Sollefteå, från Mellansel till Örnsköldsvik samt från Vännäs till Umeå. Frågan om anläggandet af nya tvärbanor hade därefter ansetts böra hvila, till dess större och för Sverige i dess helhet viktigare järnvägsanläggningar blifvit fullbordade. Det syntes Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som om den tidpunkt nu inträdt, då utsikter förefunnes, att statsmakterna skulle anse sig böra åter upptaga frågan om byggandet af de tvärbanor i Norrland, som kunde anses nyttiga och nödvändiga.

Vid jämförelse mellan de orter, till hvilka tvärbanor från den norrlandska stambanan borde dragas, syntes det Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som om en tvärbana utefter Pite älf till Piteå stad skulle vara den, som i främsta rummet borde komma i fråga. Piteå vore den största och folkrikaste af de städer i Norrland, som saknade järnvägsförbindelse med stambanan. Staden hade under århundraden varit och vore fortfarande hufvudorten för Piteå och Älfsby tingslag och Piteå lappmark. Därigenom att Piteå stad med stora kostnader fördjudat in-

seglingsrännan till sin hamn och i öfrigt förbättrat densamma, vore också Piteå stad bättre än andra rustad att kunna upptaga den ökade rörelse, som blefve en följd af den blifvande förbindelsen med stambanan. Å den ifrågasatta järnvägen torde ock en afsevärd och tillfredsställande såväl gods- som persontrafik vara att påräkna. Till Piteå stad skulle komma att å järnvägen nedforslas bland annat tjära i stora mängder, trävaror, träkol, lappmarksprodukter, fisk från de fiskrika lappmarks-sjöarna, tegel m. m. Från staden skulle föras alla de förnödenhetsvaror af olika slag, som behöfdes inom de folkrika byarna i Piteå socken, hvilka berördes af järnvägen, inom Älfsby tingslag samt inom Arvidsjaurs och Arjepluogs lappmarker. Det torde ock förtjäna att framhållas, att staten hade ett särskildt intresse att tillgodose genom järnvägen till Piteå; den stora hospitalsanläggningen vid Piteå, hvilken anläggning inom snaraste tiden torde komma att utvidgas, kräfde nämligen åtgärder af staten, i syfte att forslingen af sinnessjuka till hospitalet underlättades äfvensom att icke genom fortvaron af dåliga kommunikationer underhållskostnaden för patienterna ökades. Den rika tillgången på ännu obegagnad vattenkraft i Piteälfvens många forsar gafve jämväl berättigad anledning till förväntan att den ifrågasatta järnvägen skulle medföra uppkomsten af betydande industriella anläggningar, hvilka under nuvarande förhållanden med brist på kommunikationer icke kunde komma till stånd.

Beträffande sträckningen för den blifvande järnvägen hade flera förslag framkommit. Det syntes Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som om företråde borde lämnas åt förslaget att Älfsby järnvägsstation skulle blifva utgångspunkt för tvärbanan till Piteå stad. Nämda station vore ovedersägligen den största och lifligast trafikerade af de stationer, som blifvit föreslagna till utgångspunkter. Älfsbyn vore en gammal bygd och där funnes både hotell och gästgifvargård, hvarjämte där bodde läkare och kronolänsman. Älfsby järnvägsstation utgjorde ock för närvarande Piteå stads förbindelseled med stambanan. Terrängförhållandena mellan Älfsbyn och Piteå stad syntes också vara förmånligare än å andra föreslagna sträckor. Den blifvande järnvägen torde därför böra utgå från Älfsby järnvägsstation och följa Piteälfvens dalgång samt öfvergå älfven antingen vid Sikforsen eller längre ned vid Böle, där älfven sammanträngde sig, för att sedan ingå till Piteå stad.

Med anledning häraf har Norrbottens läns landsting jämlikt beslut den 17 september 1902 i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om undersökning för anläggning af järnväg mellan Älfsby järnvägsstation och Piteå stad samt sedermera hos Riksdagen göra framställning om anslag för byggande af nämnda järnväg.

Landstinget, som odeladt instämde i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes motivering för den ifrågasatta bibanan, anförde såsom ytterligare skäl, att genom en bana i denna sträckning lättad samfärdsel vunnes till lärdomsanstalterna, landstingsseminariet i Öjebyn och allmänna femklassiga läroverket i Piteå.

Därefter har C. A. Hedqvist i Piteå för egen del och i egenskap af verkställande direktör för aktiebolaget Storfors uti en till Kungl. Maj:ts ingifven skrift anhållit, att Kungl. Maj:t vid behandling af landstingets förberörda ansökning ville utan inskränkning i fråga om banans sträckning besluta undersökning för en bibana från Piteå stad till lämpligaste plats å stambanan.

Framställningar om bibana Piteå—Brännberg och Piteå—Storsund.

I denna skrift har Hedqvist anført följande. Den af Kungl. Maj:ts befallningshafvande och landstinget föreslagna sträckningen betraktades af många såsom mindre lycklig. Gent emot denna sträckning hade uppställt två linjer, hvilka man och man emellan diskuterats såsom de lämpligaste samt de för länets och ortens framtida utveckling gynnsammaste, den ena från Piteå stad till Storsunds järnvägsstation, i hufvudsak följande Lillpite älf, och den andra, Piteå stad—Granholmen (Harrbäcken)—Rosfors till Brännbergs järnvägsstation. För båda dessa linjer funnes mera välgående skäl än för sträckningen till Älfsbyn, hvilken, genomlöpande karga och glest befolkade trakter, måste för den med förhållandena förtrogna synas såsom den minst tilltalande.

Genom det förstnämnda alternativet — Storsundslinjen — skulle järnvägen komma att få en sträckning, som på det närmaste berörde Piteå sockens på södra sidan om älven belägna, folkrikaste byar: Långnäs, Sjulnäs, Rognäs, Svensbyn och Lillpite samt längre upp Åträsk, Tällträsk med flera, och som skulle genomlöpa en del af dessa byars ofantligt stora och rika odlingsmarker. I detta hänseende erbjöde Älfsbylinjen ej något jämförligt. Den omständighet, hvilken företrädesvis framhållits såsom skäl för banans framdragande till Älfsbyn, nämligen att detta samhälle redan nu nått en ganska blomstrande ställning, utgjorde enligt Hedqvists förmenande icke något skäl för denna sträckning utan snarare tvärtom. Kunde nämligen ändpunkten för bibanan blifva någon annan än Älfsbyn, skulle följden däraf blifva, att i knutpunkten ett nytt framåtgående samhälle uppstode, utan att detta behöfde verka till nackdel för Älfsbyn, som för sin framtid icke torde hafva något oafvisligt behof af ytterligare järnvägsförbindelse. Det vore dessutom att beakta, att staten ägde marken invid Storsunds station och alltså kunde tillgodogöra sig densamma utan kostnad, hvaremot vid Älfsby station

den enskilda spekulationen redan slagit under sig all mark invid järnvägen. Då dessutom terrängförhållandena torde vara vida gynnsammare för Storsundssträckningen än för Älfsbysträckningen, ville Hedqvist förorda den förra till undersökning.

Slutligen framhöll Hedqvist åtskilliga skäl till förmån för alternativet Piteå—Brännberg.

Hedqvists skrifvelse åtföljdes af sexton bilagor med namnunderskrifter från öfver 800 jordägare i byar invid de af Hedqvist föreslagna sträckningarna; i somliga bilagor förordades linjen Piteå—Brännberg, i andra Piteå—Storsund.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 september 1903.

Öfver dessa framställningar afgaf järnvägsstyrelsen, till följd af nådiga remisser, den 1 september 1903 underdånigt utlåtande och anförde därvid följande. Då stambanan genom öfre Norrland å den omkring 400 kilometer långa sträckan mellan Mellansel och Boden icke stode i förbindelse med de rikare och mera befolkade bygderna vid kusten annat än medelst bibanan Vännäs—Umeå, hade behofvet af ytterligare förbindelse mellan berörda sträcka och kusten allt mer och mer gjort sig gällande. De platser vid kusten, hvilka därvid blifvit ifrågakända såsom slutpunkter för bibanor, vore Piteå och Skellefteå eller det närliggande Kåge; och ansåge styrelsen för sin del, att de sålunda ifrågasatta platserna framför andra vore lämpliga, likasom styrelsen hölle före, att bibanorna till samma platser borde byggas på statens bekostnad. Hvad bibana till Piteå beträffade, hade såväl landstinget som Kungl. Maj:ts befallningshafvande uttalat sig för nödvändigheten af en sådan, och då denna bana, hvilken landstinget och Kungl. Maj:ts befallningshafvande föreslagit böra utgå från stambanan vid Älfsby station och därifrån framdragas på södra sidan af Pite älf samt öfvergå älfven vid Sikfors eller Böle, utan tvifvel förr eller senare måste komma till stånd, syntes det styrelsen vara lämpligt, att undersökning för järnväg i nyss angifven sträckning blefve genom styrelsens försorg verkställd. Styrelsen kunde icke finna, att de föreslagna linjerna Storsund—Piteå och Brännberg—Piteå hade något företräde att erbjuda framför den af Kungl. Maj:ts befallningshafvande och landstinget sammanstående förordade sträckningen Älfsby—Piteå. Då vidare utredning i afseende å den ifrågasatta bibanans sträckning icke enligt styrelsens förmenande vore erforderlig, hemställde styrelsen, det Kungl. Maj:t täcktes i anledning af de i ämnet gjorda underdåniga framställningarna uppdraga åt styrelsen att gå i författning om verkställande på statens bekostnad af fullständiga undersökningar samt om upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Älfsby och Piteå.

