

N:o 29.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående stambanans genom öfre Norrland sträckning mellan Skorped och Vännäs; gifven Stockholms Slott den 15 februari 1888.

Under åberopande af bifogade utdrag af protokoll öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t föreslå Riksdagen besluta, att stambanan genom öfre Norrland skall mellan Skorped i Vesternorrlands län och Vännäs i Vesterbottens län framdragas öfver Anundsjö, Björna, Trehörningsjö och Nyåker, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, banan skall genomgå.

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

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 15 fe-
bruari 1888.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern friherre BILDT,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve EHRENSVÄRD,
Statsråden: LOVÉN,
friherre VON OTTER,
VON KRUSENSTJERNA,
WENNERBERG,
BERGSTRÖM,
friherre PALMSTIERNA,
friherre VON ESSEN och
LÖNEGREN.

1:o.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde:
»Den af Eders Kongl. Maj:t till 1886 års riksdag gjorda fram-
ställning angående anläggandet af en stambana genom öfre Norrland
blef af Riksdagen på det sätt bifallen, att Riksdagen beslöt, att en
stambana af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de
öfriga stambanorna genom Norrland, men med iakttagande af vissa
förenklingar i byggnadssättet skulle anläggas från Sollefteå eller lämp-
lig punkt i dess närhet öfver Skorped till Vännäs, med rätt för Eders

Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter å linien mellan banans utgångspunkt och Skorped, hvilka jernvägen borde genomgå, samt under villkor i öfrigt, att förslag till jernvägens sträckning mellan Skorped och Vännäs blefve för en kommande riksdag framlagdt, och att landsting, kommuner eller enskilde antingen kostnadsfritt för staten afstode all för anläggningen erforderlig mark eller ock lemnade staten ersättning för den kostnad, förvärfvandet af full dispositions- och eganderätt till sådan mark kunde medföra.

Genom nådigt bref den 7 mars 1887 bestämde Eders Kongl. Maj:t Långsele station å Bräcke—Sollefteåbanan till utgångspunkt för den ifrågavarande stambanan och fastställde densammas sträckning derifrån till Skorped. Arbetena å den sålunda fastställda linien påbörjades genast derefter och fortgå så, att innan detta års utgång hela linien fram till Skorped torde vara färdigterasserad och till större delen skenlagd.

Vid de jernvägsundersökningar, som, enligt hvad jag till statsrådsprotokollet den 29 januari 1886 i underdånighet anmälde, föregått Eders Kongl. Maj:ts ofvan berörda framställning till samma års riksdag, hade å en del af sträckan mellan Skorped och Vännäs alternativa linier utstakats, nemligen en inre, den s. k. Björnalinien, och en yttre, den s. k. Gideålinien. Enligt dessa undersökningar skulle Björnalinien blifva 27 kilometer längre och i anläggningskostnad omkring 1,300,000 kronor dyrare än Gideålinien. Ut i mitt yttrande till nyssnämnda statsrådsprotokoll uttalade jag emellertid den uppfattningen, att det närmare bestämmandet af riktningen borde, på sätt vid andra stambanor egt rum, förbehållas Eders Kongl. Maj:ts närmare afgörande, sedan de fullständiga detaljundersökningar, hvilka måste föregå banans definitiva utstakning på marken, hunnit verkställas. Några sådana undersökningar hade då icke skett, emedan desamma, såsom förenade med ganska betydliga kostnader, icke bort vidtagas förr än afgjordt vore, att banan komme till stånd. Men under sistlidna år hafva noggranna och detaljerade undersökningar egt rum, afseende att dels närmare undersöka och jemföra de förut uppgångna alternativa liniernas företräden sinsemellan i tekniska och ekonomiska hänseenden, dels ock tillse, om och hvilka förbättringar kunde och borde åstadkommas uti de förut undersökta jernvägslinierna emellan Skorped och Vännäs i deras helhet. Sedan derefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti skrifvelse den 20 december 1887 afgifvit redogörelse härför och förslag till banans sträckning mellan Skorped och Vännäs, samt ej mindre Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands och Vesterbottens län än äfven chefen för generalstaben uti ärendet sig yttrat, torde jag nu få inför

Eders Kongl. Maj:t i underdånighet anmäla denna fråga, så att nådig proposition derom må kunna till nu församlade Riksdag aflåtas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uti sin ofvan berörda skrifvelse hufvudsakligen anfört följande:

De under sistlidna år verkställda utstakningarna hade alltigenom blifvit utförda i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts förslag och Riksdagens beslut, att banan genom öfre Norrland skulle anläggas med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet. Dessa förenklingar hade i väsentligaste mån åstadkommits derigenom: *att*, då man förut vid stambanans utstakning sökt undvika ett samtidigt användande af tillåtna skarpaste lutningar och krökningsradier, detta icke vid de nu skedda undersökningarne tillämpats, der man genom frångående af denna princip kunnat erhålla några afsevärda besparingar i anläggningskostnaderna, och vore minsta krökningsradien 300 meter och skarpaste lutningen 1 : 62,5 eller 16 millimeter per meter; *att*, vid utläggning af balanslinien, markens yta följts med begagnande af skarpa lutningar öfverallt, der någon nämnvärd nedsättning i terrasseringskostnaden kunnat derigenom vinnas; *att* inskränkningar blifvit iakttagna i afseende å stationernas antal och beskaffenhet i det att, bland annat, stationer blifvit beräknade att anläggas endast å de punkter, der för närvarande någon trafik kunde vara att upphemta eller der större eller mindre i ådalarne framgående vägar korsades och hvarifrån trafik kunde tillföras banan; *att* vattenstationer icke alltid blifvit förlagda å trafikstationerna, utan endast i de fall, då sådant kunnat ske utan dyrbarare vattenledningar och pumpverk, hvarför ock en del vattenstationer blifvit beräknade att anläggas å platser utmed banan, der vatten utan svårighet kunde erhållas, och med iakttagande af ett afstånd af högst 35 kilometer från hvarandra eller närmaste trafikstation; *att* minskning i banvaktstugornas antal egt rum, i det att endast tre sådana beräknats å hvarje bansträcka om 10 kilometer; samt *att* för hela banlinien beräknats endast enkel telegrafledning.

