

N:o 19.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående anslag till en stambana genom Öfre Norrland; Gifven Stockholms slott den 29 Januari 1886.

Med åberopande af bilagda protokoll öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t föreslå Riksdagen besluta,

att en stambana af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrland, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet, skall anläggas från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped, Vännäs och Uddfors till Öfver Luleå, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå,

samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisa ett särskildt anslag af en million kronor.

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

O S C A R.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den
29 Januari 1886.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Statsministern THEMPTANDER,
Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena Grefve EHRENSVÄRD,
Statsråden LOVÉN,
VON STEYERN,
Friherre VON OTTER,
HAMMARSKJÖLD,
RICHERT,
RYDING,
VON KRUSENSTJERNA och
Friherre TAMM.

Departementschefen Statsrådet von Krusenstjerna anförde:

»Då arbetena å den år 1881 beslutade fortsättning af Norra Stambanan från Bräcke till Sollefteå numera så långt fortskridit, att deras fullständiga afslutande kan med visshet motses under nästkommande år, har frågan, huruvida denna stambana derefter bör utan något afbrott dragas ytterligare norrut, trädt i förgrunden, påkallande ett afgörande redan vid innevarande riksdag.

Beslutet om Norra Stambanans framdragande till Ångermanelfven mottogs af befolkningen inom de tre öfra Norrländska länen med så mycken större tillfredsställelse, som detta beslut allmänt uppfattades

såsom första steget till afhjelpande af det alltmera växande behovet af jernvägsförbindelse med det öfriga landet. För att påskynda en sådan förbindelse vidtogos utan dröjsmål åtskilliga åtgärder. Landstingen i Vesternorrlands och Vesterbottens län anvisade erforderliga medel för verkställande af fullständiga undersökningar rörande lämpligaste sträckningen för en stambana genom de båda länen. Såväl inom dessa som inom Norrbottens län tillsatte landstingen vidare komitéer med uppdrag att vidtaga åtgärder till företagets befrämjande. Redan under 1881 års höst ingick Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesternorrlands län till Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader med anhållan att Styrelsen måtte föranstalta om fullständiga undersökningar för Norra Stambanans framdragande öfver Ångermanelfven till Vesterbottens läns gräns. Med anledning häraf verkställdes ock på Styrelsens förordnande undersökningar inom Ångermanland åren 1882 och 1884; och under det senare af dessa år företogos och afslutades jemväl inom Vesterbottens län, genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg och på landstingets bekostnad, liknande undersökningar. Sedan dessa derpå nått Norrbottens läns gräns, blefvo uppå Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i Norrbottens län derom gjorda underdåniga ansökning, genom nådiga brefvet den 10 April 1885, medel ställda till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för verkställande samma år af undersökningar om lämpligaste riktningen för en stambana från gränsen mellan Vesterbottens och Norrbottens län till lämplig punkt å Luleå—Ofotens jernväg. De härefter inom detta län anställda undersökningarne afslutades under 1885 års höst.

På grund af alla dessa undersökningar — som utförts under förutsättning att den ifrågasatta banan komme att byggas med den för stambanorna vanliga spårvidd (4,83 fot eller 1,435 meter) och broöfverbyggnader af jern samt med iakttagande deraf att dels den brantaste lutningen icke borde öfverstiga i Vesternorrlands och Vesterbottens län 1:60 samt i Norrbottens län 1:100, dels ock den minsta krökningsradien icke underskrida 1,000 fot — har för banans framdragande utstakats en linie, som, utgående från Bräcke—Sollefteåbanan vid Nässjö (Hjelta) i Långsele socken, öfvergår Ångermanelfven vid Öhns by, fortsätter derifrån förbi Eds kyrka, Selsjön, Stora Aspsjön, Skorped, Anundsjö, Fors samt Gideå till Nybergsjö, der linien träffar Vesterbottens län. Inom detta län framgår den förbi Pengsjö till Ume elf, som öfverskrides vid Nyby, följer derefter nämnda elfs vestra strand förbi Vännäs kyrka utmed Vindelelven till Hedlunda, hvarefter linien fortsätter utefter elfvens östra strand till Ytter Rödö och derifrån förbi Åträsk

och Bygdsiljum till Skellefte elf, som den öfvergår vid Gråberget, framgående vidare förbi Storkågeträsk till Norrbottens läns gräns vid Uddfors. Derifrån är linien dragen förbi Ytterfors och Finnbäck till Sikfors, der den öfvergår Pite elf, samt fortsätter derefter förbi Långträsket, Vestmark och Heden till Långforsen, der den öfverskrider Lule elf, hvarpå den slutligen vid Boden i Öfver-Luleå socken anknytes vid Luleå—Ofotens jernväg. Sammanlagda längden af denna linie utgör 50 mil 4,466 fot, deraf inom Vesternorrlands län 13 mil 27,300 fot, inom Vesterbottens län 25 mil 4,657 fot samt inom Norrbottens län 11 mil 8,509 fot.

Dessutom har inom Ångermanland och södra delen af Vesterbottens län utstakats en alternativ linie, den s. k. Björnalinien, som, skiljande sig från förr berörda linie vid Fors, derifrån framdragits i nordlig riktning öfver Björnafallet, Trehörningssjö och länsgränsen vid Nordsjö till Johannisbo inom Vesterbottens län samt derefter i östlig riktning mot Pengsjö, der den åter sammanträffar med den östra eller den s. k. Gideålinien. Då Björnalinien är 2 mil 19,418 fot längre än Gideålinien, blifver således, om den förra antages, hela sträckan mellan Hjelta och Öfver-Luleå 52 mil 23,884 fot.

Redan före påbörjandet af undersökningarne inom Norrbottens län hade jag, uppå Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens derom gjorda framställning, infordrat chefens för Generalstaben yttrande, huruvida de inom Ångermanland och Vesterbottens län utstakade linier vore från strategisk synpunkt antagliga och ändamålsenliga. Uti det utlåtande, som af bemälde chef i anledning häraf den 25 Juni 1885 afgifvits, framhålles och utvecklas närmare, hurusom en från Sollefteå till Öfver-Luleå anlagd jernväg, som icke närmade sig Bottenhafvet på sådant afstånd, att en landsatt fiendtlig ströftrupp lätteligen kunde uppnå någon punkt å jernvägen, skulle under ett krig i Norrland komma att spela en afgörande roll i afseende på möjligheten att åstadkomma ett verkamt försvar. Komme en sådan bana till stånd, skulle nemligen af de två hufvudgrupper, hvori försvarskrafterna borde fördelas och hvilka båda vore hänvisade att operera med Jemtland såsom upplagsplats för sina förnödenheter, den för Norrbottens försvar afsedda kunna sättas i stånd att vid riksgränsen möta fienden och den andra, för försvaret af Norrland med undantag af Norrbotten bestämda hufvudgruppen koncentreras så långt norrut som vid Umeå med en mindre styrka vid Sundsvall. Häraf följde, att, om Gideålinien komme till utförande, Umeå icke skulle kunna försvaras, hvilket deremot kunde låta sig göra, om den ur strategisk synpunkt fördelaktigare Björnalinien valdes.