Vidare har chefen för generalstaben den 26 oktober 1903 afgifvit inforbradt underdånigt utlåtande och däruti framhållit, att såväl riktningen Piteå—Brännberg som linjen Piteå—Älfsby vore ur militärisk synpunkt olämpliga, men att en järnväg Piteå—Storsund vore ägnad att bereda försvaret af Pite älf afsevärda fördelar. Han anhöll därför, att Kungl. Maj:t täcktes låta utföra undersökningar i sistnämnda riktning och, därest ej öfverstigliga tekniska svårigheter lade hinder i vägen, taga i öfvervägande bygghand af en bibana Piteå—Storsund.

*Chefens för
generalstaben
utlåtande den
26 oktober
1903.*

I chefens för generalstaben utlåtande anfördes i öfrigt, att järnvägens framdragande till Storsund torde medföra, att vid denna station komme att uppstå ett samhälle af samma slag som vid Älfsby, hvarigenom södra delen af Norrbottens län, nu en synnerligen öde trakt, erhöle ytterligare en kulturhärd af betydelse för länets allmänna utveckling; att för den lokala trafiken mellan Älfsbyn och Piteå den obetydliga omvägen på järnväg öfver Storsund torde betyda föga eller intet; att sträckningen Piteå—Storsund låge lika långt från landsförsamlingens södra gräns som sträckningen Piteå—Älfsby från dess norra gräns, hvadan det verkliga geografiska medeltalet vore att söka mellan de båda riktningarna; samt att en järnväg Piteå—Storsund komme att genomlöpa den mest odlade och tätast befolkade delen af Piteå landsförsamling, som betecknades af de mycket betydande byarna Långnäs, Sjulnäs, Roknäs och Lillpite m. fl., samt närmade sig Himmingsmark, Blåsmark, Hortlax, Bergsviken och Svensbyn m. fl., under det att vid linjen Piteå—Älfsby allenast låge de jämförelsevis obetydliga samhällena Arne-mark, Stridholm och Böle fåbod, hvartill ytterligare komme den odling, som förefunnes i öfre delen af Lillpite älfdal vid Ytterstfors, Åträsk m. fl. ställen, hvilken ingalunda vore obetydlig och på senare tider gjort större framsteg, än man kunde sluta af kartan.

Jämväl chefen för fortifikationen har, till följd af nådig remiss, inkommit med underdånigt utlåtande och därvid förordat den sydligaste sträckningen, såsom varande den ur militär synpunkt fördelaktigaste.

*Chefens för
fortifikationen
utlåtande.*

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län, som genom nådig remiss anmodats att ånyo yttra sig i ärendet, har uti underdånigt utlåtande den 18 mars 1904 förklarats sig fortfarande anse, att från den allmänna samfärdselns synpunkt linjen Piteå—Älfsby borde äga företräde framför linjen Piteå—Storsund. Till stöd härför har anförts bland annat följande. Älfsbyn vore belägen i en sedan gammalt odlad bygd, som genom många vägar stode i förbindelse med kringliggande trakter. På grund af Storsunds stations belägenhet samt den omständigheten

*Kungl. Maj:ts
befallnings-
hafvandes ut-
låtande den 18
mars 1904.*

att statens kronoparker omgäfvade stationen och då icke några vägar från sådana omkringliggande bygder, hvilka kunde antagas få sin handelsplats vid Storsund, ledde dit, hölle Kungl. Maj:ts befallningshafvande före, att någon viktigare kulturhärd icke kunde antagas uppstå vid Storsund eller att därstädes komme att uppstå ett lika stort samhälle som kring Älfsby, utan torde detsamma bebyggande inskränka sig till bostäder för några få handlande, handverkare och järnvägsbetjäning. Otvifvelaktigt skulle Storsundslinjen kraftigt främja utvecklingen och odlingen i den del af Lillpite älfdal, som vore belägen mellan Lillpite by och Storsund, hvadan Lillpite och de nordväst därom belägna byarna skulle tillskyndas stor nytta af denna linje, men af nämnda byar vore dock allenast Lillpite af någon större betydelse. Den betydelse, som tillagts Storsundslinjen för byarna Bergsviken, Hortlax, Rognäs, Sjulnäs, Långnäs och Svensbyn, syntes vara öfverskattad. På grund af dessa byars belägenhet torde invånarna därstädes ej kunna antagas i någon större utsträckning begagna sig af järnvägen annat än vid de uppenbarligen få tillfällen, då de skulle komma i förbindelse med stambanan. Invånarna i dessa byar hade den naturliga afsättningen för sina produkter i Piteå och hade i öfrigt sin handel där. Äfven om en bana till Storsund komme till stånd och station anordnades i Lillpite, torde trafiken mellan nyssnämnda byar och staden komma att försiggå såsom hittills, under den tid älfven vore öppen, å ångbåt samt vintertiden med släde öfver isarna.

Stadsfullmäktiges i Piteå framställning.

Till Kungl. Maj:t hafva därefter stadsfullmäktige i Piteå ingifvit en skrift, däruti de i underdånighet anhållit om undersökning af en bibana Piteå—Älfsby och till stöd härför anfört följande. Före tillkomsten af norra stambanan kunde staden till sitt handelsområde räkna icke blott Piteå och Älfsby socknar utan äfven socknarna Arvidsjaur och Arjeppluog eller, med andra ord, Piteå lappmark. Med dessa trakter hade staden sedan långliga tider tillbaka legat i afsevärda handelsförbindelser. Norra stambanans framdragande åstadkom härutinnan en fullständig omhvälfning till stort afbräck för stadens ekonomiska lif och vidare förkofran. Genom de lättade järnvägsförbindelserna till andra orter började nämligen handeln söka sig vägar till andra platser, till följd hvaraf Piteå nödgats se sin handel inskränkt hufvudsakligen till kustlandet. Vid sådant förhållande vore det för staden af största vikt, att den genom järnvägsförbindelse med stambanan sattes i tillfälle att återvinna hvad den på förut beskrifvet sätt förlorat, äfvensom att denna förbindelseled komme till stånd, innan ännu handeln och rörelsen med lappmarken och de öfre delarna af kustsocknarna för alltid frångått staden.

Hvad anginge de olika bansträckningarna Piteå—Storsund och Piteå—Älfsby önskade staden särskildt framhålla, att för närvarande varu- och persontrafiken å förstnämnda led vore synnerligen obetydlig, medan åter förbindelsen med Älfsbyn i nämnda hänseende vore mycket liflig — naturligt nog, eftersom ju trafiken mellan stambanan och Piteå jämte omkringliggande folkrika trakter nästan uteslutande ginge öfver Älfsbyn. Vid Storsund slutade vägen från Piteå; utom denna väg finnes vid Storsund ingen dylik, som kunde förmedla förbindelsen till omkringliggande trakt; denna trakt, som till stor del utgjordes af kronoparker och annan kronan tillhörig mark, vore dessutom folkfattig och glest bebyggd. Älfsbyn, som utgjorde en ganska stor, folkrik och välbyggd ort, vore återigen medelpunkten för ett vidt utgrenadt vägsystem, som förmedlade trafiken till skilda bygder. Vid sådant förhållande vore ju gifvet, att staden företrädesvis vid en järnvägsförbindelse med Älfsbyn fästade förhoppningar om en afsevärd utveckling af sin handel och rörelse. Särskildt torde staden kunna påräkna att i ej oväsentlig grad såsom transitoort få mottaga sjöledes ankommande varor för vidare befordran till Älfsbyn, där de på grund af förefintliga landsvägskommunikationer lätt kunde nå sin bestämmelseort. Likaså torde å andra sidan kunna antagas för säkert, att ej obetydligt af ortens produkter skulle komma att utskeppas öfver Piteå. Staden stode ej heller oberedd att möta ökad sjötrafik, i det staden sedan flera år tillbaka arbetat på och fortfarande vore verksam för farledens och hamnens fördjupande och förbättring samt för sådant ändamål redan offrat cirka 200,000 kronor.

