

N:o 39.

Ank. till Riksd. kansli den 18 mars 1890, kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckta förslag om jernvägsbyggnader
för statens räkning.*

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen besluta, att stambanan genom öfre Norrland skall under iakttagande af hufvudsakligast samma tekniska bestämmelser, som äro fastställda för linien Långsele—Vännäs, fortsättas från trakten af Vännäs vid Nyby öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till Öfver-Luleå, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt att landsting, kommuner eller enskilde i enlighet med de af jernvägsstyrelsen föreslagna bestämmelser kostnadsfritt för staten afstå all för anläggningen erforderlig mark och ansvara för deraf förorsakade olägenheter och intrång, samt att landsting eller kommuner förbinda sig att under byggnadstiden å af jernvägsförvaltningen bestämda tider och ställen utmed jernvägslinien mot gångbart pris tillhandahålla sammanlagdt 200 sågtimmer för hvarje kilometer af banans längd, allt med skyldighet derjemte för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista;

samt till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och anskaffande af rörlig materiel till bansträckan Anundsjö—Vännäs samt till påbörjande af arbetena å banan till Öfver-Luleå för år 1891 bevilja ett anslag af 4,665,000 kronor och deraf anvisa å riksstaten utom hufvud-

Bih. till Riksd. Prot. 1890. 4 Saml. 1 Afd. 27 Häft.

titlarne 2,000,000 kronor samt 2,665,000 kronor att af upplånta medel utgå från riksgäldskontoret.

Af det den kongl. propositionen bifogade statsrådsprotokoll inhemtas, att antagligt är, att stambanan norr om Sollefteå under år 1891 uppnår den punkt, dit Riksdagen år 1886 beslöt banans framdragande, samt att statsrådet och chefen för civildepartementet i anledning deraf och på det att afbrott ej måtte ske i byggnadsarbetena, hvilket skulle i flera afseenden medföra betydligt ökade kostnader vid deras återupptagande, ansett sig böra underställa Kongl. Maj:t frågan om stambanans vidare fortsättning åt norr.

Departementschefen erinrar dervid till en början hurusom, då för 1886 års Riksdag framlades proposition om stambanebyggnadernas fortsättning från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet till Öfver-Luleå, genom undersökningar, som pågått under åren 1884 och 1885, en linie blifvit utstakad, hvilken, utgående från Vännäs, till en början följde Vindelelfvens vestra strand till Hedlunda, fortsatte derifrån utefter elfvens östra strand till Ytter Rödö och vidare förbi Åträsk och Bygdsiljum till Skellefte elf, som den öfvergick vid Gråberget, framgående vidare förbi Storkågeträsk till Norrbottens läns gräns vid Uddfors, hvarifrån linien var dragen förbi Ytterfors och Finnbäck till Sikfors, der den öfvergick Pite elf, samt fortsatte derefter förbi Långträsket, Vestmark och Heden till Långforsen, der den öfverskred Lule elf, hvarpå den slutligen vid Boden i Öfver-Luleå-socken anknöts vid Luleå—Ofotens jernväg.

Med anledning deraf att åtskilliga anmärkningar emot denna linie försports, särskildt ur strategisk synpunkt, anbefaldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att *dels* låta verkställa undersökningar för stambanans fortsättning från Vännäs till Öfver-Luleå (Boden) i den sträckning att linien, utgående från Vännäs eller någon punkt i närheten och vester derom, framdroges på ett afstånd af omkring fem mil från kusten och, såvidt görligt vore, komme att närma sig de mera betydande punkterna i denna del af landet, eller Degerfors, Jörn och Elfsbyn, med iakttagande dervid af samma tekniska bestämmelser, som för linien Långsele—Vännäs vore fastställda, *dels*, för en jämförelse mellan den sålunda ifrågasatta linien och förenämnda, tillförene undersökta, närmare kusten belägna sträckning, jemväl låta med iakttagande af berörda tekniska bestämmelser verkställa förnyad undersökning af den redan undersökta linien för att söka åstadkomma möjliga förbättringar af denna linie.