Sedan derefter Eders Kongl. Maj:t den 31 Juli 1885 behagat uppdraga åt en samma dag tillsatt komité att, efter utredning af omfattningen och beskaffenheten af den trafik, som vore att påräkna för en stambana genom öfre Norrland mellan Sollefteå och Luleå, afgifva yttrande, huruvida vid en sådan stambanas byggande och trafikerande borde tillämpas samma system som det hittills vid stambanan genom Norrland följda, eller om, med hänsyn till den blifvande trafiken, förenklingar kunde och borde vidtagas, ledande till nedsättning i kostnaderna, äfvensom att i sammanhang dermed jemväl yttra sig, om anledning förefunnes att vid banans byggande i större eller mindre mån använda entreprenadsystemet, har Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesternorrlands län uti skrifvelse den 5 derpå följande Augusti anhållit, att Eders Kongl. Maj:t tacktes för innevarande års Riksdag framlägga nådig proposition om fortsättning af Norra Stambanan från punkt, som pröfvades lämplig, i riktning mot Vesterbotten. Till stöd härför har Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, med erinran derom att Norrland obestriddigen vore den del af riket, som mest hade verkligt behof af jernvägar, och att saknaden af sådana under tider af missväxt föranledde de sorgligaste följder, anført talrika statistiska fakta rörande folkmängdstillökningen i Ångermanland samt den stora naturliga rikedom och den betydande industriella rörelsen derstädes; och Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande ansåg, att provinsen inom sig slöte rikedomar, de der vore fullt jemförliga med dem, rikets sydligare provinser i allmänhet hade att framvisa, och att dessa tillgångar just vore af sådan beskaffenhet, att de kunde lemna värderika bidrag till en blifvande jernvägstrafik, äfvensom att inom provinsen funnes en ovanlig lifskraft och en stor förmåga till ytterligare utveckling.

Derpå har Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesterbottens län uti skrifvelse den 19 September 1885 framhållit detta läns stora behof af en jernvägsförbindelse med det öfriga landet samt hemställt om nådig proposition till detta års Riksdag om norra stambanans framdragande genom Vesterbottens län; och har Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i ytterligare skrifvelse den 30 December samma år anmält att samtliga de kommuner, genom hvilka jernvägar inom länet utstakats, medelst laga kraftegande kommunalstämmobeslut förbundit sig att utan någon ersättning upplåta all den för jernvägens framdragande erforderliga, staten icke tillhöriga, afrösningsjord.

Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesternorrlands och Vesterbottens län hafva derjemte hvar i fråga om sitt län hemställt,

huruvida det icke vore lämpligast att staten sjelf ombesörjde byggande af bibanor dels från Gottne till Örnsköldsvik och dels från Vännäs till Umeå samt vidare till Sandvikens och Holmsunds lastageplatser, för hvilka bibanor undersökningar på kommuners och enskildes bekostnad blifvit verkställda; och har Örnsköldsviks kommun enligt till mig ingifven skrifvelse för åstadkommande af bibana till Örnsköldsvik med vissa villkor beslutit ställa till statens förfogande ett belopp af 75,495 kronor, motsvarande den beräknade kostnaden till inlösen af den för bibanan erforderliga mark.

Slutligen har äfven Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Norrbottens län uti skrifvelse den 20 September 1885 anhållit om framläggande till innevarande Riksdag af nådig proposition om norra stambanans oafbrutna fortsättande till Lule elf med anslutning å derför tjenligt ställe till Luleå—Ofotens jernväg; och har Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande härvid åberopat, hurusom länets afskilda läge medförde, att detsamma vida mer än andra landsdelar vore för sin trygghet och bestånd i ett oafvisligt behof af den ifrågasatta jernvägsförbindelsen, hvilken dessutom, med afseende å länets mångfaldiga och storartade rikedomar, syntes Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande vara ett eftersträfvansvärdt mål ej allenast för provinsen utan äfven för landet i dess helhet.

Dessa Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes framställningar, hvilka på det varmaste understöddts af länens landsting uti särskilda, af Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande hvar för sitt län insända underdåniga skrivelser, hafva jemte dessa senare öfverlemnats till förrbemälda komité för att tagas i öfvervägande vid fullgörandet af det densamma lemnade uppdrag.

Komitén har numera afgifvit sitt betänkande; och derefter hafva cheferne för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och för Trafikstyrelsen i anledning af detsamma till mig aflemnat särskilda promemorior; hvarjemte förstnämnde chef vidare yttrat sig om tiden, då arbetena borde taga sin början, och om de penningebelopp, som till deras utförande årligen komme att erfordras.

Statsbanesystemet inom nedre Norrland mellan Storvik och Ångermanelfven, sådant detsamma dels redan är utfördt, dels till 1887 års slut kan emotses blifva färdigt, innefattar (de egentliga stambanorna och bibanorna ut till kusten sammanräknade) 869 kilometer. Statsverkets utgift härför uppgår till 68,295,000 kronor.

Detta jernvägscomplex betjenar så fullständigt, som med hänsyn till landsdelens läge och beskaffenhet gerna är möjligt, hela det nedre Norrland, eller Gefleborgs, Jemtlands och södra delen af Vesternorrlands län, så att, om man undantager Herjeådalen och nordliga delarne af Jemtland, det näppeligen finnes någon punkt inom hela det öfriga området, som är belägen på längre afstånd från jernväg än 50 kilometer.

Nu är frågan: Skall det norra stambanesystemet afbrytas vid Ångermanelfven och det vidsträckta området norr derom komma att sakna detta i vår tid nödvändiga samfärdsmedel, lika viktigt för den fredliga utvecklingen som i krigstid för fosterlandets försvar? Äro dess naturliga hjälpkällor så mycket ringare, dess befolknings industriella omtankar och näringsflit så mycket svagare än i den knappt mera än hälften så stora landsdelen mellan Ångermanelfven och Dalelfven, att staten ej bör, för att understödja dess utveckling i alla riktningar, på ändamålsenliga jernvägsanläggningar derinom nedlägga åtminstone hälften så stort kapital som kommit de sydligare norrländska provinserna till del.

