N:o 115.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående borttagande af bron öfver Norrån å järnvägen Vännäs—Umeå—Storsandskär m. m.; gifven Stockholms slott den 11 mars 1909.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att bron öfver Norrån å järnvägen Vännäs—Umeå—Storsandskär samt det från norra stranden af nämnda å till den ifrågasatta hamnen vid Storsandskär utlagda spåret jämte å Storsandskär befintliga sidospår och påbörjad hamnbrygga må borttagas.

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

GUSTAF.

Hugo Hamilton.

Utdrag ur protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1909.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
Statsråden: ALBERT PETERSSON,
ALFRED PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
SWARTZ,
grefve HAMILTON,
grefve EHRENSVÄRD,
MALM.

— —

Departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde:

På framställning af Kungl. Maj:t beviljade 1895 års Riksdag, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, ett anslag af 2,600,000 kronor för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär och denna bibanas utrustning med trafikmateriel.

Arbetena å banan påbörjades i juni 1895 och bandelen Vännäs—Umeå öppnades för allmän trafik den 29 september 1896.

Bandelen Umeå—Storsandskär åter är ännu ej fullbordad. Den i förslaget till järnvägens anläggning upptagna bron öfver norra älfgrenen af Ume älf är visserligen färdigbyggd och järnvägsspåret utlagdt fram till Storsandskär, där jämväl kajbyggnad påbörjats. Men härmed hafva också arbetena afstannat, enär vid förslagets antagande

förutsatt uppmuddring af älfven ännu ej skett, hvadan fartyg icke kunna gå in till Storsandskär.

Jag tillåter mig nu underställa Eders Kungl. Maj:t frågan, huru med bandelen Umeå—Storsandskär skall förfaras.

Innan jag närmare ingår på saken, skall jag tillåta mig att i korthet redogöra för dess förhistoria.

I den skrifvelse af den 22 februari 1894, hvari järnvägsstyrelsen framlade förslag om anläggande af ifrågavarande bibana, erinrade styrelsen, att under dåvarande förhållanden mera djupgående fartyg icke kunde uppgå till Umeå stad, utan nödgades lossa och lasta vid Holmsunds lastageplats, och att, då en påtänkt reglering af Ume älf från staden till den närmare älfmynningen belägna Storfjärden ej ännu kommit till utförande, det erfordrats att utdraga den undersökta järnvägslinjen från Umeå till lämpligt ställe vid älfmynningen, hvarest tillräckligt vattendjup för djupgående fartyg förefunnes. Enär Holmsund af vissa anledningar icke ansetts såsom lämplig slutpunkt för bibanan, hade styrelsen låtit utstaka linjen från staden längs norra älfgrenens norra strand öfver en i det närmaste igengrundad mindre älfgren fram till den stora och för upplag särdeles lämpliga, i älfmynningen liggande ön Storsandskär.

Vid Storsandskär hade i förslaget beräknats uppmuddring af älfven utmed därvarande kaj och lastbrygga, så att intill 12 fot djupgående fartyg kunde lägga till vid stationen. För att kunna mottaga än djupare liggande fartyg erfordrades emellertid uppmuddring af segelränna genom en nedanför stationen af älfvens afsättningar bildad vidsträckt sandbank, men till dess en sådan blifvit upptagen, kunde öfverförandet af gods till de mera djupgående fartygen ske i pråmar. Kostnaden för de älfarbeten, som blefve nödvändiga för att bereda en farled af 20 fots djup, hade af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats komma att uppgå till 500,000 kronor; och ehuru denna reglering icke behöfde omedelbart utföras, vore det dock önskligt, att den komme till stånd inom en icke alltför aflägsen tid.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län anförde i utlåtande den 17 mars 1894, att frågan om förläggande af en sidobana från Vännäs till Umeå och hafvet, om ock med något längre sträckning till Djupvikens och Holmsunds lastageplats, sedan länge utgjort ett önskningsmål för länets befolkning, ehuru åtskilliga svårigheter och olägenheter varit förknippade med att förlägga banans slutpunkt till Holmsund, samt att Kungl. Maj:ts befallningshafvande ansåge dessa

olägenheter vara till största delen afhjälpta genom förslaget att förlägga banans slutpunkt till Storsandskär. Af en beskrifning öfver farleden mellan Storsandskär och Storfjärden, som Kungl. Maj:ts befallningshafvande infordrat från ordföranden i Umeå stads hamndirektion och lotsåldermannen vid Bredskärs lotsstation, framginge, att år 1893 farledens minsta djup vid lägsta vattenstånd utgjort 3,5 meter, och detta på en sträcka af endast 450 meter, samt att bottnen vore så lös, att farleden genom muddring utan nämnvärda kostnader med lätthet borde kunna fördjupas till 4,5 meter. Vid sådant förhållande kunde nästan alla större kustbåtar, af hvilka en del redan då alltid ginge upp till staden, lasta och lossa vid Storsandskär. Hvad åter vidkomme mera djupgående fartyg, kunde lastningen lämpligen verkställas genom pråmar, hvilka äfven vid Holmsund och Djupviken i allmänhet användes vid inlastning af trävaror, emedan lastningen därigenom ansåges gå lättare och bättre. Den sträcka, som pråmarna behöfde bogseras, vore också, såsom utgörande endast 2,400 à 3,000 meter, af ringa betydenhet. I öfrigt hade Kungl. Maj:ts befallningshafvande velat bemärka, att, enligt hvad ett bifogadt utdrag ur lotsjournalen vid nämnda lotsplats utvisade, jämförelsevis få lastade fartyg varit 5,5 meter djupgående, i följd hvaraf farledens fördjupande till 6 meter för närvarande syntes vara obehöfligt, helst vattenståndet under vanliga förhållanden vore omkring en meter högre, än när det vore lägst.