Sedan ledningen öfver statens jernvägsbyggnader med hvad dertill hörde från och med den 1 oktober 1888 uppdragits åt jernvägsstyrelsen,

har denna styrelse med skrifvelse af den 14 mars nästlidna år till Kongl. Maj:t i underdånighet aflemnad de på grund af undersökningen uppgjorda plan- och profilritningar, kostnadsberäkningar och jmförelsetabeller m. m. samt dervid andragit, bland annat, följande:

De anbefalda undersökningarna och utstakningarna hade utförts i full öfverensstämmelse med föreskrifna förenklingar i byggnadssättet och med iakttagande af de tekniska bestämmelser, som för stambanan Långsele—Vännäs vore fastställda, eller hufvudsakligast så,

att man sökt att genom samtidigt användande af skarpaste tillåtna lutningar eller 1 : 62,5, motsvarande 16 millimeter per meter, och minsta krökningsradien 300 meter, så vidt möjligt, följa markens naturliga yta och sålunda minska terrasseringsarbetena i den i allmänhet starkt brutna terräng, de utstakade linierna genomginge, samt

att inskränkning fortfarande blifvit iakttagen med afseende å trafikstationernas antal, men i beräkningen upptagits anordning af mötesplatser, der afståndet mellan närliggande stationer öfverstege 30 kilometer, äfvensom åstadkommande af lämpliga plan vid punkter, der framdragning af nya vägar eller en växande rörelse antagits framdeles kunna kräfva nya stationsanläggningar.

Till utgångspunkt för de nya linierna hade tagits en 4 kilometer vester om Vännäs kyrkoby belägen punkt, Nyby, 210 kilometer från Långsele, emedan man derifrån kunde åstadkomma en lämplig uppgång för den vestra linien öfver Degerfors, hvilket ej kunnat beredas från kyrkobyn, och emedan terrängen vid Nyby särdeles väl lämpade sig för anläggning af en större bangård.

Styrelsen redogör derefter för de undersökta nya liniernas sträckning från nämnda punkt, dervid först behandlande

den inre linien öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till Boden.

Från Nyby uppgår den inre linien genom Tväråns dalgång förbi Stennäs till Tväråträsk, der vattendelaren mellan Umans båda flodgrenar passeras, och nedgår sedan mot Vindelelfvens vid Degerö djupt nedskurna vattendrag.

Linien genomgår härefter Degerfors stora och välbyggda kyrkoby, der en trafikstation blifvit beräknad att anläggas och hvarest äfven landsvägen mellan Umeå och Lycksele korsas. Från Degerfors framgår linien i långa och branta stigningar öfver två mindre tjernar förbi gården Aborrtjern, i hvars närhet en höjd af 288 meter öfver hafvet uppnås, hvarefter linien åter sänker sig mot Storsandsjön och inkommer på den vidsträckta platå, som inom öfre Vesterbotten utbreder sig mellan lappmarksgränsen och den 20 till 30 kilometer breda kuststräckan, sträcker sig utmed Mjösjön, förbi Sjöbrånet, följande Djursjöns

och dermed sammanhängande sjöars vattendrag, samt vidare förbi Broknäs och Karleby mot Ekträsk och förbi flera sjöar till Lubboträsk, från hvars nordvestra strand linien går i nordlig riktning förbi Salberget och Åsen, der en station beräknats för att upptaga rörelsen från Burträsk's stora bygd. Vidare går den förbi Morliden, Långvattnet, Kattisträsket samt Jonträsket öfver landsvägen från Skellefteå till Norsjö socken, vid hvilken landsvägsöfvergång en trafikstation blifvit beräknad att anläggas, och är sedermera dragen utmed Bastuträsket, hvarefter den sänker sig i en trång bäckdalgång till Skellefte elfs vattendrag, som öfverskrides vid Rengård, fortsätter vidare genom den starkt brutna terrängen vid Petikenäs by, passerar Hornsträsk samt framkommer till landsvägen från Skellefteå, 5 å 6 kilometer nordvest om Jörns kyrka, vid hvilken landsvägskorsning en trafikstation blifvit föreslagen. Derifrån går linien i nordlig riktning mot Norrbottens länegräns, Öster om Storträsk, förbi Åkerheden, öfver Ålsån till Myrheden, der hon vid ett berggrund passerar Byskeelf. Som i granskapet här af en från kusten utgående, på norra elfstranden under anläggning varande väg skulle komma att korsas, har en trafikstation ansetts derstädes erforderlig. Vidare öfvergår linien tvenne höga och breda åsar, som inom södra Norrbotten stryka fram mellan Byskeelfs och Åbyelfs samt mellan sistnämnda elfs och Lill-Pite elfs vattendrag och skjuta så långt nedåt kusten, att de ej kunnat af linien kringgås. Vid Granliden, der linien skär landsvägen från Piteå till Arvidsjaur, har anläggning af en trafikstation beräknats. Strax norr om Granliden, eller vid Björkliden, har linien uppnått den betydliga höjden af 356 meter öfver hafvet, hvarefter den sänker sig till och öfvergår Åbyelfs mindre vattendrag, stiger åter och öfvergår den nära 357 meter höga Dragalids-höjden samt sänker sig sedermera i skarpa krökningar och lutningar förbi Ersträsk och Bäcknäs till det af Lill-Pite elf genomflutna Lyckoträsket, i hvars närhet en trafikstation beräknats för trafiken från Lill-Pite elfs dalgång. Denna nedgång är den i tekniskt hänseende svåraste delen å hela vägsträckan från Vännäs till Boden, då en sänkning af 130 meter kräfvades på en väglängd af endast 9 kilometer. Linien har vidare framdragits dels öfver, dels omkring de höjder, som förefinnas mellan de stora vattenbehållarne mellan Lyckoträsk och Korsträsk.