De förkortningar i vägens längd, hvilka man vid undersökningarne sökt åstadkomma, hade i anseende till terrängförhållandena och de i allmänhet djupt nedskurna vattendragen stundom visat sig medföra höga och dyrbara brobyggnader, hvilka, hvad beträffade detaljkostnaderna, visade en dyrbarare anläggning. Men detta system, att medelst mera dyrbara brobyggnader öfvergå vattendragen för åstadkommande af vägförkortning, hade icke tillämpats utom i de fall, då just derigenom kunnat vinnas motsvarande och större besparingar i afseende å anläggningskostnaden *i dess helhet*.

Genom sistlidna års undersökningar, hvilka omfattat dels bandelen från Skorped till Yttersel dels ock två alternativa linier mellan Yttersel och Vännäs, hade förstnämnda sträcka kunnat något förbättras, såsom genom en fördelaktigare uppgång från Skorped till Mosjö äfvensom genom förbättrad nedgång från Gensjö fåbodar till Anundsjö station. Det erfordrades emellertid å denna bandel fortfarande högst betydliga sprängnings-, gräfnings- och fyllnadsarbeten, såväl vid nedgång till och öfvergång af Ufsjön som vid uppgång derifrån till Gensjö fåbodar och vidare öfver Tvärbäcksdalen till Anundsjö. Å denna bansträcka mellan Skorped och Yttersel, hvilken hade en längd af 32,481 meter, hade i afseende å lutnings- och krökningsförhållanden iakttagits: att summan af höjningen och sänkningen vore 340 meter; att sammanräknade längden af lutningar 1 : 62,5 vore 9,300 meter eller 28,6 procent af hela längden; att lutningar mellan 1 : 62,5 och 1 : 100 förekomme till en sammanräknad längd af 12,026 meter eller 37,1 procent af hela längden; att lutningar af 1 : 100 och deröfver förekomme till en längd af 5,476 meter eller 16,8 procent af hela längden; att horisontal bana funnes å sammanlagdt 5,679 meter eller 17,5 procent af hela längden; att kurvor med 300 meters radie förekomme å sammanlagdt 1,546 meter eller 4,8 procent af hela längden; att kurvor med öfver 300 meters och till och med 500 meters radier förekomme å sammanlagdt 8,143 meter eller 25 procent af hela längden; samt att rak bana förekomme till en sammanräknad längd af 17,841 meter eller 54,9 procent af hela längden. Anläggningskostnaden vore beräknad till 1,639,000 kronor utan rörlig materiel samt till 1,801,500 kronor med dylik materiel.

Hvad vidare beträffar sträckningen mellan Yttersel och Vännäs, hade för densamma, såsom förut blifvit nämnt, vid de föregående preliminärundersökningarna två alternativa linier blifvit utstakade, nemligen Björnalinien och Gidealinien. Den förra eller *Björnalinien* hade utstakats från Yttersel i östlig riktning genom Gunnsjöåns dalgång till Fors och derefter böjts i spetsig vinkel mot norr för att öfver Björna uppgå till Trehörningsjö. Härifrån hade linien åter fått göra en högst betydande från hufvudriktningen mellan Skorped och Vännäs afvikande krökning vesterut och uppgått i Lögdeelfs dalgång till Johannisbo, der den vändt i spetsig vinkel och nedgått på södra sidan af den s. k. Ångermanbahlen samt följt Öreelfs dalgång till Agnäs. För att derifrån kunna uppstiga och öfvergå den norr om detta vattendrag belägna höjden, hade det varit nödigt draga linien i sydostlig riktning utmed Öreelf och att ingå i en i detta vattendrag utmynnande bäckdal samt följa densamma till Hvitvattnet i nordlig riktning. Från

Hvitvattnet hade linien måst göra en betydligare böjning åt öster och framförts öfver Brännland och Pengsjö till Vännäs.

Denna plan för jernvägsliniens framdragande vore på grund af angifna betydliga vägkrökningar så ofördelaktig, att, då raka linien mellan Yttersel och Vännäs vore 94 kilometer, nyssnämnda utstakning uppginge i längd till öfver 155 kilometer eller 155,165 meter. Härtill komme, att såväl kröknings- och lutningsförhållandena som anläggningskostnaderna lemnade ett högst ofördelaktigt resultat.

I anledning häraf hade under sistlidna år gjorts försök att, i stället för att från Yttersel och i Gunnsjöans dalgång öfver Fors uppgå till Björna, genom Utteråns dalgång uppstiga å vattendelaren. Detta försök hade krönts med den framgång, att den nya linien, öfvergående Björnsjön samt följande sjön Ledungens norra strand, kunde i denna rigtning framkomma till den lågt belägna Björnadalen, hvarigenom en vägförkortning af omkring 9 kilometer vunnits, utan att terrasseeringsarbetena försvårades eller en högre öfvergång af vattendelaren erfordrades. Emellan Björna och Trehörningsjö följde den nya linien någorlunda den förut utstakade sträckningen öfver Mattarbodum och Långvattnet till Trehörningsjö.

Sedan det från Trehörningsjön utgående vattendraget korsats, öfverginge linien Lögdeelf i närheten af Vestansjö samt framginge vidare öfver Vackerås och Grönmäs till Brattsbacka. Några större terrängsvårigheter hade icke lagt hinder i vägen för denna med hänseende till hufvudrigtningen lämpliga sträckning, och å den nya linien hade betydligt lägre öfvergångar af vattendelarne mellan Lögdeelf och Leduån samt mellan detta vattendrag och Öreelf erhållits än å den gamla linien, hvarjemte den väsentliga afvikning, som den gamla sträckningen gjorde genom att uppgå till Johannisbo, kunnat undvikas. Som öfvergång af Öreelfs djupt nedskurna vattendrag och dalgång vore förenad med stora svårigheter och ej kunde verkställas utan att gifva linien betydliga krökningar, vore från Brattsbacka till Vännäs två alternativa sträckningar utstakade.