På framställning af Kungl. Maj:ts befallningshafvande beslöt därefter Västerbottens läns landsting enligt skrifvelse den 5 oktober 1894 att, under förutsättning att Riksdagen 1895 beslöt anläggande af omförmälda sidobana från Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär, bland annat upplåta all mark till banbyggnaden, där den ej ginge öfver Umeå stads område. Därjämte beslöto stadsfullmäktige i Umeå den 2 november 1894 att Umeå stad under enahanda förutsättning som länets landsting skulle åtaga sig samma förpliktelser för den del af banan, som ginge öfver stadens områden.

Till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895, då proposition i ämnet beslöts, yttrade dåvarande departementschefen, beträffande upptagandet af en djupare segelränna från Storsandskär till Storfjärden, att genom hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande anfört syntes vara utredt, att några vidlyftiga arbeten i detta afseende icke på länge torde erfordras, och att för öfrigt hela denna fråga syntes i första hand vidkomma Umeå stad.

Såsom nämndt blef Kungl. Maj:ts proposition af Riksdagen bifallen.

År 1898 fäste Riksdagens då församlade revisorer sin uppmärksamhet vid saken. I sin berättelse meddelade de, att den utanför de påbörjade kajbyggnaderna vid Storsandskär varande sandbanken under de senare åren tillväxt så betydligt, att kajen ej vidare vore tillgänglig ens för mindre fartyg.

Revisorerna anförde vidare, att det förefallit dem, som om de undersökningar och beräkningar, hvilka legat till grund för förslaget om banans utsträckande till Storsandskär, icke varit af den fullständighet, som man i betraktande af frågans betydenhet haft anledning antaga.

Revisorerna förmenade, att försiktigheten fordrat, att man i förväg förskaffat sig tillförlitliga garantier, för att Umeå stad komme att verkställa erforderlig muddring från Storsandskärs kaj ut till Storfjärden. Något aftal med staden angående älfvens muddring hade emellertid icke träffats, ehuru det oförtydbart förutsatts, att staden skulle bestrida kostnaderna för detta arbete. En sådan förutsättning syntes enligt chefens för civildepartementet förut afgifna yttrande till statsrådsprotokollet hafva förelegat vid ärendets föredragning i statsrådet samt framginge jämväl af kostnadsförslaget för banans utförande, hvilket upptoge allenast en post å 36,000 kronor för muddring vid kajerna.

Enligt revisorerna tillhandakommen uppgift hade Umeå stad numera beslutat att låta uppmuddra en ränna af 14 fots djup genom älfven direkt fram till stadens hamn. Sattes ett sådant företag i verket, måste, enligt revisorernas förmenande, banans utsträckande till Storsandskär komma att för trafiken blifva af ganska ringa betydelse. Det torde nämligen, yttrade revisorerna, icke kunna betviflas, att under sådana förhållanden Umeå komme att blifva den hufvudsakliga slutstationen för banans såväl person- som varutrafik.

Möjligen skulle kunna ifrågasättas, att Storsandskär i allt fall vore en behöflig slutstation, i det att för den trävarutrafik, som efter banan kunde väntas uppkomma, vid Umeå stad med dess relativt trånga stationsområde icke skulle finnas erforderligt utrymme för virkesupplag m. m. Revisorerna hölle emellertid före, att trävarutrafiken på banan svårligen kunde blifva af synnerligen stor omfattning.

Under nuvarande förhållanden, då på grund af konkurrensen produktionskostnaderna måste nedbringas till det yttersta, hade det alltmer visat sig såsom en nödvändighet att för virket så långt som möjligt använda den billigaste transportformen, eller detsammas framflottande i oförädladt skick, och följden häraf hade blifvit, att, såsom erfarenheten gåfve vid handen, trävaruförädlingsindustrin mer och mer dragit sig

ned till kusterna. Det vore visserligen icke revisorerna obekant, att på öfriga bibanor, hvilka förenade norra stambanan med städer utefter kusten, jämförelsevis ansenliga partier försågadt virke årligen transporterats, men revisorerna föreställde sig, att, för så vidt detta förhållande komme att för framtiden fortfara, sådant måste bero på säregna omständigheter, hvilka vid här ifrågavarande bibana icke hade någon motsvarighet. Enligt hvad revisorerna inhämtat, funnes för närvarande utefter Ume älfs öfre lopp endast ett sågverk af betydenhet, och försågningen jämväl vid detta verk hade under de senare åren alltjämt förminskats, hvaremot de stora sågverk, genom hvilka virket i skogarna utefter älfven hufvudsakligen tillgodogjordes, samtliga vore belägna vid eller i närheten af älfvens mynning. Under sådana förhållanden och då föga anledning funnes att förmoda, att sågverk eller andra förädlingsverk framdeles mer än dittills skulle komma att i afsevärd utsträckning förläggas utefter älfvens öfre lopp, syntes det revisorerna svårligen kunna antagas, att trävarutransporten utefter banan skulle blifva af större omfattning, än att vid Umeå station tillfredsställande utrymme för upplagsplatser m. m. skulle kunna beredas.

Revisorerna, som ansåge, att under dåvarande förhållanden Storsandskär icke vore lämplig slutpunkt för denna järnväg, och som bestämdt hölle före, att vid en eventuell uppmuddring af älfven direkt fram till Umeå stad ifrågavarande järnvägslinje komme att blifva ännu mer betydelselös, hade därför velat uttala den mening, att arbeten å denna bandels fullbordande borde inställas, åtminstone intill dess visshet vunnits, när och i hvilken utsträckning älfvens uppmuddring vore att emotse.

Uti sin i anledning af revisorernas berättelse till Kungl. Maj:t den 10 maj 1899 aflåtna skrifvelse förklarade Riksdagen, att Storsandskär, enligt Riksdagens förmenande, vore en lämplig och naturlig utskeppningsplats för ortens produkter; och syntes vid sådant förhållande järnvägens utsträckning till denna plats vara af omständigheterna påkallad, helst utrymmet invid Umeå icke syntes medgifva anordnandet därstädes af större upplagsplatser för sådana skrymmande produkter som trävaror och tjära m. m.