Från Korsträsk hafva två alternativa linier till Boden blifvit uppgångna, den ena på norra, den andra på södra sidan af Elfsbyn. *Den förstnämnda* och inre belägna *af dessa linier* nedgår till Pite elf genom Korsträskbäckens dalgång och berör norr om Elfsbyn den under arbete varande utsträckningen af landsvägen från Piteå, der en trafikstation erfordras, samt öfvergår strax derefter Pite elf, som här har en bredd

af öfver 100 meter. Linien följer sedermera en bäckdalgång, passerar Krokträsk och Bergträsk och öfvergår den Snarkölandet kallade vattendelaren mellan Pite och Lule elfvar, hvarefter hon nedgår förbi Johannisfors och Slyträsk öfver Karlberg till södra stranden af Lule elf vid Hednoret, der linien berör Lule elfs 7 mil inåt landet segelbara vattendrag och hvarest derfor en trafikstation blifvit föreslagen. Lule elfs södra strand följes vidare till den så kallade Trångforsen, der elfven erbjuder en lämplig öfvergångspunkt med en bredd å det stora vattendraget af endast 80 meter samt hård och stenbunden botten. Linien framgår sedan mot Bodens kyrkoby, öfvergår Bodåns i Lule elf utfallande mindre vattendrag och träffar Luleå—Ofoten-banan vid Bodens station, der en särskild stations anläggning beräknats. *Det andra alternativet* mellan Korsträsk och Boden nedgår till och öfvergår Pite elf söder om Elfsbyn, berör Lillträsk och Mjövattnet, framgår mellan Pite-Alternvattnet, öster om Lule-Alternvattnet, öfver Alån och slutligen genom Qvarnbäckens dalgång till Hednoret, der linien sammanfaller med förutnämnda alternativ. Ehuru denna sträckning är 1 kilometer kortare än den inre, äro lutningar och krökningar ofördelaktigare, hvarför den inre linien ansetts vara att föredraga.

Terrängförhållandena å hela denna mellan Nyby (Vännäs) och Boden undersökta linie äro starkt vexlande, enär linien måst öfvergå alla de vattendelare eller höjdryggar, som åtskilja de många större och mindre från vester kommande vattendragen. Flodöfvergångarne äro dock i allmänhet fördelaktiga, och jordmänen, som till en stor del består af sandgrus och sten, erbjuder ett godt material för en solid jernvägsbyggnad samt lätt framtida underhåll. De större elföfvergångarne hafva god byggnadsgrund, så att konstgjord sådan kräfvades blott för öfvergången af Pite elf, och endast bron öfver Vindelelven är af någon mera betydande höjd, eller 35 meter öfver vattenytan.

Längden af hela linien från Nyby (Vännäs) utgör 297,392 meter.

Trafikstationer hafva blifvit beräknade att anläggas endast å de ställen, der nu befintliga eller under anläggning varande vägar korsas, och skulle dessa stationers inbördes afstånd blifva följande:

mellan Vännäs (Nyby) och Degerfors	36,0 km.
„ Degerfors „ Åsen	53,7 „
„ Åsen „ Bastuträsk	21,8 „
„ Bastuträsk „ Jörn	36,1 „
„ Jörn „ Byske elf	31,2 „
„ Byske elf „ Granliden	12,8 „

Transport 191,6 km.