Äfven Älfsby socken har uti en till Kungl. Maj:t ingifven skrift i underdånighet begärt undersökning för en bibana Piteå—Älfsbyn. *Älfsby sockens framställning.*

Vid underdånig föredragning den 2 december 1904 af hvad sålunda förekommit i detta ärende behagade Kungl. Maj:t, utan att dock för det dåvarande ingå i vidare pröfning, huruvida järnvägsanläggning mellan norra stambanan och Piteå stad företrädesvis borde byggas för statens räkning, uppdraga åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om upprättande af fullständig, utaf kostnadsförslag åtföljd plan för framdragande af järnväg från norra stambanan vid Älfsby järnvägsstation till Piteå stad, därvid i främsta rummet borde tagas i öfvervägande, att järnvägen droges på västra sidan af Pite älf från Älfsby till Sikfors, öfverginge älfven vid nämnda plats och därefter framdroges på östra sidan af älfven, samt att därvid jämväl verkställa en noggrann utredning beträffande alla de förhållanden, som kunde vara af betydelse för bedömandet af företagets ekonomiska bärighet.

Kungl. Maj:ts beslut den 2 december 1904.

Kungl. Maj:ts
beslut den 21
juli 1905.

Efter det chefen för generalstaben och järnvägsstyrelsen afgifvit yttranden, föreskref Kungl. Maj:t genom beslut den 21 juli 1905, att vid de anbefallda undersökningarna och utredningarna skulle iakttagas, att banan från Älfsby framdroges längs östra sidan af Lill-Korsträsk samt vidare öfver Bränna och Tvärån till Sikfors äfvensom att ett af militära skäl erforderligt föreningsspår skulle byggas från södra ändan af Lill-Korsträsk till stambanan i närheten af Frostträsk.

Järnvägssty-
relsens utlå-
tande den 9
februari 1906.

Sedan de af Kungl. Maj:t anbefallda undersökningarna fullbordats, afgaf järnvägsstyrelsen underdånigt utlåtande den 9 februari 1906. Järnvägsstyrelsen anförde därvid följande.

Enligt den upprättade planen utginge järnvägslinjen från Älfsby station i västlig riktning på en längd af omkring 2 kilometer parallellt med stambanans nuvarande spår till Korsträskbäcken. För nedbringande af de å stambanan nu befintliga lutningar till 12 : 1,000 eller samma lutningsförhållande, som tänkts skola tillämpas för den ifrågasatta banan i dess sträckning från Älfsby till Piteå, hade föreslagits, att stambanan omlades vid dess öfvergång af Korsträskbäcken samt att en för båda banorna gemensam bro öfver nämnda vattendrag anordnades i den nuvarande brons ställe och med större höjd än denna. Efter passerandet af Korsträskbäcken vore linjen framdragen till en början i sydlig och därefter i sydostlig riktning, under stigning upp mot östra sidan om Lill-Korsträsk samt väster om Stora Rantsberget och Klockstaplarna till vattendelaren mellan Korsträskbäcken och Pite älf, hvarefter den sänkte sig ned till Bränna. Härifrån ginge linjen fortfarande i sydostlig riktning längs Tväråns dalgång till en punkt i närheten af Bodträskets östra ända och framkomme efter en skarp sväng mot nordost till Sikfors by, från hvilken plats den fortsatte med en krök mot öster till Pite älf. Öfvergången af älven vore föreslagen i öfre delen af den så kallade Sikforsen vid ett ställe, där älven vore sammanträngd mellan framskjutande berguddar. Den härstädes erforderliga brobyggnad skulle utgöras af ett spann om 70 meter samt två spann å 20 meter, och kunde grundläggningen under såväl landfästen som pelare ske på berg eller annan fast mark. Med sydostlig hufvudriktning och på kort afstånd från den mellan Älfsbyn och Piteå ledande landsvägen fortsatte linjen, stundom öster stundom väster om samma väg, förbi Arnemark, Stridholm, Böle fäbodas, Böle och Öjebyn till Piteå gamla stad, hvarifrån linjen ginge först i nästan sydlig och sedan i hufvudsakligen östlig riktning fram till Piteå stad.

En alternativ linje med öfvergång öfver Pite älf mellan Selsborg och Arnemark hade jämväl utstakats, men då af de gjorda beräkningarna

framgått, att kostnaderna för detta alternativ skulle ställa sig högre än för linjen öfver Sikfors, hvartill komme, att den alternativa linjen vore längre, funne styrelsen samma alternativ icke böra ifrågakomma.

Hvad beträffade det i Kungl. Maj:ts beslut den 21 juli 1905 omförmålda föreningsspår (utmärkt med grönt på kartan), hade åt det-samma gifvits följande sträckning. Från en punkt, belägen ungefär 1,5 kilometer söder om Lill-Korsträsket å den utstakade banan mellan Älfsby station och Piteå, framginge linjen öfver norra sluttningen af Petberget och vidare norr om Frosträsket samt förenade sig med stambanan vid kilometer 1,089,756, från Stockholm räknadt.

Stationer hafva föreslagits vid Sikfors 31,8 kilometer, Öjebyn 6,0 kilometer, från Piteå räknadt, samt vid Piteå, och hade förutsatts, att nuvarande stationen vid Älfsby utvidgades. Den för Piteå afsedda stationen hade tänkts anordnad på sådan plats strax väster om staden, att från stationen kunde framdragas dels ett förbindelsespar till stadens södra hamn, där de större ångfartygen hade sin tilläggsplats, dels ett spår till stadens norra hamn och vidare till yttre Pitfjärden för erhållande af järnvägsförbindelse med djupare vatten vid sistsagda ställe, då behof däraf tilläfventyrs skulle yppa sig. Håll- och lastplatser vore föreslagna vid Bränna 43,3 kilometer, Tvärån 36,4 kilometer, Arnemark 25,4 kilometer och Böle 10,7 kilometer, allt från Piteå räknadt.

Hvad beträffade de tekniska bestämmelser, som tänkts skola tillämpas för linjen mellan Älfsby station och Piteå, angåfves desamma närmare i det öfverlämnade kostnadsförslaget. Enligt detta skulle spårvidden blifva 1,435 meter samt rälsvikten 34 kilogram för meter; för förbindelsesparat hade förutsatts en skenvikt af 27,5 kilogram. Största stigning å banan i riktning till Piteå vore 12 : 1,000 och i riktning från Piteå 14 : 1,000. Minsta krökningsradie å fria banan vore 400 meter. Linjens längd vore 55,8 kilometer.

Enligt kostnadsförslaget hade kostnaderna för linjen Älfsby—Piteå beräknats sålunda:

utan rullande materiel och utan tillägget i enlighet med bestämmelserna i Kungl. Maj:ts nådiga bref den 16 februari 1903 för beredande af bättre bostäder samt anskaffande af bibliotek för arbetarna, beredande af tjänstledighet åt schaktnästare, materialvakter med flere efter cirka 50,000 kronor per miljon	4,096,000 kronor,
nyssnämnda tillägg	205,000 »
rullande materiel efter 5,000 kronor per kilometer	279,000 »

eller tillhopa 4,580,000 kronor,

hvadan kostnaderna skulle utgöra per kilometer 77,078 kronor 85 öre utan rullande materiel samt 82,078 kronor 85 öre med dylik materiel.

Kostnaderna för det uppstakade förbindelsesåret med en längd af 6,5 kilometer vore beräknade till 284,000 kronor, motsvarande 43,692 kronor 35 öre per kilometer, i hvilket belopp dock icke inginge kostnad för rullande materiel, då sådan ansetts icke behöfva förutsättas.

Järnvägsstyrelsen öfverlämnade med utlåtandet en af föreståndaren för dess milkontor Adolf d'Ailly verkställd statistisk-ekonomisk utredning angående en järnväg Älfsby—Piteå.

I denna utredning beräknades bruttoinkomsten af järnvägen till 193,900 kronor eller per år och bankilometer 3,463 kronor. Efter en beräknad driftkostnad af 3,500 kronor per år och bankilometer eller 196,000 kronor per år skulle trafikeringen af järnvägen medföra ett årligt deficit af 2,100 kronor. Därest åter driftkostnaderna på grund af den mindre intensiva trafiken endast komme att uppgå till 3,250 kronor per år och bankilometer, skulle trafiken lämna ett öfverskott, utgörande 0,26 procent i ränta å anläggningskostnaden 4,580,000 kronor.