De landsdelar, hvilka genom den ifrågasatta jernvägen skulle sammanknytas med rikets öfriga stambanenät, eller Ångermanland samt Vesterbottens och Norrbottens län, innehålla tillsammans en ytvidd af 1,565 qv. mil. Här af belöpa på Ångermanland 153,⁶⁶ qv. mil, deraf 8,²⁷ qv. mil vatten, på Vesterbottens län 497,⁴¹ qv. mil, deraf 25,⁹³ qv. mil vatten, och på Norrbottens län 913,⁹² qv. mil, deraf 58,⁷⁹ qv. mil vatten. Till lappmarkerna räknas i Vesterbottens län nära 320 och i Norrbottens län omkring 670 qv. mil, och kustlandet innehåller således i förra länet omkring 180 och i det senare omkring 240 qv. mil. Hela Sveriges yttinnehåll är 3,869,⁹³ qv. mil, deraf 317,⁵⁷ qv. mil vatten. Invånareantalet uppgick år 1884 i Ångermanland till 109,830, i Vesterbottens län till 112,209 (deraf i lappmarkerna 24,097) och i Norrbottens län till 95,340 (deraf i lappmarkerna 14,549).

Norrländska jernvägskomitén har lemnat en fullständig redogörelse för de tre landsdelarnes utveckling under senare tider och deras nuvarande ståndpunkt i ekonomiskt hänseende. Ur denna redogörelse, till hvilken jag i öfrigt får hänvisa, tillåter jag mig anföra några siffror.

Medan vårt land i dess helhet under det tre fjerdedels sekel, som förflutit sedan år 1810, ökat sin folkmängd med 95 procent eller ej fullt fördubblat densamma, har deremot under samma tid Ångermanlands folkmängd vuxit med öfver 170 procent, Vesterbottens med nära 250 procent och Norrbottens med 181 procent. De föddes öfverskott öfver de aflidne, som under tjuguårsperioden 1861—1880 för hela riket

uppgick till 1,17 procent per år, utgjorde under samma period för de tre landsdelarne respektive 1,48, 1,61 och 1,52 procent.

I fråga om folkmängdens täthet äro naturligtvis dessa proviuser betydligt underlägsna det öfriga Sverige (då medelsiffran för hela riket vid 1880 års slut var 1,285 personer på qv. milen, utgjorde den för Ångermanland 755, för Vesterbottens kustland nära 500 och för Norrbottens kustland omkring 330), men härvid är att märka, att folktätheten inom ådalarne, såsom af de å komiténs karta befintliga uppgifter bäst synes, på många ställen är högst betydlig.

Om Norrbottens snart sagdt outtömliga malmtillgångar har utredning erhållits genom den år 1875 genom statens försorg verkställda undersökning. Utan att taga hänsyn till malmerna inom Juckasjärvi, hvilka, när de en gång exploiteras, väl söka sin väg till Vesterhafvet, innehåller ensamt Gellivare malmberg vid endast en fots afsänkning en malmtillgång af 22,200,000 centner.

Beträffande den odlade jordens areal föreligga uppgifter, för Ångermanland för åren 1805—1865, för Vesterbotten för 1805—1871 och för Norrbotten för 1805—1884. Dessa gifva vid handen att ökningen uppgått i Ångermanland till 350 procent (procenten för hela riket under samma tid 250), i Vesterbotten till 560 procent (för hela riket 280) och i Norrbotten ända till 710 procent (för hela riket 350). 1882 års skörd, reducerad till »rågvärde», uppgick i Ångermanland till 1 million, i Vesterbotten till 1,550,000 och i Norrbotten till 1½ million kubikfot.

Af Sveriges 18 millioner hektar skogbärande mark belöpa på Ångermanland 1,200,000, på Vesterbotten 2,100,000 och på Norrbotten 2,675,000 hektar. Trävaruutförseln utgjorde år 1883 från Norrbotten omkring 400,000, från Vesterbotten 300,000 och från Ångermanland 750,000 kubikmeter. Sistnämnda landsdels trävaruutförsel omfattade, i värde räknad, en femtedel af rikets hela trävaruexport och ungefär 8 procent af rikets utförsel i det hela af alla dess produkter tillsammans.

Dessa siffror tala, och norrländska jernvägskomitén kan ej sägas hafva öfverskattat det öfre Norrland, då komitén såsom resultat af sin undersökning uttalar, »att utvecklingen i de tre öfra norrländska länen nu nått en sådan stadga, att befolkningen derstädes väl förtjenar det kraftiga stöd till ytterligare förkofran och framsteg, som en stambana bereder».

Lika litet torde kunna jäfvas hvad komitén vidare yttrar derom, att en sådan bana med fullt skäl kan antagas blifva äfven för öfriga delar af landet af stor betydelse såsom möjliggörande ett lättare ut-

byte af skilda landsdelars produkter, ett utbyte som nu endast med svårighet och tidsutdrägt kan ega rum.

Af folkmängdens ojemna fördelning i de trakter, som närmast skulle komma att utgöra den blifvande jernvägens trafikområde, frestas man antaga, att markens bättre eller sämre beskaffenhet på denna fördelning haft väsentligt inflytande. Så är dock icke förhållandet. Öfverallt i dessa trakter äro de tätast befolkade orterna de, hvilka gynnats af de bästa naturliga samfärdsmedlen. Befolkningen är företrädesvis samlad uteder ådalarne. Mellan dessa orter ligga trakter fullt lika mottagliga för kultur, och blifva dessa satta i förbindelse med öfriga delar af landet, skola odlingsmarker blifva tillgängliga af oerhörd vidd och i godhet mången gång stående framför dem, som hittills odlats.

Kommer jernvägen till stånd, skall ock den norrländske jordbrukaren, hvilken nu under större delen af året är utestängd från all tillförsel och till följd deraf tvingas att drifva den för Norrland vanskliga sädesodlingen, kunna företrädesvis egna sig åt frambringandet af foderväxter. Så kommer till ömsesidig bättnad Norrland att från sydligare delar af riket hemta större förråd af spanmål och mjöl, medan det i utbyte lemnar alstren från sina ladugårdar. Äfven i andra afseenden blifver jernvägen till nytta för landet i dess helhet. Genom densamma underlättas tillträdet till Norrlands skogar och malmfält, och virke af mindre dimensioner, som nu förmultnar oåtkomligt i skogarne, kan förvandlas till kol och användas vid vår på träkol baserade jernhandtering.

Men en jernväg genom öfre Norrland påkallas ej blott af hänsynen till denna landsdels framåtskridande och förkofran; den kräfves ock, vill det synas mig, af militära och politiska skäl. Då Sverige näppeligen kan räkna på herraväldet i Bottniska viken, är äfven under den årstid, då sjöfarten är öppen, en jernväg, hvarigenom trupper och förnödenheter kunna hastigt tillföras, ett snart sagdt oundgängligt vilkor för ett verksamt försvar af norra Sverige. Och erfarenheten har derjemte visat, att det är icke endast under en sådan årstid, som Norrland är utsatt för ett fiendtligt anfall.

Vår gränsprovins Norrbotten får ej isoleras utan bör så mycket som möjligt och så snart som möjligt sammanbindas med det öfriga riket.