		Transport 191,6 km.	
mellan Granliden	och Persberg eller Lyckoträck	25,2 „
„ Persberg	„ Elfsbyn	33,7 „
„ Elfsbyn	„ Hednoret	38,7 „
„ Hednoret	„ Boden	8,2 „
		Summa	297,4 km.

Enär nästan samtliga dessa stationsafstånd äro större än hvad föreskrifvits i Eders Kongl. Maj:ts nådiga bref den 16 mars 1877 angående vissa allmänna bestämmelser att vid utförandet af statens jernvägsbyggnader iakttagas, hafva derjemte planering och ballastning beräknats för 15 mötesplatser mellan Vännäs och Boden äfvensom anläggande af mötesspår å 6 ställen i och för trafikens ändamålsenliga bedrivande.

Anläggningskostnaden för denna 297,4 kilometer långa linie ställer sig, enligt hvad jernvägsstyrelsen i ofvannämnda skrifvelse af den 14 mars 1889 förmäler, ganska fördelaktig, då den enligt kostnadsförslaget, oberäknadt kostnaden för anskaffning af rörlig materiel och expropriation af jord, hvilken senare kostnad, jemväl hvad linien inom Norrbottens län angår, beräknats icke skola af staten bestridas, uppgår till 13,400,000 kronor eller endast 45,057 kronor för bankilometer. Läggas härtill för banans utrustning med rörlig materiel 5,000 kronor för kilometer, eller för hela linien 1,487,000 kronor, uppgår kostnaden till 14,887,000 kronor.

Styrelsen öfvergår härefter till redogörelse för den yttre, enligt hvad jag förut erinrat, under åren 1884 och 1885 undersökta *linien från Vännäs, öfver Rödå, Bygdeträsk och Lill-Pite till Boden*, hvilken linie under år 1888 å nyo blifvit undersökt och delvis omstakad.

1884 års undersökningslinie följer Vindelelfvens vattenlopp till närheten af Rödå, öfvergår elfven och uppstiger derefter i den starkt kuperade terrängen vid Qvarnsvedjan och Norrland. Emedan likväl betydande terrasseringsarbeten der skulle erfordras, har en ny undersökning företagits för att finna en bättre uppgång från elfven; och har genom att uppgå genom Rödåns trånga dalgång förbi Löflund till Höglunda minskning åstadkommits i väglängd och terrasseringsarbetenas storlek. Derefter följes den gamla stakningen, med undantag af en mindre förbättring vid Piptjern, till Åträsk. Norr om Åträsk gör den gamla linien en stark böjning åt öster för att nedgå till och följa östra stranden af Bygdeträsk's stora vattenbehållare samt sedan vidare uppgå i närheten af Burträsk mot Skellefte elf. Emedan denna sträckning, som är besvärad med särdeles ogynsamma kröknings- och lutnings-

förhållanden, komme att kräva högst betydande terrasseringsarbeten, är en ny linie utstakad å vestra sidan af Bygdeträsk, hvilken vid Åträsk skiljer sig från den gamla linien och, efter att hafva öfvergått Tallån, Sikån, Risån, Lillån och Bure elf, vid Jerfstjern framkommer till och ingår i gamla linien. Stora terrängsvårigheter möta äfven å denna sida om Bygdeträsk, men mindre än på den östra, och har äfven väglängden kunnat något förkortas. Från Jerfstjern följes åter den gamla utstakningen öfver Skellefte elf, förbi Örkliden, Löparnäs, Norrliden, Tarsbäckliden och Falkliden, till Storkågeträsk. Linien fortgår sedan förbi Qvarnfors by och Djupfors till Byske elf, som öfverskrides nära byn Strykfors. Följande gamla utstakningen, öfvergår linien norrbottnensgränsen vid Uddfors och framgår genom byarne Granträsk och Kalamark, skär landsvägen mellan Piteå och Arvidsjaur och nedgår till Lill-Pite elf vid Ytterfors samt följer sedan norra stranden af samma vattendrag till Råmyran. Som den gamla linien från Storkågeträsk till Boden utstakats med maximilutningar af 1:100, har den nödgats göra betydande böjningar för att inom Norrbotten kunna kringgå de långt inskjutande vattendelarne, synnerligast mellan Lill-Pite elf och Pite elf samt denna elf och Lule elf. Till vinnande af vägförkortning medelst användning af skarpare lutningar, eller 16 millimeter per meter, försöktes att i rätare rigtning framdraga en linie från Ytterfors till Borgfors och derifrån till Boden. De nordvest om Lill-Pite och Pite vattendrag sig sträckande bergryggarne befunnos dock i denna sträckning allt för svåra att öfvergå, hvarför försöksstakningarne måste öfvergifvas och en förbättring i planen sökas genom utåt kusten gående rätningar, eller genom att från Råmyran i kortaste sträckning öfvergå Norrbodsbäckens djupa dalgång, följa gamla stakningen öfver vattendelaren söder om Pite elf och, i stället för att enligt gamla linien uppgå till Borgfors och öfvergå elfven vid Sikfors, redan vid Rönberg passera samma vattendrag, åter uppstiga förbi Kläppen öfver Alterån och utmed Holmträsk samt derefter vid Stormyran ingå i gamla linien. Ganska betydande vägförkortningar hafva härigenom kunnat vinnas, men hafva deremot närmast linien mot kusten. Från Stormyran följes åter den gamla stakningen förbi Rosfors bruk, mellan inre och yttre Bjurträsket, öster om Vestmarksträsket, vester om Mockträsket, med öfvergång af Lule elf vid Trångforsen eller på samma ställe som den inre linien, hvarifrån skilda sträckningar för stambanans inledning till Bodens station å Luleå—Ofoten-banan blifvit i de olika alternativen upptagna och hvilken inledning blir beroende af det utrymme, föreningsstationen kan komma att kräva.