Beträffande d'Aillys utredning förklarade järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande, att styrelsen vid granskning däraf icke funnit anledning att mot densamma framställa några detaljerinringar, men ville styrelsen såsom sin åsikt uttala, att under en afsevärd tid efter banans tillkomst trafikresultatet med all sannolikhet blefve åtskilligt sämre, än d'Ailly beräknat. Såsom stöd för riktigheten af denna sin uppfattning meddelade styrelsen, att bruttoinkomsten per år och bankilometer för år 1904 uppgått för bibanan Mellansel—Örnsköldsvik, öppnad för trafik i slutet af år 1892, till allenast 2,507 kronor samt för bibanan Vännäs—Umeå, öppnad i september 1896, till 3,129 kronor.

Styrelsen erinrade härefter, att styrelsen uti underdånig skrifvelse den 29 december 1905 inför Kungl. Maj:t framlagt resultatet af de utaf Kungl. Maj:t anbefallda undersökningarna rörande de olika föreslagna sträckningarna för en bibana från stambanan genom öfre Norrland till hafvet i närheten af Skellefteå samt att styrelsen därvid på anförda skäl förordat, att ifrågavarande bibana måtte byggas med statsmedel i sträckningen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen. Då i statsbanenätet inginge samtliga bibanor från stambanan till kusten å sträckan mellan Söderhamn och Luleå med undantag af järnvägen Sollefteå—Härnösand, samt mycket ringa utsikt torde förefinnas för att den nu ifrågavarande bibanan till Piteå på enskild väg skulle kunna bringas till utförande, hölle styrelsen före, att äfven denna bana borde anläggas på statens bekostnad.

Under en följd af år måste emellertid högst betydande belopp tagas i anspråk för åtskilliga andra järnvägsanläggningar, nämligen för stam-

banans genom öfre Norrland framdragande till finska gränsen, för framförande i annan sträckning, i sammanhang med förändring af bangårdsförhållandena i och invid Stockholm, af västra stambanan närmast nämnda stad, för utläggande af dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås samt mellan Tomtebodas och Järfvas, för fullbordande af det beslutade dubbelspåret mellan Järfva och Uppsala äfvensom för genomgripande omgestaltning af bangårdsanordningarna i Stockholm, Malmö, Göteborg, Lund, Eslöf och Hälsingborg — hvilka arbeten icke utan synnerligen stora olägenheter kunde nämnvärdt längre uppskjutas. Dessutom vore enligt styrelsens åsikt påbörjandet af inlandsbanan af så stor vikt för vårt land, att öfriga statens järnvägsbyggnadsarbeten, hvilka icke såsom de nyss nämnda vore oundgängligen af behovet påkallade eller af andra vägande skäl påfordrades, såsom banan genom Södermanland, borde tills vidare träda tillbaka. Under sådana förhållanden syntes det styrelsen, som om af de föreslagna bibanorna till Skellefteå och Piteå för närvarande endast *en* kunde ifrågakomma till utförande med statsmedel.

Måste därför ett val göras mellan de båda ifrågasatta bibanorna, förefölle det styrelsen, som om ett afgjordt företräde borde gifvas åt Skellefteåbanan, i synnerhet om densamma framdroges i den af styrelsen förordade sträckningen Bastuträsk—Kallholmen, enär de verkställda ekonomisk-statistiska utredningarna gifvit till resultat, att Skellefteåbanan med denna sträckning hade afsevärdt större ekonomiska förutsättningar än Piteåbanan. Med hänsyn därtill att förbindelse mellan stambanan å den 287 kilometer långa sträckan mellan Vännäs och Boden samt de rikare och mera befolkade bygderna vid kusten gifvetvis borde i främsta rummet anordnas där, hvarest en dylik förbindelse för ifrågasvarande landsdelars utveckling vore mest af behovet påkallad, syntes vidare den förra järnvägen vara att föredraga. Enligt styrelsens förmenande borde nämligen vid valet mellan eventuella bibanor från ifrågasvarande sträcka af stambanan genom öfre Norrland till kusten, därest omständigheterna i öfrigt vore lika, den af de föreslagna banorna komma till utförande, som hade ett sådant läge, att afstånden mellan densamma och tvärbanorna till respektive Umeå och Luleå icke blefve alltför olika. I detta afseende vore att anteckna, att afståndet från Bastuträsk till respektive Vännäs och Boden uppginge till 111 kilometer och 176 kilometer, under det att Älfsby låge 241 kilometer från Vännäs och endast 46 kilometer från Boden. Af dessa siffror torde oförtydbart framgå, att Skellefteåbanan skulle tillgodose trafikbehovet inom ett betydligt större område än Piteåbanan, och att de trakter, den förra järnvägen skulle betjäna, vore vida mera i behof af kommunikationer än de bygder, genom hvilka den senare banan skulle framdragas.

Af de grunder, som sålunda anförts, har styrelsen, som antoge, att styrelsen hufvudsakligen ur järnvägsekonomisk synpunkt hade att bedöma frågan om anläggandet af en bibana Älfsby—Piteå, såsom sin åsikt uttalat, att byggandet under den närmaste tiden på statens bekostnad af ifrågavarande bibana ur nämnda synpunkt måste afstyrkas, men ville styrelsen därvid tillika framhålla, att banans snara tillkomst syntes vara synnerligen önskvärd från andra för staden och orten särskildt viktiga synpunkter, hvilkas betydelse det dock icke tillkomme styrelsen att i första hand pröfva.

*Lotsstyrelsens
utlåtande.*

Lotsstyrelsen, som anmodats yttra sig rörande hamnförhållandena vid Piteå, har uti underdånigt utlåtande den 20 mars 1906 anført följande. Angöringen af inloppet till Piteå vore med där nyligen vidtagna fyranordningar lätt så väl under dager som mörker, därest ej tjocka eller dålig sikt rådde. Farleden från sjön till Piteå vore å första delen eller från sjön till Hufvan eller Pitsundet lätt navigabel under dager och för fartyg af ej allt för stort djupgående jämväl under mörker. Under dager erbjöde farleden från Hufvan upp till Piteå — med undantag af passagen genom Pitsundet under vissa förhållanden — ej några afsevärda svårigheter för sjöfarten, men som från de vid Pitsundet belägna öfverensfyrarne ingen som helst fyrbelysning funnes upp till Piteå, vore navigering i denna del af farleden under mörker omöjlig för större eller mera djupgående fartyg. Åtgärder torde dock skola vidtagas för att undanröja de orsaker, hvarigenom denna del af farleden hittills ej kunnat belysas medelst fyrar i land. I Pitsundet och Munksundet vore för närvarande vattendjupet 5,8 meter och mellan inre Pitfjärden och Piteå hamn 4,5 meter vid medelvattenstånd, men torde genom muddring farleden från Hufvan till Piteå skola fördjupas till 6 meter vid medelvattenstånd. Utrymmet i Piteå hamn, som ju vore helt och hållet skyddad för sjögång, vore för närvarande så litet, att förankring af fartyg svårligen därstädes läte sig göra. Kajlängden vore liten och otillräcklig för någon större trafik. Utvidgning af hamnbassängen torde pågå, och borde kajlängden efter hand kunna ökas.

Ehuru godstrafiken öfver Piteå komme att ökas, därest järnbanan komme till stånd, torde likväl kunna antagas, att denna ökning hufvudsakligast komme att falla på den inhemska sjöfarten och att trafiken kunde ombesörjas af mindre fartyg och till stor del af de kustångare, som hittills idkat reguljär kustfart på Piteå. Piteå hamn syntes därför, därest utvidgning af densamma bedrefves på lämpligt sätt och farleden fördjupades till 6 meter, kunna till en början anses tillräcklig för den

genom järnvägen ökade trafiken, hvarför med anläggande af en uthamn torde kunna anstå, till dess genom erfarenheten utrönt, att dylik hamn vore behöflig. Därest framdeles en uthamn blefve af nöden, kunde denna förläggas antingen till Hufvan eller ännu lämpligare till yttre Pitfjärden, i hvilket senare fall dock Pitsundet måste fördjupas till minst 6,5 meter och farleden genom detsamma rätas.

Vidare har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvit infordradt underdånigt utlåtande af den 27 april 1906 och däri anført. Utrymmet i Piteå hamn torde efter utförandet af en del utvidgnings- och muddringsarbeten, som af stadsfullmäktige beslutats, blifva tillräckligt för den sjötrafik, som kunde förväntas under den närmaste framtiden efter den tilltänkta järnvägens tillkomst. De lokala förhållandena medgäfvade utan svårigheter eller alltför stora kostnader hamnens utvidgning till stor omfattning och ett vattendjup af 6 meter eller därutöfver. För att blifva fullt tillfredsställande för en trafik med mera djupgående fartyg borde Pitsundet erhålla minst 6,5 meters djup och leden i möjligaste mån rätas. Efter rätning af Pitsundet och uppmuddring af inseglingstrännan förbi Löfholmen till Piteå hamn kunde farleden i sin helhet från Hufvan upp till staden förses med effektiv fyrbelysning och sålunda göras navigabel vid mörker äfven för större fartyg. Med det alltid dyrare anläggandet af en uthamn vid yttre Pitfjärden och utdragandet dit af järnvägen kunde och borde anstå till den framtid, då dylika åtgärder eventuellt kunde visa sig erforderliga. I händelse den framtida utvecklingen verkligen skulle medföra behovet af en uthamn vid yttre Pitfjärden, medgäfvade de lokala förhållandena därstädes anordnandet af en dylik hamn med stor utvecklingsmöjlighet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande.