Arbetet å bandelen Umeå—Storsandskär ansåg Riksdagen dock ej böra återupptagas förr än, efter det fullständiga undersökningar af vattenförhållandena i Ume älf omkring ön Storsandskär och i den närmare älfmynningen belägna Storfjärden blifvit genom sakkunniga personer verkställda, fullt betryggande aftal blifvit med Umeå stad träffadt angående segelrännas öppenhållande till erforderligt djup mellan Stor-

sandskärs kaj och älfmynningen; och syntes så mycket större skäl härtill förefinnas, som bandelens trafikerande vore helt och hållet beroende af sjökommunikationernas ordnande, men å andra sidan, sedan staden Umeås hamnområde numera så utvidgats, att det sträckte sig långt utanför Storsandskär, stadens skyldighet i afseende å segelrännans öppenhållande för trafiken syntes vara ställd utom allt tvifvel.

Då emellertid det syntes ligga vikt däruppå, att nämnda förhållanden blefve, så fort ske kunde, ordnade, anhöll Riksdagen, att Kungl. Maj:t täcktes *dels* låta verkställa utredning angående vattenförhållandena i Ume älf, i hvad de kunde inverka på öppenhållandet af en segelränna från Storsandskär till hafvet, samt därefter bringa till stånd en bestämd öfverenskommelse med Umeå stad angående en sådan rännas upptagande och underhållande, *dels ock* meddela föreskrift, att arbetena å bandelen Umeå—Storsandskär icke finge återupptagas, förr än berörda utredning och öfverenskommelse åvägabragts.

Genom nådigt bref den 30 juni 1899 förordnade därefter Kungl. Maj:t, att arbetena å bandelen Umeå—Storsandskär icke finge återupptagas, förr än Kungl. Maj:t, på framställning af järnvägsstyrelsen, därtill lämnat särskildt tillstånd, samt uppdrog åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att låta verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med sådan utredning angående vattenförhållandena i Ume älf, som i Riksdagens omförmälda skrifvelse afsåges.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen emellertid erinrat därom, att en segelränna i nedre delen af älfven ej kunde med säkerhet regleras, med mindre samtidigt uppgjordes plan för dess fortsättning å den öfre delen, medgaf Kungl. Maj:t genom nådigt bref till styrelsen den 30 december 1899, att utredningen af vattenförhållandena i Ume älf finge omfatta jämväl sträckan af älfven mellan Storsandskär och Umeå stad.

Med underdånig skrifvelse den 11 januari 1902 öfverlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därefter ett af dåvarande distriktschefen F. Wijnbladh, på uppdrag af styrelsen, år 1902 upprättadt förslag till reglering af farleden i Ume älf från Umeå stad till hafvet.

Wijnbladhs förslag afsåg, att farleden å älfsträckan i fråga skulle blifva 4,5 meter djup under lågvatten och åstadkommas genom att medelst regleringsverk sammanhålla älfvens vatten i en efter vattentillgången afpassad fåra, där man kunde påräkna sådan ström, som utan att vara hinderlig för sjöfarten dock gjorde leden själfrensande. Farledens bottenbredd skulle vara 223 meter, och det ofvan antagna djupet

skulle finnas å hela denna fåras bredd. Kostnaderna beräknades af Wijnbladh till 2,360,000 kronor, däraf 1,765,000 kronor för sträckan Storsandskär—hafvet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg emellertid det föreslagna djupet 4,5 meter i en regelbunden ränna af allenast 30 meters bredd med någon utvidgning för Umeå stads hamn motsvara behofvet för den närmaste framtiden och förklarade sig därjämte förvissad, att åt strömmens kraft kunde öfverlämnas mycket större del af jordflyttningen i en utanför »Stortufvan» belägen mudderbank än som Wijnbladh förutsatt. Med dessa modifikationer beräknade styrelsen, att genomförandet af älfregleringen skulle kunna utföras för en kostnad af 1,363,000 kronor, däraf 873,000 kronor skulle belöpa å sträckan från Storsandskär till hafvet.

Uti infordradt underdånigt utlåtande af den 28 september 1903 förklarade sig järnvägsstyrelsen beträffande farledsregleringen mellan Storsandskär och Ume älfs mynning — i likhet med hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande i ett den 31 oktober 1902 afgifvet utlåtande uttalat — hålla före, att farleden utmed järnvägens kaj och lastbrygga vid Storsandskär borde hafva fullt djup till en bredd af minst 130 meter för möjliggörande af fartygens manövrering vid tilläggning och afgång. För utvidgning till denna bredd å en sträcka af 300 meter har styrelsen, under förutsättning att bortförandet af den lösa sanden och leran kunde ske af strömmen själf samt under upptagande af samma à priser för muddringen i den hårdare jordarten och pinnmon som de i Wijnbladhs förslag förekommande, beräknat en kostnad af 52,000 kronor. Emellertid syntes ej böra förbises svårigheten att i framtiden hålla öppen en dylik utvidgning af farleden, i det att vattnets minskade hastighet med säkerhet medförde ökad benägenhet till uppgrundning på detta ställe och komme detta att vålla årliga kostnader för uppmuddring.

Då äfven väg- och vattenbyggnadsstyrelsens modifierade förslag skulle komma att medföra mycket afsevärda kostnader och för öfrigt den möjligheten icke vore utesluten, att farledsregleringen, utförd enligt detta förslag, icke blefve fullt effektiv, hemställde järnvägsstyrelsen att, innan ärendet företoges till slutligt afgörande, en noggrann undersökning finge genom järnvägsstyrelsens försorg verkställas för utrönande, om Vännäs —Umeåbanan kunde för mindre kostnad framdragas till lämplig befunnen plats vid hafvet.