Af dessa linier hade den ena framdragits öfver Öreelf vid Agnäs för att der kunna inkomma i den äldre öfver Agnäs utstakade linien; men då densamma å sin sträckning härifrån till Vännäs gjorde en betydande S-krökning, hade en linie försökts, som, utgående från Lågsjö, framdrogs öfver Hvitvattnet och Pengforsen till Vännäs. Å denna sträckning mötte emellertid ej allenast i uppstigningen från Agnäs till Lågsjö utan ytterligare å nästan hela sträckningen till Umeelf svåra terränghinder, hvarför linien, med en betydlig krökning mot norr, hade måst

framdragas till Braxele och sedan i långa och svåra lutningar nedgå till och öfvergå Umeåelf vid Pengforsen samt vidare framdragas öfver Norrmalm till Vännäs. Till följd af de ogynsamma terrängförhållandena i denna linie, hvilka förorsakade en betydlig afvikning från hufvudrigtningen och deraf uppkommande vägförlängning samt svåra och skarpa krökningar, hade det varit nödigt söka en annan öfvergång af samt uppstigning från Öreelf å vattendelaren mellan detta vattendrag och Hörneå.

Utgående från Brattsbacka hade linien därför följt Leduåns vattendrag till Nyåker och nedginge derifrån till Öreelf för att efter öfvergång af detta vattendrag uppstiga och nedom Tallbergs by framgå på södra sluttningen af den mellan Hvitvattnet och Tallberg befintliga höjden till Hörnsjö och Östanbäck. Här korsades den äldre, år 1884 undersökta linien; och hade det lyckats att, med undvikande af liniens böjning nedåt Pengsjö, kunna i fördelaktig riktning framdraga den nya linien öfver Nyland och Fagernäs samt derifrån fortsätta densamma med öfvergång af Umeelf vid Nyby till Vännäs.

Med undantag af en för öfvergång af Öreelf nödig, särdeles hög brobyggnad och betydande terrasseringsarbeten i de å båda sidor om elfven uppgående långa lutningarna samt en bergtunnel vid Tallberg om 150 meters längd vore terrängen i allmänhet fördelaktig för liniens framdragande.

Genom Björnalinien omstakning från Trehörningsjö till Vännäs eller öfver Brattsbacka, Nyåker och Tallberg i stället för öfver Johannisbo, Agnäs, Hvitvattnet och Pengsjö hade vägens längd förkortats med öfver 25 kilometer.

Vid jemförelse mellan de nu angifna alternativa sträckningarne å linien från Brattsbacka till Vännäs visade sig linien öfver Nyåker hafva följande företräden framför en dylik öfver Agnäs, nemligen: att vara 3,091 meter kortare; att hafva sammanräknadt 166 meter mindre höjningar och sänkningar; att ega 2,355 meter mindre bansträcka i krökningar om 300 å 400 meters radier; att vid Nyåker erbjuda lämpligare läge för en station än vid Agnäs; samt att kräfva en till 182,000 kronor beräknad mindre anläggningskostnad, i det att kostnaden för en linie från Brattsbacka till Vännäs öfver Agnäs beräknats till 2,930,000 kronor och öfver Nyåker till 2,748,000 kronor.

På grund af dessa företräden ansåge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen liniens sträckning mellan Brattsbacka och Vännäs öfver Nyåker och Tallberg vara att föredraga framför den öfver Agnäs.

Den s. k. *Gideålinien*, hvilken jemväl blifvit under nästlidna år ånyo undersökt, framgår, enligt hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare anför, i nordostlig riktning öfver Klingre, Fors fäbodas, Landsjö, Sörgissjö till Gideåelfs utlopp ur Storsjön. Efter öfvergång af detta vattendrag fortgår linien förbi Hundsjöarne till Flärke och uppstiger utmed Grysjön till Aborrtjern samt inkommer sedermera i Vesterbottens län för att derefter med en stor böjning vesterut nedgå till och öfvergå Lögdeelf. På andra sidan detta djupt nedskurna vattendrag uppstiger linien till Stafsjöholm och nedgår derefter med långa och skarpa kröknings- och lutningsförhållandena i nämnvärd mån förbättrats; men deremot hade terrasseringsarbetena blifvit betydligt förminskade.

Genom de senaste undersökningarna hade å denna linie hvarken åstadkommits någon väsentlig förändring i liniens sträckning eller kröknings- och lutningsförhållandena i nämnvärd mån förbättrats; men deremot hade terrasseringsarbetena blifvit betydligt förminskade.

I öfverensstämmelse med hvad ofvan blifvit anfördt om minskning i stationernas antal, hade å linien Skorped—Vännäs beräknats anläggning af endast följande *stationer*, nemligen:

Å den gemensamma linien *Skorped—Yttersel*:

vid *Skorped* och vid *Anundsjö*, 21 kilometer från Skorped, hvarjemte i kostnadsförslaget upptagits en *mötesplats* vid Yttersel, hvilken, om och när en bibana till Örnsköldsvik komme till stånd, beräknats bära, såsom lämpligaste utgångspunkten för denna bibana, utvidgas till fullständig station.

Å den s. k. *Björnalinien*:

vid *Björna*, 24 kilometer från Anundsjö;
vid *Trehörningsjö*, 26 kilometer från Björna; och
vid *Nyåker*, 31 kilometer från Trehörningsjö.