Sedermera hafva kommitterade för Piteå socken till Kungl. Maj:ts inkommit med underdånig framställning att på statens bekostnad måtte undersökas, hvilken af sträckorna Älfsby—Piteå och Storsund—Piteå i det allmännas intresse vore att föredraga. Vid denna framställning har bland annat fogats ett af distriktsingenjören Erik Wedberg afgifvet utlåtande i anledning af en af honom gjord okulär undersökning för linjen Piteå—Storsund jämte en karta, hvarå den af honom undersökta linje uppdragits.

Framställning från Piteå socken.

Genom nådigt beslut den 29 november 1906 har Kungl. Maj:ts funnit nämnda ansökning icke till någon åtgärd föranleda.

Kungl. Maj:ts beslut den 29 november 1906.

På framställning från stadsfullmäktige i Piteå har Kungl. Maj:ts

genom samtidigt meddeladt beslut bemyndigat järnvägsstyrelsen att gå i författning om verkställande genom lämplig person af förnyad utredning angående möjligheten för ekonomisk bärighet af det ifrågasatta järnvägsföretaget Älfsby—Piteå.

*Ny utredning
angående ba-
nans bärighet.*

Efter uppdrag af järnvägsstyrelsen har ofvanbemälda d'Ailly verkställt ny utredning, som af järnvägsstyrelsen öfverlämnats till Kungl. Maj:t med skrifvelse af den 4 April 1907.

I denna utredning, hvilken, enligt hvad d'Ailly uppgifver, grundats på fullständigare och tillförlitligare material, har d'Ailly gjort följande sammanställning af de beräknade bruttoinkomsterna:

af person- och posttrafik	kronor	81,790
» djur- och åkdonstrafik	»	2,240
» godstrafik	»	137,150
» extra och diverse.....	»	7,020
	Summa kronor	228,200

För godstrafiken har uppställts följande tablå:

	Ton	Kronor
Trävirke	25,300	44,850
Ved	2,300	4,050
Tjära, oljor	5,383	13,100
Träkol	5,400	10,000
Hö, halm, foderämnen	2,875	4,100
Kalk, kalksten, cement	3,610	3,100
Gödningsämnen	2,000	3,100
Sten, tegel	8,000	9,600
Spannmål, mjöl, bröd m. m.	5,700	10,550
Ladugårdsprodukter	2,395	8,350
Rotfrukter.....	800	2,850
Specerier o. d.....	2,192	7,800
Skogsbär	850	900
Fisk (färsk, torr, saltad)	400	1,350
Järn, gjutgods, redskap, maskiner	1,500	3,950
Spritvaror, maltdrycker	200	1,050
Annat gods (inkl. paket- och ilgods)	2,317	8,450
Summa	71,222	137,150

Bruttoinkomsten skulle alltså komma att utgöra per år och bankilometer 4,075 kronor samt per dag och bankilometer 11 kronor 16 öre. Driftkostnaden beräknades i denna nya utredning till 3,200 kronor per bankilometer eller samma belopp, hvartill driftkostnaden per bankilometer i medeltal uppgått för 10-årsperioden 1896—1905 vid bandelen Boden—Bräcke med linjerna till Umeå, Örnsköldsvik och Sollefteå. Och anmärkte d'Ailly, att denna driftkostnad icke kunde anses för lågt beräknad, då underhållskostnaden för Piteåbanan, dels i allmänhet på grund af dennas solidare byggnad dels under en följd af år framåt på grund af mindre utgifter för utbyte af sliprar och räler samt utgräfning af jäslera, torde blifva lägre än för linjen Boden—Bräcke med bibanor samt dessutom vid Piteåbanan icke funnes någon motsvarighet till de af »Lapplandsexpressen» under sommaren åren 1903—1905 och af det denna under år 1906 ersättande snälltåget förorsakade betydande driftkostnaderna. För linjen Älfsby—Piteå skulle följaktligen hela driftkostnaden blifva 179,200 kronor, hvadan trafiken skulle lämna en nettoinkomst af 49,000 kronor eller 1,07 procent å anläggningskostnaden 4,580,000 kronor.

I sin utredning har d'Ailly därefter anført följande.

Vid bedömandet af det ekonomiska utbytet af ett i en ny bandel af statens järnvägar nedlagdt kapital vore det emellertid ej nog att beräkna endast den afkomst af kapitalet, som härrörde från den öfver själfva denna bandel framförda trafiken, utan måste jämväl behållningen af den trafik, som genom denna bandels tillkomst tillfördes det öfriga statsbanenätet, härvid tagas i betraktande. Redan den omständigheten att en bandel, såsom fallet vore med den här ifrågavarande, läge mycket aflägsen från landets handels- och industricentra, från hvilka en betydande trafik till denna bandel ju alltid måste vara att räkna med, gjorde, att på grund af godstariffens och numera äfven persontariffens fallande med ökad afstånd endast en obetydlig andel af fraktinkomsten för denna trafik fölle å bandelen i fråga.

En aflägsen liggande norrländsk bandel, hvilken icke hade en mycket betydande lokaltrafik, måste alltså, om densammas ekonomiska bärighet skulle räknas endast efter den å bandelen fallande andelen af trafikinkomsten, a priori gifva ett dåligt resultat, och för att kunna framvisa samma ekonomiska resultat, som en mera centralt belägen bandel, för hvilken afkomsten beräknades på liknande sätt, måste den hafva en betydligt starkare trafik än denna. Toges åter vid bedömandet af räntabiliteten vederbörlig hänsyn till den ökade inkomst, som tillkomsten af bandelen i fråga tillskyndade det öfriga statsbanenätet, blefve förhållandet ett helt

annat. På grund däraf att vid de till grund för utredningen liggande primäruppgifternas uppställande angifvits, hvilka godssändningar såsom nya komme att tillföras statsbanan i öfrigt på grund af Piteåbanans byggande, hade det varit möjligt att beräkna den ökade bruttointkomst, som härigenom skulle beredas den förra, och visade sig, att densamma kunde uppskattas till omkring 300,000 kronor. Då detta plus i trafiken icke torde kunna anses behöfva medföra afsevärdt ökade underhålls- och personalkostnader, vore det väl antagligt, att af nämnda bruttobelopp icke mera än 50 procent kunde komma att åtgå till driftkostnad, hvadan ett netto af 150,000 kronor skulle uppstå. Om till detta belopp lades den för trafiken å linjen Älfsby—Piteå beräknade nettointkomsten 49,000 kronor, erhöles såsom totalnetto 199,000 kronor eller i afkomst af byggnadskapitalet för denna linje 4,34 procent.

Liksom vid trafikberäkningen för Skellefteåbanan anmärktes äfven här, att det af beräkningarna framgångna resultat gifvetvis ej vore att påräkna de första åren efter bandelens öppnande för trafik.

Fördelningen af folkmängden inom det egentliga trafikområdet, till hvilket i utredningen räknats Piteå stad samt Piteå och Älfsby socknar, framgår af följande tabell:

	Invånare år		
	1895.	1900.	1905.
Piteå socken	16,822	17,951	19,201
Älfsby socken	4,423	4,995	5,335
Piteå stad.....	2,730	2,655	2,763
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	Summa 23,975	25,601	27,299

Under 10-års perioden 1896—1905 hade folkmängden ökats med 13,9 procent eller, om staden frånräknades, med 15,5 procent. Folkmängdstillväxten inom landsbygden för hela riket utgjorde under motsvarande period 3,2 procent.

I andra rummet räknades till trafikområdet delar af Arvidsjaur, Arjeplogs och Jokkmokks socknar; folkmängden i dessa socknar utgjorde vid 1905 års slut respektive 5,906, 2,584 och 5,220 personer.

Af utredningen inhämtas vidare.