Sedermera lät järnvägsstyrelsen, enligt hvad styrelsen uti ett den 31 december 1904 afgifvet underdånigt utlåtande meddelat, med ledning af förberörda, af Wijnbladh utarbetade förslag för reglering af Ume älf mellan sektion 5,600 i nämnda förslag och hafvet upprätta ett nytt

kostnadsförslag med beräkning, i likhet med Wijnbladh, af en bottenbredd af 223 meter, en bottenlutning af 1 : 6030 och ett vattendjup vid Storsandskär af 5,7 meter. Under antagande att icke allenast all lösare jord utan äfven i Wijnbladhs kostnadsförslag angifna 700,000 kubikmeter af den hårdare jorden skulle komma att bortföras af strömmen, beräknade styrelsen kostnaden för älfregleringen å sistnämnda sträcka till 1,846,000 kronor.

Enligt styrelsens förmenande måste det dock anses vara mycket ovisst, såsom äfven af Wijnbladhs betänkande framgår, huruvida strömmen skulle förmå bortföra någon nämnvärd kvantitet af den hårdare jorden. Styrelsen fann därför försiktigheten bjuda, att kostnadsberäkningen uppgjordes under antagande, att det blefve nödvändigt att bortmuddra all den hårdare jord, som för älfregleringens fullständiga genomförande måste bortskaffas, vid hvilket förhållande kostnaden för regleringen skulle komma att uppgå till 2,048,000 kronor.

Skulle erfarenheten framdeles påvisa behofvet af regleringsverkens utsträckning längre ut i Storfjärden, än hvad Wijnbladh förutsatt — hvilket enligt styrelsens förmenande icke vore osannolikt — komme detta att medföra afsevärd ökning i de beräknade kostnaderna.

Stadsfullmäktige i Umeå, hvilkas yttrande i ärendet jämväl infordrats, bestredo, att någon skyldighet ålåge staden beträffande farledens upprensning å sträckan Storsandskär—Storfjärden. Det oaktadt skulle staden, förklarade stadsfullmäktige, ingalunda velat undandraga sig kostnaden för att upptaga en tillräckligt djup segelränna å berörda sträcka, om den därtill ägt förmåga. Men genom 1888 års ödesdigra brand hade samhället kommit i det ekonomiska läge, att det hvarken vågade eller kunde inlåta sig på detta dyrbara företag. Umeå farledsfråga vore ej heller löst genom reglering af endast sträckan mellan hafvet och Storsandskär, utan härför erfordrades äfven reglering af sträckan mellan Storsandskär och staden.

Ehuru samhället sålunda på ofvan angifna skäl såge sig urståndsatt att direkt åtaga sig några kontanta utgifter för farledens upptagande, vore det likväl villigt att på sådant sätt däri deltaga, att det ställde den muddringsmateriel, som staden ägde och som bestode af mudderverk, elevator och pråmar jämte en härför inköpt ångare, hvilket allt kostat staden öfver 150,000 kronor, till fri disposition under arbetets utförande mot underhållsskyldighet, äfvensom, under förutsättning af lämpliga hamn- och muddringsafgifter, tillförbunde sig framtida underhållet af såväl den upptagna segelrännan som hamnplatsen.

Hvad beträffar sättet för farledsregleringens utförande förklarade sig stadsfullmäktige biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, enär stadsfullmäktige vore öfvertygade, att 30 meters bottenbredd i regelbunden segelränna tillsvidare finge från trafiksynpunkt anses vara tillfyllest, då rännans längd i den del af farleden, hvarom fråga vore, endast utgjorde 5,700 meter. Dock hölle stadsfullmäktige före, att beräknade kostnadssumman i någon mån kunde nedbringas, alldenstund däri inginge ett belopp af 100,000 kronor, utgörande lösen för två fisken, för hvilkas förvärfvande hälften af sistnämnda belopp måste anses tillräckligt.

Sedan jag sålunda redogjort för förslagen till älfreglering, återgår jag till själfva järnvägsfrågan.

Såsom förut nämnts, hemställde järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 28 september 1903 om utredning rörande kostnaden för järnvägens framdragande till hafvet.

Med anledning häraf anbefallde Kungl. Maj:t den 6 maj 1904 järnvägsstyrelsen att, efter utredning på hvad sätt och för hvilken kostnad banan kunde framdragas till lämplig plats vid hafvet, hvilka fördelar af en sådan utsträckning af banan vore att vänta samt hvilken afkomst en järnväg från Umeå till hafskusten kunde beräknas gifva, till Kungl. Maj:t inkomma med förnyadt utlåtande, innefattande jämväl yttrande, huruvida anledning kunde förefinnas för staten att framdraga statsbanan från Umeå till hafskusten.

Till åtlydnad af berörda befallning lät järnvägsstyrelsen genom löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren L. Sparr verkställa undersökning, huruvida och för hvilken kostnad statsbanan mellan Vännäs och Umeå kunde framdragas till hafvet.

Med sin förut omnämnda underdåniga skrifvelse den 31 december 1904 öfverlämnade styrelsen därpå plan- och profilritningar jämte tillhörande kostnadsförslag för en statsbana mellan Umeå och hafvet vid Holmsund jämte grenbana till lastageplatsen Djupvik och meddelade tillika redogörelse för resultatet af utredningarna rörande ej mindre dessa anläggningar än äfven älfvens reglering mellan Storsandskär och hafvet samt färdigbyggande af banan mellan Umeå och Storsandskär, under förutsättning att denna reglering blefve utförd.

Genom undersökningen ansåg järnvägsstyrelsen utrönt, att Holmsund med hänsyn till dess betydelse som lastageplats och industriort samt dess folkrikedom vore den enda plats vid hafvet, som kunde anses lämplig såsom slutpunkt för banan.

Enligt hvad järnvägsstyrelsen uppgifver, sammanfaller sträckningen mellan Umeå och Norrån med den delvis färdigbyggda banan Umeå—Storsandskär. Vid Norrån skiljer sig linjen från denna bana för att därefter fortsätta utefter norra stranden af Ume älf och Österfjärden till Löfö by, där den skär den till Umeå ledande landsvägen, som är afsedd att i plan korsa järnvägen. Härefter framgår linjen jämsides med nämnda landsväg till en omkring en kilometer nordost om Holmsunds kyrka belägen plats, hvarest bangård skulle anordnas. Från denna bangård är linjen dragen förbi Patronviken öfver Vedkastudden till Stormskär, en strax utanför Vedkastudden belägen ö.