Å den s. k. *Gideålinien*:

vid *Gottne*, 16 kilometer från Anundsjö;
vid *Gideå*, 42 kilometer från Gottne;
vid *Flärke*, 11 kilometer från Gideå;
vid *Stafsjöholm*, 25 kilometer från Flärke;
vid *Torrböle*, 22 kilometer från Stafsjöholm.

Slutligen skulle station anordnas vid *Vännäs*, den gemensamma ändpunkten för de båda alternativa linierna, belägen 42 kilometer från Nyåker och 32 kilometer från Torrböle.

Derjemte hafva, då afståndet mellan stationerna varit för stort, i öfverensstämmelse med föreskriften i Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 16 mars 1877, planering och ballastning beräknats mellan Skorped och Vännäs för 6 mötesplatser, om linien drages öfver Björna, och för 5 dylika, om linien drages öfver Gideå.

Af den jemförelse, hvilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anställt i tekniskt hänseende emellan de båda under sistlidna år ifrån Yttersel till Vännäs utstakade linierna, hvarvid för Björnalinien valts alternativet öfver Nyåker och Tallberg, framgår:

att Björnalinien, hvilken är 120,578 meter lång, är 6,634 meter kortare än den 127,212 meter långa Gideålinien;

att summan af höjningar och sänkningar å Björnalinien är 1,194 meter och å Gideålinien 1,280 meter eller 86 meter mindre å den förra linien;

att beträffande lutningsförhållandena sammanräknade längden af lutningar om 1 : 62,5 utgör å Björnalinien 55,280 meter och å Gideålinien 55,938 meter eller 658 meter mera å den senare linien;

att lutningar mellan 1 : 62,5 och 1 : 100 förekomma på Björnalinien till en sammanlagd längd af 13,323 meter och på Gideålinien till en sammanlagd längd af 19,205 meter eller 5,882 meter mera å den senare linien;

att lutningar från och med 1 : 100 till 1 : 200 förefinnas å Björnalinien på en sammanlagd längd af 10,522 meter och å Gideålinien på 11,835 meters längd eller 1,313 meter mera å den senare linien;

att horizontal bana förekommer å Björnalinien till en sammanlagd längd af 29,968 meter och å Gideålinien till en längd af 31,054 meter eller 1,086 meter mera å Gideålinien;

att, beträffande kurvor, sådana med 300 meters radie förekomma å Björnalinien till en längd af 12,844 meter och å Gideålinien till en längd af 20,296 meter eller 7,452 meter mera å Gideålinien;

att kurvor med radier från och med 325 till och med 550 meter förekomma å Björnalinien till en längd af 26,056 meter och å Gideålinien till en längd af 21,003 meter eller 5,053 meter mera å Björnalinien;

att kurvor med radier af 600 meter och derutöfver förekomma å Björnalinien till en längd af 13,369 meter och å Gideålinien till en längd af 13,749 meter eller 380 meter mera å Gideålinien;

att rak bana förekommer till en längd af 68,309 meter å Björnalinien och till en längd af 72,164 meter å Gideålinien eller 3,855 meter mera å den senare linien;

att den erforderliga jordflyttningen å Björnalinien uppgår till 1,482,097 kubikmeter och å Gideålinien till 1,504,837 kubikmeter eller 22,740 kubikmeter mera å den senare linien; samt

att förekommande bergsprängning uppgår å Björnalinien till 24,035 kubikmeter och å Gideålinien till 47,193 kubikmeter eller 23,158 kubikmeter mera å den senare linien.

Hvad beträffade *anläggningskostnaden* för de särskilda linierna mellan Yttersel och Vännäs, hade denna beräknats för Björnalinien till 6,391,000 kronor utan rörlig materiel och till 6,994,000 kronor med rörlig materiel, och för Gideålinien till 6,348,000 kronor utan rörlig materiel och till 6,984,500 kronor med dylik materiel.

Under medräkning af den för båda de alternativa sträckningarna gemensamma bandelen mellan Långsele och Yttersel, hvilken i längd utgjorde 94,481 kilometer och hvarför kostnaden utan rörlig materiel beräknats till 5,314,000 kronor och med rörlig materiel till 5,786,000 kronor, utgjorde linien Långsele—Skorped—Björna—Vännäs 215,059 kilometer i längd, med en beräknad anläggningskostnad af 11,705,000 kronor, förutom kostnad för rörlig materiel, hvilken, beräknad efter 5,000 kronor för kilometer, skulle belöpa sig till 1,075,000 kronor, hvadan hela kostnaden för banan blefve 12,780,000 kronor. Linien Långsele—Skorped—Gideå—Vännäs innehölle i längd 221,693 kilometer och skulle kosta i anläggning 11,662,000 kronor förutom kostnaden för rörlig materiel, hvilken efter nyssnämnda beräkning uppginge till 1,108,500 kronor, så att banans hela kostnad blefve 12,770,500 kronor.

Till denna jämförelse mellan de båda alternativa linierna, genom hvilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser Björnalinien företräden framför Gideålinien vara ådagalagda, fogar bemälda styrelse den upplysningen, att Gideålinien är Björnalinien underlägsen i trafikförmåga på grund af de ovanligt svåra lutnings- och krökningsförhållanden, som i förening förefinnas å Gideålinien mellan Vesterbottensgränsen och Öreelf.

Då den större eller mindre *folkmängden* i den landsort, en jernväg genomgår, naturligen har ett stort inflytande på rörelsen å den stambana, som kommer att genomskära densamma, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med ledning af statistiska centralbyråns uppgift å folkmängden den 31 december 1886, uppgjort en tablå öfver befolkningens storlek inom ett område af 60 kilometers bredd eller 30 kilometer å ömse sidor om hvardera af de båda linierna. Inom dessa områden fördelar sig befolkningen sålunda:

för Björnalinien:	
å vestra sidan	5,564 personer,
å östra sidan	26,338 »
	<hr/>
	tillsammans 31,902 personer,
för Gideålinien:	
å vestra sidan.....	11,276 personer,
å östra sidan	24,530 »
	<hr/>
	tillsammans 35,806 personer.