Finska jernbanenätet hade redan 1883 hunnit till Vasa, beläget ungefärligen på samma breddgrad som Sollefteå. Omedelbart efter

Tammerfors—Vasa-banans fullbordan påbörjades Österbottniska stambanan, som, utgående från Östermyra station å Vasabanan, är dragen genom Lappo till Gamla Karleby och derifrån på två till fyra mils afstånd från kusten öfver Limingå till Uleåborg. Uleåborg ligger något sydligare än Piteå. Banans längd är omkring 305 verst och den lär blifva färdig redan i år. Från Uleåborg till gränsen är afståndet 118 verst eller nära 12 mil. Undersökningar för jernvägens fortsättning till Torneå lära hafva skett, men beslut om byggandet af en bana Uleåborg—Torneå är ännu ej fattadt.

Den rätta tidpunkten för påbörjandet af stambanan genom öfre Norrland synes ock vara år 1887. Arbetena å de nu under byggnad varande statsbanorna Söderhamn—Kilafors och Sundsvall—Torpshammar hafva så framskridit, att dessa båda banor blifva fullbordade under innevarande års sommar. Arbetena å statsbanan Bräcke—Sollefteå hafva äfvenledes så fortgått, att den kan i det närmaste färdigbyggas under loppet af detta år. För år 1887 återstå då ej andra arbeten å redan beslutade statsbanor än utförandet af de få ännu felande kompletteringsarbetena å Bräcke—Sollefteå-banan och fortsättningen af arbetena å Hudiksvall—Ljusdals-banan och för år 1888 endast afslutandet af sistnämnda jernbana, hvilket till förekommande af uppehåll å virkestransporterna bör ega rum samtidigt med flottningens början samma år. Om således icke under årets riksdag beslut fattas om stambanans fortsättning norr om Ångermanelfven, måste redan år 1887 en stor inskränkning i statens jernvägsbyggnader företagas, helst som af det för samma år påräknade anslaget ej mindre än 536,488 kronor 15 öre erfordras till inköpet af Hudiksvall—Näsvikens jernväg, hvilken skall i slutet af samma år af staten öfvertagas och liqvideras. En för landet under nuvarande svåra tider ganska känbar minskning i tillfälle till arbetsförtjenst för flera tusen arbetare äfvensom i afsättningen af materialier och öfriga effekter af flerahanda slag för jernvägsbyggnadens behof skulle således uppstå, oafsedt de stora olägenheter för staten som blefve en följd deraf, att man i sådan händelse nödgades — sannolikt för ringa pris — realisera statsbanebyggnadens betydliga förråd af inventarier och materialier, såsom icke vidare behöfliga, samt derjemte finge afskeda ingenjörer och arbetare, som under de tolf år, stambanebyggnaden genom Norrland fortgått, hunnit förvärfva arbetskicklighet och vana vid de norrländska förhållandena — arbetskrafter, som skulle blifva ganska svåra att ersätta, när efter kortare eller längre mellanrum arbetet med stambanans fortsättning återupptoges. Allt skäl torde ock vara att, om man skall fortsätta byggandet, begagna de nu-

varande konjunkturerna, då materialpris äro billiga och riklig tillgång på arbetskrafter finnes.

Af dessa skäl och under åberopande i öfrigt af hvad myndigheterna och jernvägskomitén anfört anser jag mig böra tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att aflåta nådig proposition om anläggande af en stambana genom öfre Norrland och om arbetenas påbörjande redan år 1887.

Öfvergår jag nu till frågan om den trafikinkomst, som den förevarande jernvägen kan antagas lemna, så är uppenbart att en jernväg, som å stora delar af dess sträckning genomgår ännu glest befolkade och föga odlade trakter, ej kan under första tiden efter byggandet lemna inkomster, motsvarande dem, som erhållas af stambanor, hvilka genomlöpa våra tätare befolkade landsdelar. Det finansiella utbytet af en stambana genom öfre Norrland, om jag dermed afser den direkta inkomst statsverket af banan hemtar, kan således under den närmaste framtiden näppeligen blifva särdeles tillfredsställande. Men detta är ju ej heller hufvudändamålet med denna bana. Hufvudändamålet är, såsom jag redan antydtt, — förutom vinnandet af de militära och politiska syften, hvilka ensamt för sig, enligt mitt förmenande, utgöra giltiga skäl för banans tillkomst, — att genom lättare kommunikationer inom de öfre norrländska provinserna och deras sammanbindande genom ett alltid begagneligt trafikmedel med det öfriga Sverige bereda dessa landsdelar möjlighet att till fromma för sig och derigenom äfven för hela landet fullt tillgodogöra sig de rikedomar, som finnas der, men som nu, i saknad af den häfstång till utveckling, som en jernväg utgör, ega intet eller ringa värde. Har jernvägen väl fått tillfälle att utöfva sitt välgörande inflytande på hela näringslivet, — och huru stort detta inflytande är, derpå utgör, bland annat, Jemtland det bästa exemplet, — då skall, derom är jag ock förvissad, denna jernvägs afkastning ingalunda understiga de nettoinkomster flera af våra stambanor lemna. Att med tillförlitlighet på förhand beräkna en blifvande trafiks storlek och beskaffenhet låter sig väl göra, då fråga är om kortare jernbanor mellan betydligare produktionsorter, men icke då banan har en större utsträckning. Man är i sådant fall hänvisad till sannolikhetskalkyler, grundade på de statistiska data, som kunna erhållas. De beräkningar, som i sådant hänseende anstälts öfver de sannolika inkomsterna under banans första skede, hafva emellertid gifvit resultat, vida bättre än man förut, i saknad af närmare kännedom om förhållandena, vågat antaga.

Norrländska jernvägskomitén, som från de af landstingen i de tre öfra länen tillsatta jernvägskomitéer erhållit uppgifter öfver den antagligen blifvande trafiken å banan, har i två tabeller (betänkandet sid. 35, tabellen N:o 40) sammanfört dessa uppgifter, till hvilka jag torde få hänvisa, och komitén har (sid. 58) såsom resultatet af de verkställda beräkningarna uttalat det omdöme, att nettoinkomsten af banan skulle redan i början uthärda jämförelse med motsvarande inkomst vid en del af rikets nu trafikerade stambanor och inom en icke aflägsen framtid antagligen öfverträffa densamma. För beräkningarna finnes ej i sjelfva betänkandet någon närmare redogörelse, men enligt meddelanden, hvilka jag från komitén erhållit, har den på de särskilda komitéernas uppgifter grundade beräkning utfallit på följande sätt.

Den uppgifna persontrafiken motsvarar 10,040,460 personkilometer.

Häraf beräknas $\frac{1}{9}$ för andra klass med 1,115,600 personkilometer	
å 5,25 öre	58,569: —
och på tredje klass således 8,924,860 personkilometer å 3,5 öre	312,370: 10
	370,939: 10.