Under de senaste 20 åren hade inom det egentliga trafikområdet den beskattningsbara inkomsten ökats med 105 procent, fastighetsvärdet med 83 procent och bevillningen med 119 procent. Ett utveckladt vägnät förefunnes redan och beslut hade fattats om ytterligare väganläggningar. Under sommartiden stode Piteå i daglig ångbåtsförbindelse med en mängd orter vid kusten inom Piteå socken. Förutom genom de stora

kustbåtarna ombesörjdes daglig förbindelse fram och åter med Luleå genom särskild ångbåt. Under år 1906 besöktes Piteå hamn af 923 fartyg med ett sammanlagdt tonnage af 359,267 ton. Af det egentliga trafikområdets landareal, 476,499 hektar, utgjorde enligt den officiella jordbruksstatistiken den odlade jorden 1,9 procent och den naturliga ängen 5,5 procent, hvilka siffror dock torde vara alltför låga. Sädproduktionen vore otillräcklig för befolkningens behof. För att hvarje individ endast inom det egentliga trafikområdet under år 1904 skulle haft till sitt förfogande samma kvantiteter säd och rotfrukter, som beräknats för hvarje individ inom hela riket, hade erfordrats en import af 7,046 ton spannmål och 4,091 ton rotfrukter. Åtskilliga mejerier funnos; med bättre kommunikationer skulle ladugårdsprodukterna komma att vinna afsättning till de stora industricentra norrut i länet. Stora arealer odlingsbar mark funnes af utmärkt beskaffenhet och intresset för nyodling hade under de senaste åren varit mycket stort. För jordens försättande i full växtkraft erfordrades betydande kvantiteter kalk och andra gödningsämnen, hvadan järnvägen af dessa gods- slag hade att motse en ej obetydlig trafik. Kalk antoges komma att hämtas från fyndigheterna i Bergsbyn vid den föreslagna banan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen. — För beräkandet af transporten af skogsprodukter hade legat till grund en utredning af vederbörande jägmästare. Den produktiva skogsmarken inom trafikområdet utgjorde 163,000 hektar, däraf 50,000 hektar tillhörde kronan. Härifrån kunde under de närmaste 20 åren uttagas 106,500 kubikmeter årligen. De för godstrafiken upptagna 25,300 ton trävirke utgjordes af sågadt och hyfladt virke, slipers, sparrar, byggnadsvirke och pitprops. På grund af ogynnsamma flottningsförhållanden, höga afgifter och långvarig flottning ansåges dock för troligt, att äfven en del långtimmer skulle komma att transporteras å järnväg. En järnväg ansåges äfven i öfrigt skola verka till fördel för skogsskötseln. — I närheten af banans ändpunkt vid kusten funnes 8 större sågverk; dessutom funnes ett stort antal mindre sågar i olika delar af Piteå och Älfsby socknar, däraf 11 i närheten af banan. Inom trafikområdet funnes för öfrigt följande industriella anläggningar: Storfors och Munksunds gjuterier och mekaniska verkstäder, Piteå mekaniska verkstad, Piteå kakelfabrik, Piteå kardfabrik, Pitholms snickerifabrik, Piteå ångbryggeri, Degernäs svagdricksbryggeri, Rognäs vagnfabrik, Rognäs plåtslageriverkstad; ett stort antal mindre tegelslagerier, Älfsby tegelbruk vid Korsträsk invid stambanan mellan Storsunds och Älfsby stationer, byggdt efter nutidens fordringar och beräknadt för en årlig tillverkning af en miljon tegel;

garfverier i Håkansö, Sjulnäs, Rognäs, Lillpite, Öjebyn, Piteå, 4 stycken, och Älfsby, 2 stycken; kvarnar i Harrbäcken, Rosfors, Porsnäs, Alter, Lillpite, Rognäs, Pitholm och Blåsmark, hvarförutom vid Storfors finnes en ångkvarn, afsedd för förmalning af 50,000 tunnor spannmål årligen, men som måst nedläggas af brist på kommunikationer. Talrika vattenfall och forsar förefunnes i samtliga vattendrag inom banans trafikområde och särskildt i Pite älf. Af fallen i Pite älf ägde staten fem stycken, representerande omkring 34,000 hästkrafter, samtliga dock belägna väster om stambanan. Den viktigaste af de i enskild ägo varande forsarna vore Sikforsen, belägen vid den föreslagna järnvägens öfvergång öfver Pite älf, hvilken fors ansåges utan svårighet kunna lämna inemot 10,000 hästkrafter. — Fisket i Piteå skärgård vore betydligt. Under de sista tio åren hade i medeltal fångats omkring 520,000 kilogram fisk. Af brist på tidsenliga kommunikationer hade betydande order ej kunnat effektueras. — En mycket stor trafikant blefve hospitalet, för hvars räkning årligen upphandlades exempelvis väfnader för omkring 12,000 kronor och flera hundra ton matvaror. — Enligt verkställda beräkningar skulle transporten å järnväg för åtskilliga artiklar, exempelvis mjöl och järnvaror, ställa sig billigare än sjötransporten på grund af vissa med sjötransporten förenade kostnader. — De till grund för trafikberäkningen liggande uppgifterna hade dels hämtats från den offentliga statistiken dels meddelats af Piteå och Älfsby bibanekommittéer och tillkallade sakkunnige. Ledamöterna i dessa kommittéer och dessa sakkunnige hade varit de personer, som måste anses mest förtrogna med ortens produktions-, konsumtions-, handels- och samfärdsförhållanden, såsom stadsfullmäktiges i Piteå ordförande och vice ordförande, stadens borgmästare, kronofogden i Piteå fögderi, kommunalnämndsordföranden i Piteå socken, ortens störste handlande och industriidkare m. fl.

Järnvägsstyrelsens yttrande om den nya utredningen.

I den skrifvelse, med hvilken utredningen öfverlämnades, anförde järnvägsstyrelsen.

Denna utredning hade lämnat det resultat, att årliga inkomsten å banan skulle blifva 34,300 kronor — motsvarande omkring 612 kronor för bankilometer — större, än hvad den första beräkningen utvisade, under det att årliga driftkostnaden skulle minskas med 16,800 kronor, eller med 300 kronor för bankilometer.

Hvad inkomstberäkningen beträffade, så hade ett mycket rikligare arbetsmaterial för bedömande af trafiken å den föreslagna banan funnits att tillgå vid den senaste trafikberäkningens upprättande, än hvad fallet var, då den första beräkningen utfördes, hvilket ock visat sig vid upp-

skattningen af trafikomfattningen för de olika varuslag, som ansåges komma att transporteras å banan, särskildt hvad beträffade skogsprodukter. Styrelsen betvivlade visserligen icke, att trafiken framdeles kunde blifva af den omfattning, som nu beräknats, men ansåge, i likhet med hvad som uttalades i styrelsens underdåniga skrifvelse den 9 februari 1906, att afsevärdt många år komme att förflyta efter banans öppnande för trafik, innan så blefve förhållandet. Å de ungefär likartade statsbanorna Mellansel—Örnsköldsvik och Vännäs—Umeå hade trafiken, oaktadt den bedrifvits i respektive 14 och 10 år å dessa banor, icke ännu blifvit så stor, som den för banan Älfsby—Piteå beräknade. Å denna sistnämnda bana hade ju beräknats en årlig bruttoinkomst af 4,075 kronor per bankilometer, under det att å de två andra här nämnda banorna motsvarande inkomst år 1905 utgjort respektive 3,374 och 2,793 kronor.

Hvad driftkostnaden beträffade, hade styrelsen i skrifvelse den 9 februari 1906 ifrågasatt, att denna kostnad skulle kunna antagas till endast 3,250 kronor för år och bankilometer, men sedan dess hade inom statsbaneförvaltningen en afsevärd utgiftsstegring uppstått genom beviljade högre aflöningar åt extra personal, en stegring, som i ännu större grad komme att gifva sig tillkänna, då, såsom antagas kunde, hela den ordinarie statsbanepersonalens löneförhållanden inom den närmaste tiden komme att regleras. Af sådan anledning och då driftkostnaden per år och bankilometer i medeltal under åren 1901—1905 för linjen Boden—Bräcke med bilinjerna till Umeå, Örnsköldsvik och Sollefteå uppgått till nära 3,900 kronor samt under år 1905 för bandelarna Vännäs—Umeå och Mellansel—Örnsköldsvik till respektive 3,968 och 3,483 kronor, funne styrelsen försiktigheten bjuda, att driftkostnaden per år och bankilometer för bibanan Älfsby—Piteå beräknades till 3,500 kronor, och skulle således, under antagande därjämte att årliga bruttoinkomsten blefve 228,200 kronor, årliga nettobehållningen af trafiken å banan uppgå till 32,200 kronor, hvilket belopp motsvarade något öfver 0,7 procent å den beräknade anläggningskostnaden, 4,580,000 kronor.

Någon direkt afkastning af det kapital, som eventuellt komme att användas för anläggning af en bibana Älfsby—Piteå, torde sålunda icke vara att förvänta förrän flera år efter banans tillkomst. Däremot komme med all sannolikhet, såsom d'Ailly äfven framhållit, trafiken å det öfriga statsbanenätet att ökas, därest omförmälda bibana komme att byggas. Styrelsen ansåge sig emellertid icke kunna angifva huru stor ökning i statsbaneinkomsterna, som af nämnda anledning kunde vara att påräkna.