Medtages hela den vesterut intill riksgränsen och den österut till kusten boende befolkningen, blifver antalet invånare:

för Björnalinien:	
å vestra sidan.....	19,427
å östra sidan	32,453
	<hr/>
	tillsammans 51,880
för Gideålinien:	
å vestra sidan.....	27,350
å östra sidan	24,530
	<hr/>
	tillsammans 51,880.

Styrelsen yttrar härefter:

»Af ofvan angifna befolkningssiffror visar sig, att den lokaltrafik, som torde vara att påräkna från de orter, banan i ena eller andra riktningen skulle genomgå, för närvarande är tenligen lika, så att det torde vara svårt att på förhand afgöra, hvilken sträckning som i detta afseende skulle vara att föredraga; men äfven om man på grund af tillvaron af en något tätare befolkning närmast Gideålinien förutsätter, att persontrafiken der skulle blifva större, är dock antagligt att betydligare trafik af virke, tjära med flera skogsprodukter, som för en jernbana i dessa trakter äro mera inkomstbringande, skulle erhållas från trakten omkring den inre än omkring den yttre linien. Och då båda linierna öfvergå Gideåelfs vattendrag vid ändpunkterna af dess mellan Gideå kyrka och Gideå by segelbara lopp och segelledens öfre ändpunkt är belägen på ett afstånd af endast 3 kilometer från den föreslagna stationen vid Björna, skulle linien öfver Björna, jemte det att den så väsentligt underlättade rörelsen för det inre landet, kunna vara till synnerligt gagn äfven för den utmed berörda vattendrag österut boende befolkning.»

»Genom jernvägens utläggning efter den inre sträckningen eller öfver Björna skulle det på alla lättare kommunikationer vanlottade

inre landet blifva i detta hänseende tillgodosedt, och då det är att antaga, att härigenom befolkningsförhållandena i en ej aflägsen framtid komma att ändras, torde ej för mycket afseende böra fästas vid den jämförelsevis ringa skilnad, som för närvarande i detta hänseende är rådande, helst som områdena kring Gideålinien redan äro bättre lottade i afseende å kommunikationer genom här befintliga naturliga vattenvägar».

»Deremot torde det icke böra lemnas oanmärkt, att den inre linien genomgår trakter, som öfverträffa det mera ostligt och utmed kusten belägna landet i afseende å jordmånen goda beskaffenhet och det tillfälle till framtida utveckling, som detta innebär.»

Slutligen yttrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att, enligt hvad ofvan omförmälda jämförelse gifve vid handen, *Björnalinien* egde följande beaktansvärda fördelar, nemligen:

att till fördel för den genomgående trafiken, som i dessa trakter torde blifva af vida större betydelse än den lokala, förkorta förbindelsen med det öfre Norrland med 6,634 meter;

att bäst motsvara den för en lång stambana viktiga principen att göra så små afvikningar som möjligt från hufvudriktningen;

att erbjuda bättre kröknings- och lutningsförhållanden än Gideålinien och derigenom äfven vara billigare i afseende å drifts- och underhållskostnader;

att bättre gagna det inre, å goda kommunikationer vanlottade landet; samt

att öfverensstämma med den grundsats, som förut följts vid anläggning af stambana på statens bekostnad, att den nemligen bör framdragas förnämligast genom de orter, hvilka i anseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer af dessa icke kunna draga fördel.

På dessa grunder och under åberopande af de strategiska skäl, chefen för generalstaben anført i ett utlåtande af den 25 juni 1885, till hvilket jag torde få återkomma, samt då köpingen Örnsköldsvik och dess omnejd skulle, så snart en grenbana till nämnda köping komme till stånd, hafva stora fördelar af *Björnalinien*, genom att derigenom sättas i förbindelse med ett större uppland, förordar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del *Björnalinien* öfver Nyåker och Tallberg.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län har uti utlåtande af den 5 December 1887, — med framhållande huru som *Björnalinien* hufvudsakligen skulle vara till fördel för Björna, Trehörningsjö och Bjurholms socknar samt en liten del af Nordmalings socken, under det att Gideålinien hufvudsakligen skulle tillskynda fördel

åt Arnäs, Gideå och Grundsunda socknar samt hufvudparten och den i alla hänseenden mest betydande delen af Nordmalings socken, — i underdånighet anført, att, om dessa socknar jemfördes med hvarandra i afseende på folkmängd, folkmängdstäthet, fastighetsvärde och uppskattadt inkomstbelopp eller de faktorer, som vid bestämmande af en jernvägs rigtning borde tillerkännas ett väsentligt inflytande, så inhemtades:

att *folkmängden* den 31 December 1886 utgjorde i Björna, Trehörningsjö och Bjurholms socknar 7,186, men i Arnäs, Gideå, Grundsunda och Nordmalings socknar 18,854;

att *folkmängdstätheten* på 1 kvadratmil den 31 december 1883 uppgick i medeltal för hela socknen:

i Björna..... socken till 306,	och i Arnäs	socken till 1,562,
» Trehörningsjö » » 523,	» Gideå	» » 755,
» Bjurholms » » 343;	» Grundsunda » » 1,196,	
	» Nordmalings » » 736;	

att sistlidna års *fastighetsvärden* blifvit af vederbörande pröfningsnämnder fastställda i Björna, Trehörningsjö och Bjurholms socknar till sammanlagdt 2,793,400 kronor, men i Arnäs, Gideå, Grundsunda och Nordmalings socknar till sammanlagdt 7,649,800 kronor;

att sammanlagda uppskattade *inkomstbeloppet* för sistlidna år, likaledes enligt pröfningsnämndernas beslut, utgjorde i förstnämnda tre socknar 67,892 kronor och i de fyra sistnämnda socknarne 538,346 kronor.