Godstrafiken utgör 45,218,187 tonkilometer, som å 5 öre	
gör	2,260,909: 35,

hvidan årliga bruttoinkomsten skulle blifva kronor 2,631,848: 45 eller i jemnt tal 2,630,000 kronor och således något mera än 4,900 kronor per kilometer. Driftkostnaden har antagits utgöra 70 procent och årliga nettoinkomsten skulle således uppgå till 789,000 kronor eller nära 3 procent (2,87) å byggnadskapitalet, detta beräknadt till 27½ millioner.

Den nu uppgifna trafiken kan naturligtvis ej vara att påräkna omedelbart efter det jernvägen blifvit för trafik upplåten, utan endast efter hand utveckla sig. Med anledning af den inom komitén väckta frågan om skäl kunde finnas att använda svagare öfverbyggnad verkställdes emellertid beräkningar jemväl öfver den trafik, som kunde motses under banans tidigare trafikperiod, och enligt dessa har man redan under jernvägens första skede kommit till en nettoinkomst af 1,6 procent af byggnadskostnaden. Vid denna beräkning har man, stödande sig på den erkända regeln att inom orter med samma industriella utveckling och samma naturliga tillgångar och behof en jernvägs inkomst är direkt proportionel mot den till banans trafikområde hörande folkmängd, jämfört folkmängdsförhållandena inom den nya banans trafikområde med enahanda förhållanden hos de år 1884

för trafik öppnade statsbanedelarne norr om Bollnäs. Med ledning af den inkomst dessa bandelar nämnda år lemnat (samtliga bandelarne voro då jemförelsevis nya och den 80 kilometer långa sträckningen Bräcke—Ragunda öppnades först 1883 och 1884 för trafik) och med behörig reduktion för det förhållande att persontrafiken å dessa bandelar, såsom till större delen ingående i en mycket anlitad turistled, alltid torde blifva större än å den nya banan, har man funnit att bruttoinkomsten å den senare banan det år denna hinner fullbordas skulle uppgå till 1,600,000 kronor eller 2,985 kronor per kilometer. Driftkostnaden — jemväl beräknad efter jemförelse med de färdiga bandelarne — skulle uppgå till 1,160,000 kronor och nettoinkomsten således till 440,000 kronor, motsvarande, som nyss är sagdt, 1,6 procent å ett byggnadskapital af 27½ millioner.

Den genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg undersökta linien utgår, såsom jag förut nämnt, från Hjelta på Bräcke—Sollefteå-banan i närheten af Långsele kyrka samt Fax- och Ångermanelfvarnes förening och sträcker sig sedermera öfver Aspeå, Skorped, Fors, Pengsjö, Vännäs, Stora Bygdeträsket och Uddfors till Öfver-Luleå, der den sammanträffar med den koncessionerade Luleå—Ofoten-banan. Mellan Fors och Pengsjö äro två alternativa linier undersökta, den vestligare Björnalinien och den östligare Gideålinien. Då den senare, ehuru närmande sig kusten, syntes ega företräde genom bättre kurv- och lutningsförhållanden samt lättare arbeten, då afståndet mellan banans ändpunkter genom valet af denna linie blefve 27 kilometer kortare och då således Gideålinien kräfde den minsta kostnaden, har norrländska jernvägskomitén vid sina beräkningar utgått från Gideålinien och dessa gälla således linien Hjelta—Aspeå—Gideå—Vännäs—Uddfors—Öfver-Luleå.

Förutom den sålunda undersökta linien hafva för vissa delar af öfre norrländska stambanan äfven andra sträckningar blifvit ifrågasatta. Från Sollefteå, Multrå, Sänga och Öfverlännäs kommuner inom Vesternorrlands län har förslag väckts, att bandelen Hjelta—Ed—Skorped skulle utbytas mot en linie Sollefteå—Björkå—Skorped. Den nya banans utgångspunkt skulle således icke blifva Hjelta, — hvilken plats valts hufvudsakligen af tekniska skäl med hänsyn till svårigheterna vid Ångermanelfvens öfvergång och uppgången från elfven till den vattendelare, som skiljer Ångerman dalen från Nätra dalen, — utan utgångspunkten skulle blifva sjelfva Sollefteå. Banan skulle

der öfvergå elfven och sedermera framdragas utefter elfvens venstra (norra) strand till Björkå, hvarifrån den skulle fortsättas först i nordlig och så i vestlig riktning till Skorped. Linien Hjelta—Ed—Skorped är lika lång som linien Sollefteå—Skorped, men som afståndet mellan Hjelta och Sollefteå är 1 mil, blir med den senare linien all trafik till och från Öfre Norrland belastad med en mils större väglängd.

Vidare har på bekostnad af dels Dals, Ytterlännäs, Thorsåkers med flera kommuner inom Vesternorrlands län, dels enskilde personer jemväl en annan sträckning för den första delen af den nya stambanan blifvit undersökt. Banan skulle från Sollefteå ledas i sydostlig sträckning till Nylands lastageplats, derstädes öfvergå Ångermanelfven och derifrån i nordlig och nordvestlig sträckning framföras genom Styrnäs, Sidensjö och Mo socknar till Fors, hvarest den skulle sammanträffa med den af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uppgångna linien. Under det linien Hjelta—Aspeå—Fors är 101,5 kilometer, skulle linien Sollefteå—Nyland—Fors blifva 128,3 kilometer, således 27 kilometer längre. I fråga om denna sträckning har chefen för Generalstaben den 10 sistlidne December afgifvit underdånigt utlåtande och deri alldeles afstyrkt samma sträckning. Efter erinran att det ur militär synpunkt i allmänhet ej kunde vara annat än olämpligt, att en bana genom öfre Norrland förlades nära kusten, framhåller han huru särskildt banans neddragande från Sollefteå längs Ångermanelfven till Nyland skulle försvåra hennes begagnande för Norrlands försvar. »Våra stridskrafter i Norrland», yttrar generalstabschefen, »kunna nemligen aldrig varda så talrika, att man både förmår hålla en operationsarmé samlad, med hvilken man kan möta fienden i fronten, och derjemte kan nöjaktigt besätta alla de punkter, som, till följd af jernvägens utstakning för nära hafvet, måste skyddas, så framt icke antalet dylika punkter inskränkes till det minsta möjliga. Skyddandet af jernvägen vid Nyland och jernvägsbron öfver Ångermanelfven derstädes skulle, särskildt med anledning af terrängens beskaffenhet och mängden af landstigningspunkter i denna trakt, fordra ansevärliga stridskrafter och sålunda bidraga att i högst väsentlig mån minska operationshärens manstyrka. Förslagsställarne omtala sjelfve, huruledes den hamnbassin, som finnes i Ångermanelfven i Nylands grannskap, är lätt tillgänglig för de största fartyg. De till skydd för jernvägsöfvergången afdelade trupper skulle sålunda vara beredde att möta icke blott fiendens landstigningstrupper utan äfven de fiendtliga örlogsfartygens grofva artilleri, något hvartill de påtagligen skola vara alldeles urståndsatte, så framt icke den permanenta befästningskonsten

tages till hjälp. Att en äfven temligen enkel befästning kräfver större kostnader än åtskilliga mil jernvägsanläggning är ett allmänt känt faktum.»