*Bastuträsk-
linjens in-
flytande på
trafiken å
statsbanan
i öfrigt.*

Beträffande afkomsten af den ofvan omförmälda linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen har bemälda d'Ailly i mars 1907 afgifvit en promemoria. Däri har anförts följande.

Enär den genom tillkomsten af Piteåbanan för stambanan nya trafiken hufvudsakligen utgjordes af konsumtionsartiklar samt andra förnödenheter, och det måste antagas, att samma anledning, som gjorde det sannolikt, att stambanan för dessas transporterande skulle föredragas framför sjöled, förefunnes hvad anginge Skellefteåbanan, torde intet tvifvel kunna råda, att icke jämväl denna banas tillkomst måste tillföra statsbanan i öfrigt en ansenlig trafikinkomst.

Som emellertid i de primäruppgifter, hvilka legat till grund för trafikberäkningen rörande Skellefteåbanan, icke särskildt angifvits den sannolika storleken af den för stambanan nya trafiken, hade detta inkomsttillskott ej kunnat direkt beräknas. Då dock storleken af ifrågavarande trafik säkerligen måste stå i ett visst förhållande till folkmängden inom respektive bibanors trafikområden, och man betänkte, att befolkningen inom Skellefteåbanans egentliga trafikområde år 1905 uppgått till 53,943 personer, mot endast 27,299 personer inom Piteåbanans egentliga trafikområde, måste man kunna antaga, att den förra banan komme att tillföra stambanan en betydligt större trafik, än den senare beräknats göra.

Trafikinkomstens storlek vore emellerid icke endast beroende af godsmängden, utan äfven af transportlängden, och då Skellefteåbanan, under antagande af Bastuträsk såsom ändpunkt, anslöte till stambanan 130 kilometer sydligare än Piteåbanan, och den ojämförligt största delen af den nya trafiken måste anses gå fram söder om dessa anknytningspunkter, blefve Skellefteåbanans öfvervikt öfver Piteåbanan i afseende på stambanan tillförd trafikinkomst icke så stor, som i afseende på nyttillförd godsmängd. Om man, ehuru detta ingalunda kunde vara fallet, antog, att minskningen i transportväg annullerade effekten af öfvervikten i godsmängd, och att sålunda Skellefteåbanan tillförde stambanan en lika stor nettoinkomst, som Piteåbanan beräknades göra, eller 150,000 kronor, måste detta anses vara särdeles lågt räknadt.

Tillsammans med den för trafiken å linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen beräknade nettoinkomsten, 92,800 kronor, erhöles då å byggnadskostnaden för denna linje, 5,328,000 kronor, en afkomst af 4,56 procent.

Mellan Vännäs, utgångspunkten för den år 1896 öppnade bibanan till Umeå, samt Boden, en sträcka af 287 kilometer, saknar norra stambanan ännu förbindelser med kusten vid Bottniska viken. Att stambanan för att rätt fylla sitt ändamål bör hafva en eller flera bibanor till kusten på denna långa sträcka, torde ligga i öppen dag. Några på förhand gifna punkter, hvarest dessa bibanor böra utgå från stambanan, finnas näppeligen, men däremot bör tvekan ej kunna råda därom, att bland kust-orterna förnämligast två, nämligen städerna Skellefteå och Piteå samt bygderna däromkring böra komma i åtanke vid anläggande af dylika bibanor. Båda dessa bygder hafva en stor och starkt tillväxande folkmängd; jordbruket och industrien hafva på båda ställena nått en betydlig utveckling och orterna synas vara stadda i starkt ekonomiskt uppsving. Tvifvelsutän skola de ifrågasatta järnvägarna kraftigt bidra till ett ännu bättre utnyttjande af dessa orters rika naturliga tillgångar. Å andra sidan är det påtagligen också af vikt för de inre delarna af landet att komma i bekvämare förbindelse med dessa betydande kust-orter. Särskildt torde i sådant hänseende böra påpekas, att efter dessa banors anläggning Boden, Gellivare och Kiruna från orterna omkring Skellefteå och Piteå kunna erhålla lättad tillförsel af åtskilliga lifsförnödenheter.

Äfven för utvecklingen af stambanans trafik torde de ifrågasatta bibanorna komma att få betydelse. Af den verkställda statistisk-ekonomiska utredningen framgår, att en afsevärd trafik är att förvänta å dessa bibanor, och tydligen kommer en väsentlig del af denna trafik att äfven passera större eller mindre sträckor af stambanan. Det synes mig med goda skäl kunna antagas, att inkomsten af den sålunda tillkommande trafiken å stambanan skall, sammanlagd med trafikinkomsten å de nya bibanorna, inom en ganska snar framtid ej blott betäcka driftkostnaderna å de nya banorna utan äfven förränta deras anläggningskostnad.

Af de två hufvudsträckningar, som undersökts för bibanan till Skellefteå, har linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen förordats så väl af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län och järnvägsstyrelsen som af de militära myndigheterna. Till förmån för denna linje hafva uttalanden gjorts af, förutom Skellefteå stad, Malå, Norsjö och Sorsele socknar äfvensom Skellefteå socken med undantag af byarna i Kåge älfdal. Däremot hafva invånarna i nämnda älfdal samt Byske, Jörens, Arvidsjaur och Arjeplogs socknar gjort gällande, att en linje Jörn—Kåge—Skellefteå skulle erbjuda afsevärda fördelar framför Bastuträsklinjen.

Skillnaden mellan de båda linjerna i fråga om längd och kostnader, för Bastuträsklinjen 65 kilometer och 5,328,000 kronor samt för Jörnslinjen 69,2 kilometer och 5,088,000 kronor, är ej så stor, att däraf torde kunna dragas någon bestämd slutsats till förmån för den ena eller andra linjen. — Ett tredje alternativ Bastuträsk—Skellefteå—Kåge med en längd af 59,2 kilometer betingar en kostnad af allenast 4,895,000 kronor, men denna sträckning synes ej hafva tillvunnit sig något allmännare intresse och torde ej heller böra ifrågasättas.

För Bastuträsklinjen skulle enligt det sist framställda förslaget hamn anordnas vid Kallholmsfjärden. Hamnen för Kågelinjen skulle blifva vid Kågefjärden. Vid båda dessa fjärdar finnas goda möjligheter för anordnande af tidsenliga hamnar. Lotsstyrelsen har emellertid ansett sig böra gifva företräde åt Kallholmsfjärden. I fråga om denna föreligger dessutom, att stadsfullmäktige i Skellefteå förklarar sig villiga att under vissa villkor därstädes anordna en för rörelsens behof erforderlig hamn. Något dylikt åtagande har däremot ej gjorts beträffande hamnen i Kåge, hvars försättande i tidsenligt skick enligt gjorda beräkningar skulle kräfvat stora kostnader.

Till förmån för Bastuträsklinjen talar den rika tillgången på vattenkraft i Skellefte älf. Fallen i älven, ur hvilka omkring 25,000 effektiva hästkrafter anses kunna med lätthet uttagas, böra kunna gifva anledning till åtskilliga industriella anläggningar i närheten af denna järnvägslinje.

Såväl Bastuträsklinjen som Jörnslinjen löpa under en stor del af sin sträckning genom tätt befolkade trakter, som antingen redan äro odlade eller också hafva rik tillgång på lämpliga odlingsmarker, hvadan linjerna i detta hänseende synas vara ungefärligen jämställda. Rika kalkfyndigheter finnas i närheten af båda linjerna, möjligen i öfvervägande grad vid Jörnslinjen. De verkställda trafikberäkningarna gifva emellertid vid handen, att Bastuträsklinjen har bättre förutsättningar för ekonomisk bärighet än Jörnslinjen. Inkomsten för transport af kalk anses blifva större å Jörnslinjen, men i öfrigt synes Bastuträsklinjen i allmänhet hafva företräde; särskildt gäller detta beträffande frakten af trävaror, af hvilket godsslag Bastuträsklinjen på grund af särskilda lokala förhållanden bör kunna påräkna en afsevärd trafikinkomst. Äfven om transporten af trävaror ej skulle blifva så stor som påräknats, synes mig i allt fall den stora trävarurörelsen vid och i närheten af Skellefte älf's mynning och den däraf alstrade lifliga trafiken vara faktorer, som fullt uppväga kalkindustrien och den förut omnämnda kvarnrörelsen vid den nordliga linjen.

Slutligen talar för förläggandet af banans utgångspunkt till Bastuträsks station den omständigheten, att denna station ligger ungefär midt emellan Vännäs, utgångspunkten för Umeåbanan, och Älfsby station, som föreslagits till utgångspunkt för den blifvande bibanan till Piteå, samt att afståndet från de södra delarna af landet, därifrån den största trafiken torde vara att påräkna, till kustlandet vid Skellefteå blifver väsentligt kortare öfver Bastuträsk än öfver Jörn.