Vidare skulle, enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande, om Björnalinien antoges utau att någon station inrättades emellau Anundsjö och Björna, — en förutsättning, hvilken dock, såsom jag ofvan anført, ej kommer att inträffa, enär den mellan dessa båda stationer belägna mötesplatsen vid Yttersel komme att inrättas till fullständig station — Mo, Själevads och Nätra socknar samt Örnsköldsviks köping få söka sin närmaste jernvägsstation i Anundsjö, under det att, om Gideålinien antoges, Mo och Själevads socknar samt Örnsköldsvik och hufvud delen af Nätra socken träffade jernvägsstation vid det vida närmare belägna Gottne. Här af framginge, att under nämnda förutsättning jemväl för dessa fyra kommuner Gideålinien vore fördelaktigare än Björnalinien. Toges ofvan berörda faktorer i betraktande jemväl för dessa socknar, visade sig, att *folkmängden* i dem utgjorde 13,015; att *folkmängdstätheten* uppginge i Mo socken till 1,243, i Själevads socken med Örnsköldsvik till 2,370 och i Nätra socken till 1,591; att *fastighetsvärdet* för socknarne utgjorde sammanlagdt 6,358,425 kronor; samt att uppskattade *inkomstbeloppet* i dem slutade å 798,425 kronor.

Enär vederbörande jernvägskomitéeer ansett s. k. banrayoner icke böra omfatta mer än tre mil å båda sidor om jernvägen, och 1870 års komité ansett dylika områden lämpligen böra beräknas till endast två mil å ömse sidor om banan, hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande vid ofvan stående sammanställningar icke berört de i lappmarken liggande Fredrika socken och Örträsk's kapell, hvilka vore belägna på ett afstånd, Fredrika af öfver 60 kilometer och Örträsk af öfver 40 kilometer från de närmaste jernvägsstationerna å Björnalinien, Björna och Nyåker. För dessa två kommuner, hvilka skulle hafva mera gagn af Björnalinien än af Gideålinien, stälde sig förhållandena sålunda, att *folkmängden* uppginge till sammanlagdt 1,764; att *fastighetsvärdet* utgjorde 787,800 kronor; att det uppskattade *inkomstbeloppet* faststälts till 53,745 kronor; samt att *folkmängdstätheten*, rörande hvilken bestämda uppgifter icke förelåge, icke i någöndera kommunen uppginge till ens hälften af den för Björna socken här ofvan angifna.

Sammanfattades nu dessa förhållanden och inberäknades jemväl Fredrika socken och Örträsk's kapell, oaktadt deras aflägsenhet, bland de kommuner, som af Björnalinien skulle hafva största nyttan, stälde sig till fördel för *Björnalinien* kommuner med en folkmängd af 8,950 invånare, ett fastighetsvärde af 3,581,200 kronor och ett uppskattadt inkomstbelopp af 121,637 kronor, under det att å andra sidan *Gideålinien* skulle medföra hufvudsaklig fördel för kommuner med en folkmängd af respektive 18,854 eller 31,869 invånare, ett fastighetsvärde af respektive 7,649,800 eller 14,008,225 kronor och ett uppskattadt inkomstbelopp af respektive 538,346 eller 1,336,771 kronor, siffror, hvilka, äfven med beräkning att en del af dem, i hvad de anginge Nordmalings socken, borde öfverflyttas från den senare till den förra kategorien, enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande så öfvervägande talade till förmån för Gideålinien, att i jemförelse med dem den ökade väglängd af endast 6,634 meter, som Gideålinien skulle medföra, icke syntes böra utöfva något afgörande inflytande, helst om derjemte toges i betraktande, hvilken större fördel det skulle vara för alla de utom ifrågavarande banrayon boende, hvilka af jernvägen ville begagna sig, att medelst densamma kunna komma till grannskap af bygd i stället för nästan uteslutande obygd.

Uti ett af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län den 17 december 1887 afgifvet underdånigt utlåtande anföras deremot till stöd för Björnalinien's företråde framför Gideålinien hufvudsakligen följande skäl:

att, ehuru vägen otvifvelaktigt, om Gideålinien komme till stånd, skulle till en början antagligen erhålla större trafik af både personer och varor, denna trafik likväl alltid komme att få en svår konkurrent uti sjökommunikationerna under den tid hafvet vore öppet, enär frakterna å sjön stälde sig billigare;

att, då Gideåliniens afstånd från kusten blefve mindre än två mil, det område, som fölle på östra sidan af jernvägen, blefve till sitt omfång väl obetydligt;

att befolkningen i det inre af landet vore i större behof af lättnad i kommunikationer än befolkningen i kustlandet;

att Nordmaling nu vore den förnämsta utfartsvägen för Bjurholms, Örträsk, Fredrika och Åsele samt till en del för Dorotea och Vilhelmina socknars befolkning, men att dessa socknar genom Björnalinien antagande finge sin naturligaste och kortaste utfartsväg inom Vesterbottens län till det omkring 24 kilometer från Notholmen belägna Nyåker, under det att, om Gideålinien antoges, nämnda befolkning finge sin närmaste utfartsväg inom samma län till Vännäs eller Stafsjöholm, båda 16 kilometer längre aflägsna än Nyåker;

att dessa socknar hade tillsammans 15,792 invånare, hvilken folk-mängd, sedan afvittringen inom dessa delar af lappmarken numera afslutats, borde ganska fort vinna en betydlig tillväxt genom hemmansklyfningar och utflyttningar på de vidsträckta områden, som tillfallit de olika byarne;

att Björnalinien komme att hafva stor betydelse för Bjurholms socken, hvilken, med en ytvidd af 11,7 kvadratmil och sålunda i det närmaste lika stor som Nordmalings socken, hade den bördigaste jordmånen af alla kustlandssocknarne, ehuru, delvis till följd af dåliga kommunikationer, odlingen ännu icke erhållit någon större utveckling, och i hvilken funnes mera betydande skogstillgångar än i Nordmalings socken;

att Björnalinien äfven inom Ångermanland skulle beröra skogrikare trakter än Gideålinien; samt

att jernvägens framdragande genom skogrika trakter egde en särskild betydelse för tillverkningen af träkol, som framdeles torde komma att tillföra jernvägen betydande frakter.