Slutligen hafva från Vesterbottens lappmarks socknar äfvensom från några andra kommuner inom länet önsknings framstälts, att banan skulle genom Vesterbottens södra och mellersta delar erhålla en vestligare, lappmarkens intressen mera tillgodoseende riktning. Banan borde i sådant hänseende vid Bahlfors å den utstakade Björnalinien, i stället för att gå österut till Pengsjö och Vännäs, fortsätta norrut genom Bjurholms och Degerfors socknar och först norr om Stora Bygdeträsk sammanfalla med den andra linien. Någon undersökning eller kostnadsberäkning för en sådan sträckning finnes ej.

Den genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg undersökta linien för stambanan genom öfre Norrland har valts efter framställning af de tre länens särskilda jernvägskomitéeer och således lagts i den riktning, som länens egna representanter ansett för länen lämpligast. Mot hufvudriktningen synas icke heller några väsentliga anmärkningar kunna göras. En bana genom öfre Norrland får ej läggas så nära intill kusten, att man utsätter sig för äfventyret, att den skulle lätteligen upprivas eller tagas i besittning af en landstigande fiende. Redan af detta skäl lærer sträckningen Sollefteå—Nyland—Fors ej böra ifrågakomma. Å andra sidan och med hänsyn både till blifvande trafikinkomster och dertill, att de bibanor, som förr eller senare komma att förbinda hufvudbanan med vigtigare kustorter, ej måtte för mycket förlängas, bör den ej heller förläggas alltför långt inåt landet. Den synes derföre, hvad Vesterbotten angår, så mycket hellre böra beröra Vännäs och ej gå långt vestligare, som Vännäs blifvit af länets jernvägskomité på det bestämdaste framhållen såsom en trakt, der jernvägen borde framgå. Af komiténs karta synes nu, att hufvudlinien i allmänhet framgår i gränsen emellan de tätare och glesare befolkade landsdelarne och intager derigenom ett för den blifvande rörelsen så fördelaktigt läge som med tillbörlig hänsyn till andra med anläggningen afsedda statsändamål gerna kunnat åstadkommas. Det närmare bestämmandet af riktningen torde emellertid, på sätt vid andra stambanor egt rum, böra förbehållas Eders Kongl. Maj:ts närmare afgörande, sedan de fullständiga detaljundersökningar, hvilka måste föregå banans definitiva utstakning på marken, hunnit verkställas. Några sådana detaljundersökningar hafva ännu icke skett af det naturliga skäl, att dessa, såsom förenade med ganska betydliga kostnader, ej bort vidtagas förr än afgjordt är att banan kommer till stånd. På utgången

af dessa undersökningar torde ock böra göras beroende valet af banans utgångspunkt, huruvida denna bör blifva Hjelta eller Sollefteå eller möjligen någon annan plats i närheten; frågan gäller här, såsom jag redan antydt, hvar man skall finna den lättaste eller, rättare sagdt, minst svåra öfvergången öfver vattendelaren mellan Ångerman- och Nätradalén. I afbidan på resultatet af fortsatta undersökningar bör ock anstå med bestämmandet af sträckningen genom den synnerligen svåra terrängen mellan Fors och Pengsjö. Något val mellan den billigare och kortare Gideålinien eller den dyrare och längre, men i strategiskt hänseende förmånligare och derföre af chefen för Generalstaben förordade Björnalinien bör icke ifrågakomma, innan sig visat, om det ej finnes en tredje linie, som, utan att medföra Björnalinien's dryga anläggningskostnader, ändock är belägen på tillräckligt afstånd från kusten. Jag föreställer mig således, att för den öfre Norrländska stambanan ej bör för närvarande bestämmas annan sträckning än *från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped, Vännäs och Uddfors till Öfver Luleå*, med Konungen förbehållen rätt att i öfrigt närmare bestämma de orter banan skall genomgå.

Jag omnämnde nyss bibanor från stambanan till kusten. För två sådana nämligen från Gottne till Örnsköldsvik — 26 kilometer — och från Vännäs öfver Umeå till Holmsund — 43 kilometer — äro kostnadsberäkningar uppgjorda, slutande för den förra å 1,150,000 kronor och för den senare å 2,200,000 kronor. Bibanor torde vidare ifrågakomma till Skellefteå och Piteå och kanske till Nordmaling. Sammanräknade längden af samtliga dessa bibanor skulle uppgå till omkring 140 kilometer. Att sådana bibanor, hvilka blifva af stor betydelse för utvecklingen af stambanans trafik, förr eller senare skola anläggas, är väl otvifvelaktigt, men jag håller före att de nu böra lemnas alldeles ur räkningen och frågan derom öfverlemnas åt framtiden. Skulle staten finna med sin fördel förenligt att sjelf anlägga någon eller några af bibanorna, lär väl detta i allt fall ej böra ske under annat villkor än att den ort, till hvilken bibanan utmynnade, lemnade ett betydligare tillskott.

Kostnaden för stambanebyggnaderna genom nedre Norrland — det vill säga för den uppåtgående stambanan och för tvärbanan genom Jemtland — har i medeltal per mil uppgått till 744,000 kronor. Spårvidden är, som bekant, 1,435 meter (4,83 fot) och rälsvigten 19 skålpund per fot.

Den genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg undersökta och af norrländska jernvägskomitén till grund för dess beräkningar lagda sträckning för stambanan genom öfre Norrland — det vill säga den 50 mil 4,466 fot (535,75 kilometer) långa linien Hjelta—Aspeå—Gideå—Vännäs—Uddfors—Öfver-Luleå — har af undersökningsförrättarne, med antagande af samma grunder och byggnadssätt som följts i nedre Norrland, blifvit beräknad att kosta per mil inom Vesternorrlands län 829,172 kronor, inom Vesterbottens län 742,508 kronor och inom Norrbottens län 579,237 kronor. Kostnaden för hela sträckningen beräknades till 36,574,681 kronor eller i medeltal per mil 729,698 kronor (per kilometer 68,268 kronor).