Jag finner alltså linjen Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen vara den förmånligaste sträckningen för en förbindelseled mellan stambanan och kusten vid Skellefteå.

I fråga om sträckningen af en bibana till Piteå har Kungl. Maj:t, såsom redan nämnt, funnit en gjord framställning om undersökning på statens bekostnad af en sträckning Piteå—Storsund icke föranleda till någon åtgärd. En järnväg i denna sträckning skulle, enligt hvad de militära myndigheterna andragit, hafva ett större strategiskt värde än linjen Älfsby—Piteå, men i den allmänna samfärdselns intresse synes den sistnämnda linjen vara att föredraga. Anordningar hafva för öfrigt vidtagits, hvarigenom äfven denna linje kommer att blifva af värde i försvarshänseende. För linjens anslutning vid Älfsby station talar dels den omständigheten att Älfsbyn redan är en folkrik och väl bebyggd ort samt medelpunkten i ett vidt utgrenadt vägnät, som förmedlar trafiken till omkringliggande bygder, under det vid Storsund ej finnes annan landsväg än utfartsvägen till Piteå, dels ock det förhållande att järnvägen i en sträckning Älfsby—Piteå bättre tillgodoser intressena å båda sidor om Piteå älf. Dessutom torde böra tagas i betraktande möjligheten för industriella anläggningar vid fallen i Piteå älf, särskildt Sikforsen. Lika med Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län och järnvägsstyrelsen finner jag mig alltså böra förorda sträckningen Älfsby—Piteå. Kostnaden för denna linje jämte det förut omnämnda föreningsspåret med stambanan i närheten af Frostträsk har beräknats till 4,864,000 kronor, eller i rundt tal 4,870,000 kronor.

Med afseende å de fördelar ifrågavarande båda banor medföra för vidsträckta trakter af Västerbottens och Norrbottens län, torde för anläggning af en hvar af dessa banor böra stadgas såsom villkor,

att landsting, kommuner eller enskilda utfästa sig att kostnadsfritt för banorna upplåta:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser, bangårdar och vattenstationer med tillhörande ledningar;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinje samt, där 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 järnvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar; äfvensom rätt att efter behof i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för banans trafikerande med mera erforderligt vatten, samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

dels ock under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- eller grustäkter med därtill hörande vägar och sidospår äfvensom för vattentagning behöflig mark, att vid arbetets slut aflämnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jämväl skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd af försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom järnvägens anläggning orsakade intrång;

att vederbörande utan kostnad för staten skola anskaffa och till järnvägsstyrelsen öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor; samt

att vederbörande, när och hvar Kungl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinjen till i orten gångbart pris skola tillhandahålla järnvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende därutinnan kan komma att brista.

Bland de föreslagna villkoren hafva jämväl upptagits bestämmelser, hvarigenom staten uttryckligen tillförsäkras för banornas anläggning och trafikerande erforderligt vatten. Vidare hafva villkoren kompletterats med ett tillägg om att markupplåtelsen skall innebära förpliktelse att lämna ersättning för husflyttningar, som förorsakas af järnvägarnas anläggning. Dessa bestämmelser hafva visat sig vara behöfliga för att staten, såsom afsedt är, skall undgå alla kostnader af ifrågavarande slag. Dessutom har äfven influtit uttryckligt stadgande därom, att vederbörande skola utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen

öfverlämna alla för erhållande af lagfart å den upplåtna marken erforderliga handlingar och kartor.

I likhet med hvad jag yttrat vid föredragning af frågan om anläggande af statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping, tillåter jag mig äfven här erinra om angelägenheten af att vid upplåtelse af mark för ifrågavarande banor erhålles tillräckligt utrymme för framtida utvidgningar af bangårdar och hållplatser samt rymliga bostäder åt järnvägens personal.

Såsom särskild förutsättning för byggandet af banan Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen torde böra bestämmas, att före arbetets påbörjande skall föreligga ett ovillkorligt åtagande af Skellefteå stad att i Kallholmsfjärden anordna en tillfredsställande hamn till den tid, då järnvägsbyggnaden beräknas vara färdig.

Då högst betydande belopp och tillgängliga arbetskrafter under de närmaste åren torde komma att tagas i anspråk för andra synnerligen viktiga järnvägsanläggningar, lära svårigheter möta att redan nu påbörja båda de banor, hvarom här är fråga. Lika med järnvägsstyrelsen och på de af styrelsen anförda skäl finner jag vid sådant förhållande, att banan till Skellefteå bör byggas i främsta rummet.

Under åberopande i öfrigt af den byggnadsplan, som jag vid föredragning förut denna dag af fråga om anläggning af en statsbana från Järna till Norrköping framlagt, får jag alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, under förbehåll att häröfvan beträffande hvarje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana,

dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

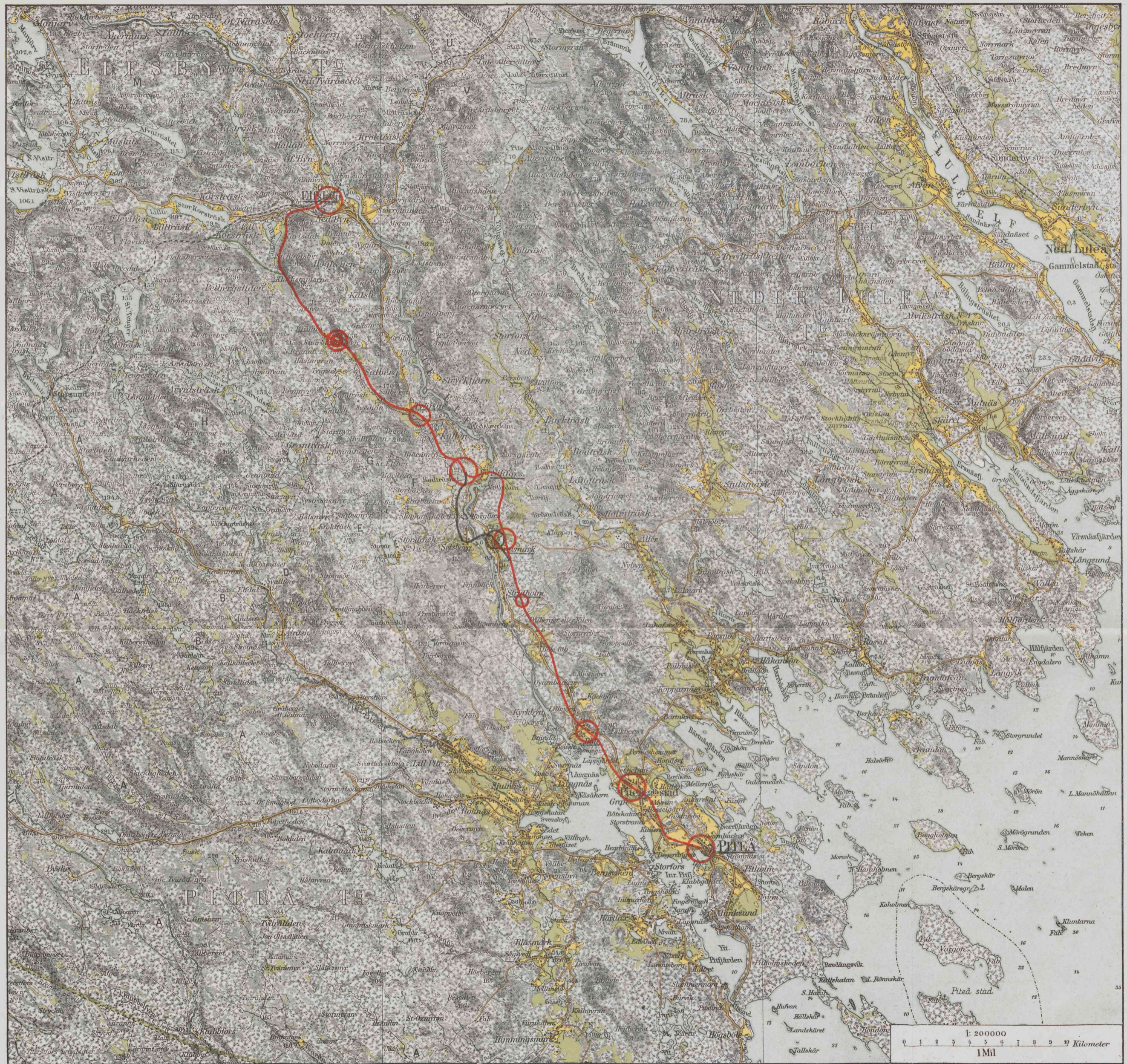
dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknats till 4,870,000 kronor; samt

att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

O. G. Rehn.



1:200000
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Kilometer
1 Mil