Från Björna och Trehörningsjö samt Fredrika socknar hafva underdåniga petitioner inkommit med anhållan, att Björnalinien måtte väljas.

Slutligen har chefen för generalstaben uti utlåtande af den 23 december 1887 på det kraftigaste uttalat sig för valet af Björnalinien

och förklarar, att ur politisk och militärisk synpunkt måste öfver Gideålinien fällas en bestämd förkastelsedom. Chefen åberopar i detta afseende de skäl, som finnas närmare utvecklade i ofvan omförmälda, af honom den 25 juni 1885 i samma ärende afgifna yttrande, der det, bland annat, heter:

»Det torde vara tydligt, att den blifvande stambanans sträckning i sjelfva verket kommer att spela en afgörande roll i afseende på möjligheten att åvägabringa ett ändamålsenligt försvar. Gifves åt sträckningen af jernvägen mellan Sollefteå och Umeå en sådan utstakning, att en någorstädes å norra delen af Vesternorrlands eller i sydligaste delen af Vesterbottens läns kuststräcka landsatt fiendtlig ströftrupp lätteligen kan från sin landstigningsplats uppnå någon punkt å jernvägen, måste en särskild mindre truppstyrka afdelas till den sålunda hotade punktens omedelbara försvar. En dylik detachering är alltid militäriskt ofördelaktig och varda de punkter af jernvägen, som fordra sådana särskilda försvarsåtgärder för många, kan följden blifva, att försvaret i sin helhet, för att icke alldeles söndersplittras, måste dragas längre söderut eller med andra ord att det ordnade försvaret måste helt och hållet öfvergifva landskap, som med en riktigare utstakad jernvägslinie kunnat och bort behållas.»

»Såsom jernvägslinien (= Gideålinien) mellan Sollefteå och Umeå blifvit på kartan upptagen, kan Umeå icke försvaras. Örnsköldsvik, Gideå och Nordmaling, till hvilka punkter jernvägen närmar sig på afstånd understigande $1\frac{1}{2}$ mil och från hvilka en landsatt fiendtlig ströftrupp sålunda med några timmars marsch kan hinna fram till och afbryta jernvägen, komma att fordra så betydliga truppstyrkor till sitt omedelbara försvar, att den afdelning, som komme att blifva öfver i och för Umeås tryggande, alldeles icke skulle vara tillräcklig för sitt ändamål.»

»Den alternativt utmärkta linien (Björnalinien), hvilken, med undantag endast för en kortare sträcka i närheten af Örnsköldsvik, håller sig på samma afstånd af $3\frac{1}{2}$ å 4 mil, det vill säga närmare tvenne dagsmarscher, från Bottenhafvets kust som jernvägen genom Norrland i öfrigt, är vida att föredraga, enär med densammans antagande, ehuru Örnsköldsvik alltid måste hafva en stark besättning, försvarets utsträckande till Umeå dock varder möjligt.»

Uti sitt senare utlåtande af den 23 december 1887 anför chefen för generalstaben vidare:

»Den del af norra stambanan, om hvilken här är fråga, är emellertid af vigt icke blott för den trakt hon genomlöper. Jernvägssträck-

ningen genom Ångermanland är, ur militärisk synpunkt, basen för hela den fortsatta jernvägen till Norrbotten och Luleå—Ofotenbanan. Försvaret af vårt gränslandskap mot Ryssland och den nordligaste delen af riket hänger helt och hållet på ifrågavarande bansträckning. Detta förhållande gör spørgsmålet om de alternativa banriktningarna Björna- eller Gideålinien till en lifsfråga för Sveriges sjelfbestånd. Den stora etapplinien, som i fred och krig skall sammanhålla det aflägsna Norr- och Vesterbotten med moderlandet, får icke sväfva i ständig fara att när som helst besättas eller obrukbargöras af en ringa fiendtlig landstigningsstyrka. Ja, än mer, svenska staten kan och får icke bygga en jernväg, som vid krig *endast gagnar fienden och icke oss sjelfva*. Den fiende, som beherrska hafvet, kan nemligen använda kustbanan genom Norrland till etappväg för sig, så vidt han från sin landgräns vill genaste väg infalla i vårt land. Sist framställda anmärkning mot Gideålinien är af den allvarsamma art, att jag anser det för min pligt uttala den meningen, att hellre ingen jernväg bör byggas genom Ångermanland än Gideålinien godkännas.»

Hvad Björnalinien vidkommer, föreligga, såsom jag förut omnämmt, för dess nordligaste sträckning från Brattsbacka till Vännäs två alternativa utstakningar, den ena öfver Nyåker och den andra öfver Agnäs. Af dessa förordar chefen för generalstaben den senare sträckningen såsom varande ur militärisk synpunkt fördelaktigare, enär derigenom banan till en längd af omkring 40 kilometer komme omkring 10 kilometer längre från kusten.

För sträckningen Skorped—Yttersel har ej någon annan linie än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen undersökta och förordade blifvit ifrågasatt. För sträckningen Yttersel—Vännäs åter är att välja mellan den inre och den yttre linien.

Om än å den yttre linien på grund af den något tätare befolkningen hos de trakter, den berör, persontrafiken och till en början möjligen äfven godstrafiken skulle blifva större än å den inre linien och således det finansiela utbytet af den förra blifva något mera tillfredsställande än af den senare, synes mig dock denna omständighet icke uppväga de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållna beaktansvärda företrädena hos Björnalinien:

att till fördel för den genomgående trafiken förkorta förbindelsen med det öfre Norrland med 6,634 meter;

att bäst motsvara den för en lång stambana vigtiga principen att göra så små afvikningar som möjligt från hufvudriktningen;

att erbjuda bättre kröknings- och lutningsförhållanden än Gideaålinien och derigenom äfven vara billigare i afseende å drifts- och underhållskostnad;

att bättre gagna det iure, å goda kommunikationer vanlottade landet; samt

att öfverensstämma med den grundsats, som förut följts vid anläggning af stambana på statens bekostnad, nemligen att den bör framdragas förnämligast genom de orter, hvilka, i anseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, icke kunna af dessa kommunikationer draga någon fördel.