Den norrländska jernvägskomitén, som hade till uppdrag, bland annat, att afgifva yttrande huruvida vid nämnda stambanas byggnad och trafikerande borde tillämpas samma system som det hittills vid stambanan genom Norrland följda, eller om med hänsyn till den blifvande trafiken förenklingar kunde och borde vidtagas, ledande till nedsättning i kostnaderna, har i anledning häraf först undersökt, huruvida skäl finnes att i ett eller flera hänseenden fullständigt bryta med det hittills tillämpade byggnadssystemet för att på denna väg ernå besparing. De byggnadssätt, som då kunde ifrågasättas, vore användande af en smalare spårvidd än 1,435 meter, användande af lättare räler än 19 skålpund per fot och användande af skarpare lutning än den högsta hittills för Norrland medgifna af 1:60. Efter utredning af fördelarne och olägenheterna vid sådana ändringar i byggnadssättet, har komitén kommit till det slut, att vid öfvervägande af samtliga de förhållanden, som borde beaktas vid valet af spårvidd för ifrågavarande jernväg, den breda egde afgjort företräde framför den smala, att vid sådant förhållande och då skillnaden i kostnad för smalspårig och bredspårig jernväg i verkligheten icke medförde någon fördel, om man deremot vägede de ökade utgifter och hinder, som olikheten i spårvidd föranledde, alla skäl saknades att på denna väg söka ernå en lägre anläggningskostnad, samt att intetdera af de båda andra sätten för minskande af banans anläggningskostnad medförde några verkliga besparingar, utan endast ledde derhän, att man åstadkomme en sämre, med olägenheter i större eller mindre grad behäftad jernväg, å hvilken driftkostnaderna blefve i betydlig grad förhöjda, hvadan komitén ansåge sig hafva fulla skäl att äfven afstyrka förändring i byggnadssättet i någondera af dessa båda hänseenden. Banan borde från början erhålla en sådan konstruktion, att hon kunde utan särskilda anstalter för stärkande af banans trafik-

förmåga motsvara de fordringar, som komme att ställas på henne, när den motsedda tillväxten i trafik inträffade.

Då komitén sålunda funnit omfattningen och beskaffenheten af den trafik, som vore att påräkna för en stambana genom öfre Norrland, böra utesluta användandet af vare sig mindre spårvidd, lättare öfverbyggnad eller skarpare lutningar än vid statens öfriga jernvägar i Norrland, har komitén undersökt, huruvida icke det önskade målet — nedsättning i kostnaderna — skulle kunna på annat sätt vinnas, utan att en afsevärd minskning i jernvägens trafikförmåga eller höjning i driftkostnaden deraf blefve en följd. I sådant syfte har komitén föreslagit, att banan skulle erhålla en lutning af 1:60 öfverallt der terrängförhållandena dertill föranledde, i stället för att de af undersökningsförrättarne uppgjorda kostnadsförslagen hvilat på antagandet, att detta lutningsförhållande skulle användas endast der sådant icke kunde undvikas och att mindre branta lutningar företrädesvis borde sökas. Vidare har komitén ansett, att vissa delar af jernvägsarbetena kunde utföras på ett enklare sätt än hittills och att äfven i öfrigt åtskilliga anordningar skulle kunna vidtagas, genom hvilka jernvägen komme att något skilja sig från förutvarande statsbanor i Norrland. Dessa förenklingar äro hufvudsakligen mindre antal trafikstationer, inskränkning af bangårdarnes storlek, minskadt antal banvaktstugor, enklare och billigare stängsel kring banområdet, mindre dyrbara stenarbeten o. s. v. Genom vidtagande af dessa förenklingar och med beräkning af de senare årens pris å jern och stål har komitén kommit till en kostnadsberäkning, som med icke mindre än 9 millioner kronor eller 25 % understiger den af undersökningsförrättarne uppgjorda. Linien Hjelta—Aspeå—Gideå—Vännäs—Uddfors—Öfver-Luleå skulle nämligen enligt komiténs åsigt kunna anläggas för en summa af 27,437,750 kronor (rörlig materiel inberäknad) eller 51,214 kronor per kilometer. Skulle Björnalinien anses böra väljas (i hvilket fall banans längd blir 563 kilometer), ökas kostnaden med något öfver en million eller till 28,494,000 kronor.

Jernvägskomitén hade ock att yttra sig, om anledning förefunnes att vid banans byggande i större eller mindre mån använda entreprenadsystemet. Den undersökning af skälen för och mot systemet, som komitén anställt (betänkandet sid. 58—71), har föranledt komitén att såsom sin åsigt uttala, att komitén saknat tillräckliga skäl att nu förorda en ovillkorlig öfvergång till fullständigt entreprenadsystem, men tillstyrkte det vederbörande förvaltning måtte erhålla uppdrag att, vare sig på beting eller efter pröfning af infordrade anbud, på entreprenad

låta utföra större eller mindre del af arbetet, derest förvaltningen funne sådant förenligt med statens fördel.

Det af jernvägskomitén sålunda förordade system för byggandet af stambanan genom öfre Norrland och komiténs derpå grundade kostnadsberäkningar synas vara af beskaffenhet att i allmänhet kunna godkännas. Komitén torde hafva framlagt fullgiltiga skäl för att banan bör erhålla samma spårvidd och öfverbyggnad som öfriga stambanor i Norrland och att den brantaste lutningen ej bör öfverstiga 1:60. Å andra sidan lär, med hänsyn till de närvarande förhållandena inom öfre Norrland, allt skäl förefinnas att genomföra de förenklingar i byggnadsplanen, komitén förordat i fråga om stationernas antal, bangårdarnas storlek, bevakningen o. s. v. Dessa inskränkningar inverka ej på jernvägens trafikförmåga, och skulle framdeles, vid en ökad trafik, större bangårdar, flera banvaktstugor med mera finnas vara af behof påkallade, så kan sådant åstadkommas utan större kostnad än om det skett samtidigt med sjelfva anläggningen.

Cheferna för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och Trafikstyrelsen hafva icke heller mot dessa förenklingar haft annat att erinra, än att chefen för den senare styrelsen påpekat, att vaktstugornas antal möjligen behöfde något ökas på sträckningarne genom de glesast befolkade trakterna, der biträde af extra personal vid påkommande behof synnerligen vintertiden ej kunde med säkerhet påräknas. Då emellertid verkliga behofvet först visade sig efter någon tids trafik, har han ansett någon ändring af komiténs förslagsberäkningar ej böra häraf föranledas.

Deremot har chefen för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uttalat betänkligheter mot komiténs till en högst väsentlig minskning i kostnaderna ledande förslag, att lutningsförhållandet 1:60 skulle blifva regel öfverallt, der besparing i terrasseringskostnaden kunde vinnas genom användandet af en dylik brantare stigning, i stället för att enligt de af styrelsen för undersökningsförrättarne bestämda normer sådan stigning endast undantagsvis fått användas. Han har dervid erinrat, att lutningarnes nedbringande till 1:100 medförde en betydligt ökad trafikförmåga, och att fördelarne här af — särskildt med hänsyn dertill att en tung godstrafik kräfde billiga fraktkostnader — vore så stora, att de väl vore värda ej obetydliga uppoffringar. Att det ur trafikens synpunkt i allmänhet är synnerligt önskvärdt, att lutningsförhållandena nedbringas till 1:100, kan naturligtvis icke förnekas; Men då på nu ifrågavarande stambana lutningar af 1:60 på en mängd ställen ej kunna undvikas utan ytterligt ökade kostnader, och tågen således i allt fall måste anordnas för en dylik brantare stigning, synes

mig vinsten i trafikförmåga genom lutningarnes nedbringande på mellansträckorna ej blifva synnerligt nämnvärd, så framt man ej lyckas finna en oafbruten sträckning af 10, 15 mil, der brantare lutningar kunna undvikas. Möjligen låter detta sig göra på linien inom öfre Vesterbottens län och inom Norrbottens län, det vill säga ungefär på sträckningen mellan Skellefteå och Öfver-Luleå. Härom torde således närmare detaljundersökningar böra verkställas före slutliga fastställandet af sträckningen, men i öfrigt synes mig komiténs förslag äfven i denna del böra godkännas.