Hela banan mellan Umeå och hafvet vid Holmsund skulle erhålla en längd af omkring 18,040 meter, däraf delen Umeå—Norrån 6,180 meter, delen Norrån—Holmsunds bangård, inklusive samma bangård, 10,160 meter och sträckan från sistnämnda plats till Stormskär 1,700 meter.

Grenbanan till Djupvik, som är afsedd att utgå från Holmsunds bangård och därefter i en stor båge svänga åt norr och väster förbi Sandviks brädgård till Djupviks lastageplats, skulle få, inberäknadt tvänne stickspår, en längd af omkring 1,700 meter.

Beträffande kostnaderna för järnvägsanläggningen mellan Umeå och Holmsund har järnvägsstyrelsen meddelat, att kompletteringen af bansträckan mellan Umeå och Norrån, undantagandes anläggning af mötesspåret vid Sofiehem, för hvilket kostnaderna, oafsedt utgifterna för jordförvärf, beräknats till 13,000 kronor, antagits kunna utföras för 85,000 kronor utan anskaffning af rullande materiel, och att kostnaderna för den öfriga delen af hufvudbanan till Holmsunds bangård, inklusive samma bangård, samt för sträckan mellan denna plats och Stormskär beräknats till respektive 791,000 kronor och 131,000 kronor, hvartill kommer kostnaden för rullande materiel 50,200 kronor.

Anläggning af en statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund med mötesspår vid Sofiehem jämte anskaffning af ytterligare erforderlig rullande materiel skulle således, om kostnaden för jordförvärf frånses, medföra en till 1,070,200 kronor uppskattad utgift.

Kostnaderna för grenbanan från Holmsunds bangård till Djupviks lastageplats med tillhörande tvänne stickspår hafva beräknats till 91,900 kronor.

Hela den nu omförmälda kostnaden för en statsbana mellan Umeå och hafvet vid Holmsund med bispår skulle således uppgå till 1,162,100 kronor, i hvilken summa ingå 50,200 kronor för rullande materiel, men

däremot icke kostnader för jordlösen, husflyttningar och diverse olägenheter.

Användas räler af 27,5 i stället för 34 kilograms vikt per meter äfven i hufvudspåret mellan Umeå och Holmsund samt i bangårdens i Holmsund hufvudspår, skulle vinnas en besparing af omkring 41,500 kronor.

Om till ofvan angifna summa, 1,162,100 kronor, läggas dels en till 213,000 kronor beräknad kostnad för anläggning af kaj med tillhörande spår och upplagsplatser vid Vedkastudden, dels det belopp, 2,888 kronor 22 öre, som styrelsen enligt nådigt medgifvande i bref den 6 maj 1904 användt af under händer hafda medel för åstadkommande af den i samma nådiga bref anbefallda utredningen, skulle således kostnaderna för statsverket för en bana mellan Umeå och hafskusten med rullande materiel, bispår, kajer och upplagsplatser komma att belöpa sig till 1,377,988 kronor 22 öre.

Läggas till sistnämnda belopp utgifterna för verkställda arbeten å järnvägsanläggningen mellan Umeå och Storsandskär, hvilka, inberäknadt kostnader för förstärkning af bron öfver Norrån till följd af omkring påloken uppkomna utskärningar i den mycket rörliga älfbottnen samt för isning vid samma pålok, vid 1904 års utgång belöpte sig till 361,257 kronor 93 öre, skulle utgifterna för en statsbana från Umeå till hafskusten komma att uppgå till ett belopp af 1,739,246 kronor 15 öre.

Afdragas nyssberörda 361,257 kronor 93 öre äfvensom den behållning, 59,642 kronor 28 öre, som ännu förefinnes af de af Riksdagen för Vännäs—Umeå järnvägsbyggnad anvisade medel, skulle således en statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund kräfva ett ytterligare anslag af i rundt tal 1,320,000 kronor.

Hvad angår kostnaderna för fullbordandet af bandelen Umeå—Storsandskär, hade järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 28 september 1903 approximativt beräknat dessa till 35,000 kronor. I sin nu omhandlade skrifvelse af den 31 december 1904 anmärker styrelsen, att de anordningar å Storsandskär, som för detta belopp skulle kunna erhållas, och hvilka ansåges motsvara behofvet för den trafik, som under någon tid vore att förvänta vid ett vattendjup i Ume älf af endast 4,5 meter under lägsta vattenytan, icke kunde beträffande spår- och kajanordningar samt bostäder för vid Storsandskär behöflig personal anses vara tillräckliga för den trafik vid Storsandskär, som borde kunna beräknas, om i Ume älf vid och nedanför Storsandskär åstadkommes ett vattendjup af minst 5,7 meter.

Med anledning häraf äfvensom för att i afseende på kostnaden kunna jämföra en utfartsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund jämte bispår till Djupvik har järnvägsstyrelsen, förutom ofvannämnda belopp 35,000 kronor, som emellertid af viss anledning minskats till 34,500 kronor, beräknat en till 214,000 kronor uppgående kostnad för spår till kajer och upplagsplatser samt motsvarande kajanordningar som vid Vedkastudden.

Dessutom böra, enligt hvad järnvägsstyrelsen uppgifver, tilläggas dels 43,000 kronor för utbyte i hufvudspåret af där befintliga räler af 27,5 kilograms vikt per meter mot räler af 34 kilograms vikt per meter dels 54,800 kronor för ännu återstående kompletteringsarbeten.