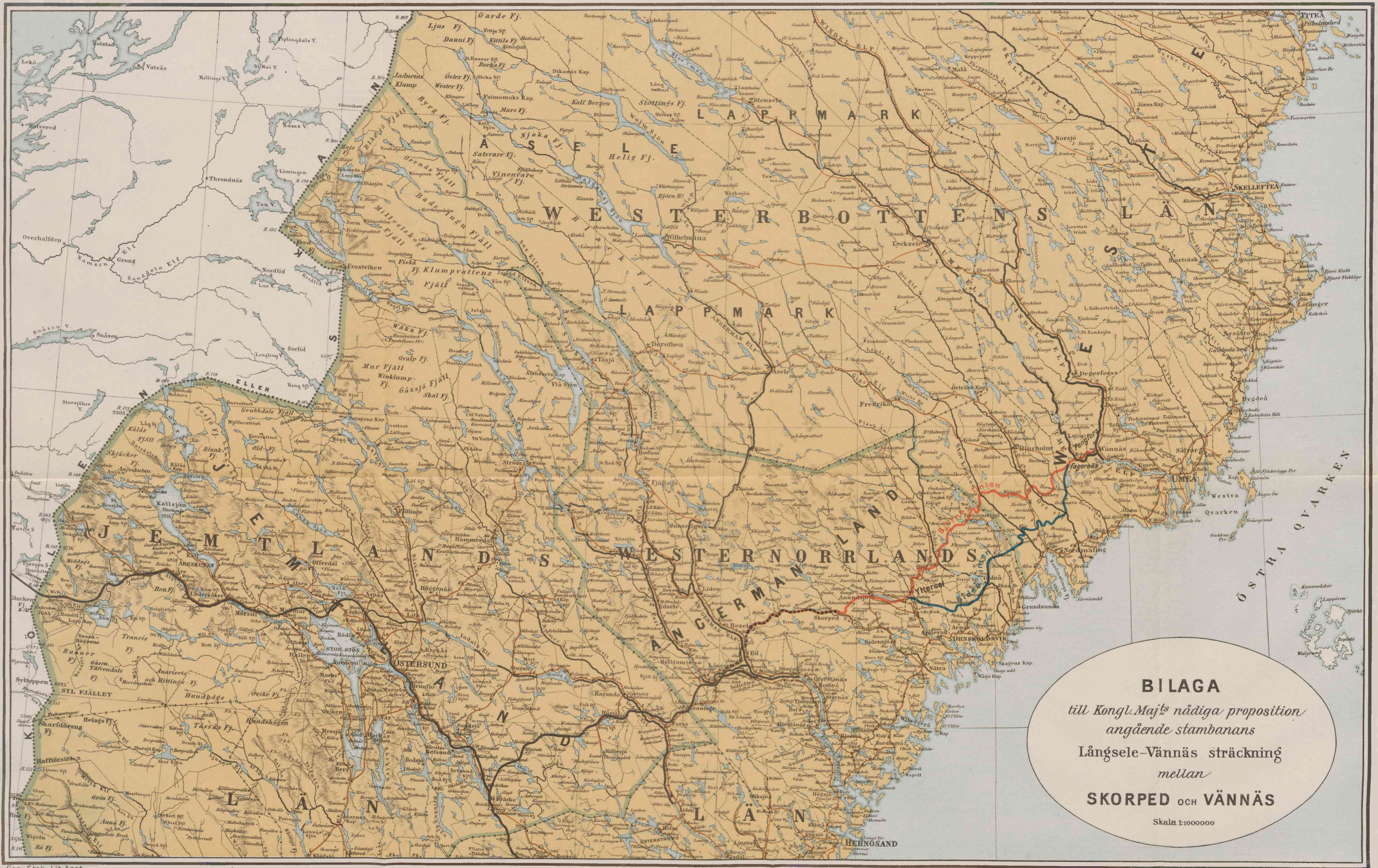
Då härtill komma de af chefen för generalstaben med synnerlig styrka framhållna militära skäl, hvilka synas mig utgöra ett alldeles afgjordt hinder att välja kustlinien, så vida man ej vill helt och hållet lemna ur sigte ett af hufvudändamålen med den öfre norrländska stambanan, tvekar jag ej att förorda Björnalinien, dervid dock, då den af chefen för generalstaben påyrkade ännu vestligare linien öfver Agnäs är dyrare och i tekniskt hänseende ofördelaktigare än den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade linien öfver Nyåker och denna senare i allt fall ligger på ganska betydligt afstånd från kusten, sistnämnda linie torde böra väljas för den nordligaste sträckningen af banan..

Jag får alltså i underdånighet tillstyrka, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen besluta, att stambanan genom öfre Norrland skall mellan Skorped i Vesternorrlands län och Vännäs i Vesterbottens län framdragas öfver Anundsjö, Björna, Trehörningsjö och Nyåker, med rätt för Eders Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, banan skall genomgå.»

Hvad föredragande departementschefen sålunda tillstyrkt, deruti statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla samt befalde, att nådig proposition i enlighet med ett nu af departementschefen uppläst, detta protokoll bilagdt förslag skulle till Riksdagen aflåtas.

Ex protocollo

Carl G. Edman.



BILAGA
 till Kongl. Majts nädiga proposition
 angående stambanans
 Långsele-Vännäs sträckning
 mellan
SKORPED OCH VÄNNÄS
 Skala 1:100000