Mot komiténs yttrande i fråga om entreprenadsystemet — ett yttrande afgifvet, likasom komiténs förslag i öfriga delar, utan någon meningsskiljaktighet — har jag ej funnit anledning till erinran. Jag tillstyrker således att, derest jernvägens byggande varder beslutadt, Eders Kongl. Maj:t ville gifva Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uppdrag att vare sig på beting eller, efter pröfning af infordrade anbud, på entreprenad låta utföra större eller mindre del af arbetet, derest styrelsen finner sådant med statens fördel förenligt.

Komiténs kostnadsberäkningar för en stambana genom öfre Norrland sluta, såsom jag förut tillåtit mig nämna, på i rundt tal 27½ millioner kronor, om Gideålinien, och 28½ millioner kronor, om Björnalinien väljes. Å ena sidan blifva dessa kostnader något minskade genom utfästelsen från Vesterbottens kommuner att lemna afrösningsjord utan lösen, å andra sidan kunna de komma att ökas, derest lutningsförhållandena finnas kunna och böra nedbringas å någon längre sträckning. För ett arbete, som skall fortgå under en följd af år, kunna ock kostnadsberäkningarne undergå ändring i följd af inträffad förändring i arbetslöner och pris å materialier. I alla händelser lära dock kostnaderna kunna antagas komma att understiga 30 millioner kronor.

I fråga slutligen om det belopp, som för hvarje år borde anvisas, har chefen för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i den till mig aflemnade promemoria i ämnet anført, att, om det årliga byggnadsanslaget bestämdes till endast två millioner kronor samt arbetena i följd häraf komme att fortgå på endast ett arbetsdistrikt, så skulle, med en kostnadssumma af omkring 28 millioner kronor, en tid af ända till 14 år erfordras, innan jernvägsanläggningen i sin helhet kunde hinna fullbordas. Ett så långsamt tillvägagående i utförande af ett arbetsföretag af den omfattning som det ifrågavarande kunde emellertid,

enligt chefens åsigt, icke vara ekonomiskt eller ändamålsenligt. De nuvarande konjunkturerna, då, såsom redan blifvit erinradt, materialerna vore billiga och tillgången på arbetskrafter riklig, borde begagnas. Genom ett långsammare bedrifvande förädrades arbetena i afsevärd mån, enär årliga förvaltnings- och åtskilliga allmänna omkostnader vore i det närmaste desamma, antingen arbetena fortginge på ett arbetsdistrikt med årligt anslag af 2 millioner kronor eller på två arbetsdistrikt med tillsammans 4 millioner kronor. Öfvervägande skäl talade derföre för det större årsanslaget å 4 millioner, hvarigenom ock det öfre Norrland så mycket tidigare skulle komma i åtnjutande af de stora fördelar, som man genom banans dragande derigenom åsyftade.

De af chefen för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anförda skäl för att årliga byggnadsanslaget till den öfre norrländska stambanan bör blifva omkring 4 millioner kronor, hvarigenom denna bana, d. v. s. vårt stambanenäts utsträckning till Lule elf, skulle kunna fullbordas på åtminstone 7 å 8 år, eller vid utgången af år 1894, synas mig förtjenta af uppmärksamhet, helst då man ihågkommer, att det finska stambanenätet redan i år lär uppnå Uleåborg. En summa af fyra millioner om året öfverstiger heller icke det belopp som för hvart af de båda sista åren och för innevarande år anvisats till stambanebyggnader. Sålunda har Riksdagen beviljat för år 1884:

till banan Bräcke—Sollefteå	kronor	2,500,000: —
» » Söderhamn—Kilafors	»	1,500,000: —
Summa kronor		4,000,000: —

för år 1885: till banan Bräcke—Sollefteå	kronor	2,000,000: —
» » Söderhamn—Kilafors	»	1,600,000: —
» » Sundsvall—Torpshammar	»	1,600,000: —
Summa kronor		5,200,000: —

och för år 1886: till banan Bräcke—Sollefteå	kronor	2,000,000: —
» » Söderhamn—Kilafors	»	247,000: —
» » Sundsvall—Torps-		
hammar	»	2,154,000: —
» » Hudiksvall—Ljusdal	»	2,000,000: —
Summa kronor		6,401,000: —

Med hänsyn emellertid både till de belopp, som för år 1887 erfordras till andra stambanebyggnader, och till den omständighet, att under första byggnadsåret, innan de nödvändiga detaljundersökningarna för bestämmande af liniens definitiva sträckning hunnit fullbordas, något byggnadsarbete i större skala eller på två distrikt ej bör ifrågakomma, torde för år 1887 till stambanan genom öfre Norrland böra äskas ett vida mindre belopp än det som sedermera, enligt hvad jag nu tillåtit mig anförä, torde böra till samma bana årligen anslås. Till Hudiksvall—Ljusdalsbanan äro för år 1887 redan anvisade 2,350,300 kronor och för afslutande af Bräcke—Sollefteåbanan har Eders Kongl. Maj:t för samma år äskat 750,000 kronor. Sammanlagda anslagssumman för år 1887 för dessa båda banor uppgår således till 3,100,300 kronor. Och vid sådant förhållande samt med stöd jemväl af den åsigt jag uttalat, att omkring fyra millioner kronor årligen synas böra användas, lärer — på sätt chefen för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ock hemställt — 1887 års anslag till påbörjande af stambanan genom öfre Norrland böra begränsas till en million kronor att anvisas till utgående från Riksgäldskontoret. De detaljundersökningar af de olika ifrågasatta sträckningarne, hvilka, derest banans byggande beslutas, böra ofördröjligen vid ingången af instundande sommar sättas i gång, lära kunna tills vidare förskottteras af tillgängliga medel.

På grund af hvad jag nu anför, tillåter jag mig i underdånighet hemställa, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen besluta,

att en stambana af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrland, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet, skall anläggas från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped, Vännäs och Uddfors till Öfver-Luleå, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter jernvägen bör genomgå;

samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisa ett särskildt anslag af en million kronor.»

Hvad föredragande departementschefen sålunda tillstyrkt och hvori statsrådets öfrige ledamöter in-

stämde, behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt befalde att, i enlighet dermed, nådig proposition till Riksdagen skulle aflåtas, så lydande, som bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

J. Meijer.