Under förutsättning att älfregleringen kan inskränkas till det mindre af styrelsen ifrågaställda förslaget med en kostnad af 1,846,000 kronor, skulle således fullbordandet af banan mellan Umeå och Storsandskär jämte reglering af Ume älf å den del, som ligger nedanför punkten 5,600 meter från Umeå, komma att medföra, ofvanstående å banan redan nedlagda 361,257 kronor 93 öre inräknade, en kostnad för staten af, i afrundadt tal, 2,554,000 kronor.

Skulle det varda nödvändigt att utföra styrelsens dyrare älfregleringsförslag, blefve ofvannämnda totalkostnad för anläggning af banan Umeå—Storsandskär jämte däraf betingad reglering af viss del af Ume älf i afrundadt tal 2,756,000 kronor.

Beträffande fullbordandet af banan mellan Umeå och Storsandskär erinrar styrelsen vidare, att, till följd af den ytterligt rörliga älfbotten, det kan befaras, att för kajanläggningen vid Storsandskär fordras afsevärdt dyrbarare grundläggnings- och befästningsarbeten, än som vid kostnadsberäkningarnas uppgörande förutsatts, och vidkommande älfregleringen bör, säger styrelsen, beaktas, att, då fara för älfvens uppgrundning icke är utesluten, denna omständighet kan komma att medföra årliga kostnader för muddringsarbeten vid och nedanför Storsandskär, hvilket däremot, enligt hvad på platsen blifvit upplyst, uti ingalunda jämförlig grad lärer blifva förhållandet vid Holmsund.

Med anledning af hvad styrelsen sålunda och i öfrigt anfört hemställde styrelsen i sitt utlåtande den 31 december 1904, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen, att med ändring af Riksdagens beslut angående bibanans från Vännäs till Umeå framdragande till Storsandskär och under förbehåll, att samma villkor beträffande kostnadsfri upplåtelse af mark med mera, som Riksdagen år 1895 uppställde för anslag till nämnda bibana, iakttoges, dels besluta anläggning af en statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund med bispår, kajer och upplagsplatser enligt järnvägsstyrelsens förslag och denna banas utrust-

ning med rullande materiel, dels ock härför anvisa, förutom förefintlig behållning 59,642 kronor 28 öre å anslaget 2,600,000 kronor till bibanan Vännäs—Umeå—Storsandskär, ytterligare enligt beräkning erforerforderliga 1,320,000 kronor.

Till följd af nådig remiss afgaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen underdånigt utlåtande öfver de ifrågasatta hamnanordningarna och framställde därvid vissa erinringar och förslag, hvilka järnvägsstyrelsen sedermera i afgifvet utlåtande bemötte.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Västerbottens län och chefen för generalstaben, hvilka hördes öfver järnvägsstyrelsens förslag om järnvägens framdragande till hafvet vid Holmsund, tillstyrkte detsamma, hvarefter Kungl. Maj:ts befallningshafvande, till följd af nådig remiss, med underdånigt utlåtande den 24 september 1907 öfverlämnat af vederbörande utfärdade förbindelser angående upplåtelse af den för järnvägen erforderliga mark.

Emellertid hade Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 22 december 1905 anbefallt järnvägsstyrelsen att i ärendet inkomma med förnyadt underdånigt utlåtande och däri, under förutsättning att reglering på statens bekostnad af farleden i Ume älf icke komme till stånd och ej heller statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund komme att anläggas, afgifva förslag till de åtgärder, som med afseende å den ofullbordade bandelen Umeå—Storsandskär borde från statens sida lämpligen vidtagas.

Till åtlydnad häraf har järnvägsstyrelsen den 16 februari 1906 afgifvit underdånigt utlåtande.

Därvid har styrelsen under angifna förutsättning att reglering på statens bekostnad af farleden i Ume älf icke kommer till stånd — hvilket, då stadsfullmäktige i Umeå i sitt förberörda underdåniga yttrande förmält, att staden på grund af sin ekonomi vore urståndsatt att utföra eller lämna kontanta bidrag till utförandet af den ifrågasatta regleringen af farleden från hafvet till Storsandskär, enligt styrelsens förmenande, måste anses liktydigt med att någon reglering af farleden i älfven icke varder verkställd — förklarat sig anse, att från statens sida intet bör åtgöras för fullbordande af bandelen Umeå—Storsandskär. Vid medelvattenstånd kunde nämligen, enligt af lotsstyrelsen på förfrågan under hand lämnad upplysning, 3 meter och vid vanligt lågvattenstånd 2,4 meter djupgående fartyg såväl passera Storsandskär som angöra Umeå, därvid fartygen å båda de nämnda platserna beräknats hafva 0,15 meters vatten under kölen. Härtill kommer, anför järnvägsstyrelsen, att vid Umeå redan finnas så långsträckta kajer och så om-

fattande upplagsplatser, att de med säkerhet kunna under en afsevärd tid framåt tillfredsställa den rörelse, som kan förväntas med hänsyn till det jämförelsevis ringa vattendjupet på vissa ställen i Ume älf mellan Umeå stad och Tufvan, öster om Storsandskär, i synnerhet som det på grund af älfbottnens ovanligt lösa och rörliga beskaffenhet är tämligen ovisst, om ens detta vattendjup städse skall kunna bibehållas.

Därest åter bandelen Umeå—Storsandskär skall fullbordas, blifver det, enligt hvad järnvägsstyrelsen vidare anför, nödvändigt ej blott att å slutstationen vid Storsandskär utlägga spår och uppföra erforderliga husbyggnader, utan äfven att för den blifvande hamnen vid nämnda plats med betydande kostnader anlägga kajer och verkställa den muddring, som är nödig för att möjliggöra såväl fartygens angöring till kajerna som deras manövrering vid ingående till och utgående från desamma. Till följd af älfbottnens omförmälda lättrörlighet anser styrelsen dessutom finnas grundad anledning för antagandet, att, då anordningar för älfvens självfrensning icke vidtagas, vidmakthållandet af det genom nyssnämnda muddring åstadkomna vattendjup skulle komma att kräfva årligen återkommande kostsamma muddringsarbeten.

Hvad styrelsen, under förutsättning att någon reglering af farleden i Ume älf ej kommer till utförande, anfört därom, att intet bör åtgöras för bandelens Umeå—Storsandskär fullbordande, gäller, säger styrelsen, uppenbarligen jämväl för det fall, att statsbanan från Umeå till hafvet vid Holmsund icke varder anlagd.

För den händelse älfregleringen icke kommer till stånd, anser styrelsen, att den för Umeå—Storsandskärsbanans framdragande till Storsandskär af trä och valsade järnbalkar uppförda bron öfver Norrån bör borttagas samt det från norra stranden af nämnda å till den ifrågaställda hamnen vid Storsandskär utlagda spåret jämte å Storsandskär befintligt sidospår uppbrytas. Då underhållet af det spår, som anlagts mellan Umeå stad och norra stranden af Norrån, kommer att medföra endast obetydliga kostnader, bör däremot detsamma enligt styrelsens förmenande bibehållas, på det att utmed detta spår liggande tjärfabrik och tegelbruk icke må varda beröfvade den nuvarande och för dessa industriella inrättningar betydelsefulla spårförbindelsen med Umeå station. Ett ytterligare skäl för sistnämnda spårs bibehållande ligger jämväl däri, att detsamma kan ingå såsom ett led i den förbindelse mellan Umeå stad och hafvet, hvilken enligt styrelsens bestämda uppfattning förr eller senare måste bringas till stånd, om det med bibanan Vännäs—Umeå afsedda ändamål skall till fullo vinnas.

Sedermera har styrelsen i underdånig skrifvelse den 29 november 1906 meddelat, att enligt genom styrelsens försorg verkställda beräkningar upptagningen af bron öfver Norrån samt af spåranordningarna och lastbryggan vid Storsandskär skulle betinga en kostnad af 9,500 kronor, men att dåvarande värdet af de materialier, som vid upptagningen skulle erhållas, uppginge till 34,741 kronor.

Departementschefens yttrande.

Då förslaget till bibanan från Vännäs till Umeå utarbetades, antogs för gifvet, att banan borde erhålla sin slutpunkt vid en hamnplats, där mera djupgående fartyg kunna lasta och lossa. Denna åsikt delades af såväl Kungl. Maj:t som Riksdagen, och hade man trott sig finna en sådan plats vid Storsandskär. Man hade därvid antagit, att erforderliga muddringsarbeten skulle kräfva endast jämförelsevis ringa kostnader. Dessa antaganden, som tyvärr ej grundat sig på tillräckligt noggranna utredningar, hafva sedermera befunnits icke hålla streck. Sedan spåret framdragits till Storsandskär, har visat sig, att till följd af den alltjämt fortgående uppslamningen i älfven kajen vid Storsandskär icke är tillgänglig ens för smärre fartyg. De undersökningar, som numera ägt rum, gifva också oförtydbart vid handen, att de muddringar och öfriga anordningar, som skulle kräfvas för åstadkommande af en tillfredsställande hamn vid Storsandskär, skulle komma att draga högst betydande kostnader, utan att dock med full trygghet kan beräknas, att ett varaktigt resultat komme att uppnås.

Umeå stad har förklarat sig icke kunna åtaga sig de utgifter, som en reglering af älfven upp till Storsandskär skulle komma att medföra. Kostnaden härför skulle alltså komma att drabba staten.

Emellertid synas järnvägsstyrelsens utredningar ådagalägga, att statsbanan Vännäs—Umeå kan med mindre kostnad framdragas till Holmsund än till Storsandskär.

För närmare belysande af denna fråga skall jag tillåta mig att i korthet sammanfatta de resultat, hvartill utredningarna gifva anledning.

Sålunda skulle enligt järnvägsstyrelsen nödiga kompletteringsarbeten å bandelen Umeå—Storsandskär jämte anordningar vid Storsandskär, motsvarande dem, som föreslagits vid Holmsund, kräfva en kostnad af sammanlagdt 346,300 kronor.

Kostnaderna för reglering af älfven mellan Storsandskär och hafvet skulle belöpa sig till:

enligt Wijnbladhs förslag af 1902	1,765,000 kr.
» väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag af 1904	873,000 »
» järnvägsstyrelsens förslag af 1904	1,846,000 »
eller eventuellt	2,048,000 »

Med hänsyn till den erfarenhet, som vunnits rörande förhållandena i Ume älf med dess synnerligen rörliga älfbotten, torde försiktigheten bjuda att icke lägga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till grund för beräkningarna. Då dessutom Wijnbladhs förslag väsentligen sammanfaller med järnvägsstyrelsens, samt dessa sistnämnda äro grundade på senare gjorda kostnadsberäkningar, synes man vid kalkyleringen angående kostnaderna för älfregleringen kunna stanna vid de af järnvägsstyrelsen antagna siffrorna. Den återstående kostnaden för bandelen Umeå—Storsandskär jämte älfreglering skulle sålunda uppgå till 2,192,300 kronor (346,300 + 1,846,000), eventuellt 2,394,300 kronor (346,300 + 2,048,000).

Kostnaden för utbyggandet af banan till Holmsund med hamnanordningar därstädes åter skulle icke belöpa sig till högre belopp än 1,377,988 kronor 22 öre.

Här vill jag emellertid anmärka, att de af mig nu anförda siffrorna sannolikt äro för låga med hänsyn till den tid, som förflutit sedan kostnadsberäkningarna utfördes. De torde dock vara tillräckligt noggranna för att visa förhållandet mellan kostnaden för de föreliggande alternativen.

Äfven de årliga kostnaderna för en järnväg Umeå—Holmsund komma, enligt hvad jag inhämtat, att ställa sig billigare än för järnvägen Umeå—Storsandskär. I sin förut omnämnda skrifvelse den 31 december 1904 uppgaf järnvägsstyrelsen, att årliga bruttoinkomsten per bankilometer å en järnväg från Umeå till hafvet torde kunna antagas blifva omkring 2,700 kronor, och att styrelsen ansåge, att driftkostnaden för denna bibana icke borde beräknas högre än till 60 % af samma inkomst. På min begäran har emellertid styrelsen låtit ånyo ungefärligen beräkna bruttoinkomsten och driftkostnaden för ifrågavarande bibana, och har därvid befunnits, att driftkostnaden med hänsyn till de ökade kostnader, som under senare åren uppkommit på grund af dels afsevärdt förbättrade löneförmåner för personalen vid statens järnvägar dels stegrade arbets- och materialpriser, torde komma att uppgå till omkring 2,900 kronor för år och bankilometer. För en statsbana Umeå—Storsandskär har styrelsen uppskattat den årliga driftkostnaden till omkring 2,850 kronor för bankilometer. För banan Umeå—Holmsund har beräknats en årlig bruttoinkomst af omkring 43,200 kronor, och då driftkostnaden skulle uppgå till 46,400 kronor, skulle således uppstå en förlust af 3,200 kronor. För bandelen Umeå—Storsandskär åter har den årliga bruttoinkomsten antagits komma att uppgå till endast omkring 11,000 kronor, under det driftkostnaden komme att stiga till omkring

21,600 kronor, hvadan här den årliga förlusten skulle uppgå till omkring 10,600 kronor.

Om således med visshet kan antagas, att banans framdragande till Holmsund skulle med hänsyn till såväl anläggningskostnaden som de årliga utgifterna ställa sig väsentligt billigare än att anordna dess slutpunkt vid Storsandskär, gifvas äfven andra skäl, som tala för frågans lösning i den förra riktningen.

Skulle nämligen Storsandskär väljas såsom slutpunkt för banan, torde med all sannolikhet erfordras ofta återkommande, dryga muddringsarbeten i älfven, något som däremot genom slutstationens förläggande till Holmsund skulle undvikas.

Vid Holmsund finnes därjämte, enligt hvad lotsstyrelsen vitsordat, naturlig god hamn med tillräckligt vattendjup för de största fartyg, som kunna tänkas trafikera Bottniska viken, medan åter äfven efter en älfreglering enligt järnvägsstyrelsens förslag fartyg med endast 5,2 meters djupgående kunna framföras till Storsandskär.

Härtill kommer, att genom slutpunktens förläggande till Holmsund under hela året kan upprätthållas trafik från Umeå och ofvanför liggande uppland till de industriella anläggningarna vid Holmsund. Slutligen bör ej lämnas oanmärkt, att hamnen vid Holmsund är öppen för seglation minst en månad längre än vid Storsandskär.

Om jag således är ense med järnvägsstyrelsen därutinnan, att jag anser öfvervägande skäl tala för järnvägens framdragande till Holmsund, kan jag dock ej tillstyrka, att arbetet därmed redan nu påbörjas.

På sätt förut nämnts skulle den årliga bruttoinkomsten för bandelen Umeå—Holmsund icke ens betäcka driftkostnaden. Banans anläggande och drifvande skulle följaktligen, då man tager i betraktande den ränta staten får erlägga å sina lån, medföra en afsevärd ekonomisk förlust. Denna omständighet bör visserligen i och för sig icke vara af afgörande betydelse, om ett viktigt och trängande kommunikationsbehof förelåge. Men här synas förhållandena icke vara sådana, att någon tids uppskof kan anses medföra synnerliga olägenheter. Järnvägens framdragande till hafvet afser nämligen hufvudsakligen att förbättra den redan förefintliga kommunikationsleden, icke att tillgodose nya trakters behof af samfärdsmedel.

I betraktande häraf och med hänsyn till de betydande järnvägsanläggningar, som redan äro beslutade, och hvilka ställa stora anspråk på statens kassa, finner jag mig, såsom nämndt, icke kunna tillråda, att åtgärder redan nu vidtagas för ifrågavarande bibanas framdragande till Holmsund.

Af den utredning, som föreligger, framgår emellertid, på sätt jag redan framhållit, med full tydlighet, att all tanke på att slutligen anordna järnvägens ändpunkt vid Storsandskär bör öfvergifvas. Vid sådant förhållande torde bron öfver Norrån samt spåranordningarna och lastbryggan vid Storsandskär böra borttagas. Brons bibehållande medför nämligen årligen icke så obetydliga kostnader, hufvudsakligen för den isning omkring brons pålok, som måste företagas till förekommande af pålokens skadande genom isens åverkan vid vattenytans höjning och sänkning. Kostnaderna för isning och underhåll under senare år hafva utgjort:

under tiden	28 september 1903—31 december 1904	kr.	2,946: 31
» »	1 januari 1905—29 november 1906	»	2,728: 93
» »	30 november 1906—21 oktober 1907	»	3,458: 32
» »	22 oktober 1907—31 december 1908	»	4,188: 65
» »	1 januari—4 mars 1909	»	1,154: —

Jag tillåter mig erinra, att, enligt hvad järnvägsstyrelsen anfört, kostnaden för upptagningen skulle uppgå till omkring 9,500 kronor, under det värdet af materialier, som vid upptagningen erhållas, beräknas till omkring 34,700 kronor.

Spåret mellan Umeå och norra stranden af Norrån synes, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, böra bibehållas.

De af mig nu ifrågasatta åtgärderna lära kräfva medgifvande af Riksdagen, som beslutit banans framdragande till Storsandskär.

Jag får alltså i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t behagade föreslå Riksdagen

medgifva, att bron öfver Norrån å järnvägen Vännäs—Umeå—Storsandskär samt det från norra stranden af nämnda å till den ifrågasatta hamnen vid Storsandskär utlagda spåret jämte å Storsandskär befintliga sidospår och påbörjad hamnbrygga må borttagas.

Till denna af statsrådets öfriga medlemmar biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflåtas till Riksdagen.

Ur protokollet:

Joh. Rudbeck.