Denna yttre sträckning kräver delvis betydande terrasserings-

arbeten, och jordflyttningarne m. m. äro betydligt större än å den inre linien. Elföfvergångarne äro äfven svårare samt kräfva större brobyggnader och i allmänhet dyrbarare grundläggningsarbeten.

Längden af den yttre linien har dock på grund af ofvannämnda omstakningar nedbragts från 322,482 meter till 308,149 meter.

Trafikstationerna hafva, liksom å den inre linien, blifvit beräknade att anläggas endast å de punkter, hvarest större eller mindre vägar korsa linien, och deras inbördes afstånd skulle blifva följande:

mellan utgångspunkten och Vännäs	4,2 km.
„ Vännäs „ Rödå	22,1 „
„ Rödå „ Botsmark	28,0 „
„ Botsmark „ Andersfors	35,4 „
„ Andersfors „ Medle	31,4 „
„ Medle „ Svanström	11,8 „
„ Svanström „ Storkåge	17,7 „
„ Storkåge „ Norrbacka	41,0 „
„ Norrbacka „ Kalamark	26,9 „
„ Kalamark „ Råmyran	14,2 „
„ Råmyran „ Rönberg	10,6 „
„ Rönberg „ Heden	56,2 „
„ Heden „ Boden	8,6 „
	<hr/> Summa 308,1 km.

Som den yttre linien genomgår en mera befolkad och odlad bygd och berör vägar, hvilka ej ännu blifvit så långt framdragna inåt landet, att de korsas af den inre, är för närvarande behovet af trafikstationer å den yttre linien något större än på den inre. Förutom ofvannämnda stationer hafva planering och ballastning beräknats för 15 mötesplatser samt nedläggning af dubbelspår å 4 ställen.

Anläggningskostnaden för den yttre, 308,15 kilometer långa jernvägen uppgår enligt kostnadsförslaget till 15,700,000 kronor, eller 50,940 kronor för bankilometer, hvaruti icke blifvit inberäknad kostnaden för anskaffning af rörlig materiel samt lösen af jord. Tillräknas kostnaden för anskaffning af rörlig materiel med 5,000 kronor för kilometer, tillkommer för 308 kilometer 1,540,000 kronor, hvadan hela kostnaden blifver 17,240,000 kronor.

I följande tablå har jernvägsstyrelsen sammanställt sida vid sida de tekniska förhållandena vid hvardera linien samt de skilnader, hvilka visa, hvilkendera linien i gifvet afseende har företrädet framför den andra:

	yttre linien.	inre linien.	skilnad till förmån för	
			yttre linien.	inre linien.
Längd mellan Vännäs (Nyby) och Boden km.	308,149	297,392	— —	10,757
Summa af höjningar och sänkningar m.	2,572	2,709	137	— —
Summa längd af lutningar 1 : 62,5	77,120	115,609	38,489	— —
” ” ” d:o 1 : 62,5—1 : 100	76,864	43,087	— —	33,777
” ” ” d:o svagare än 1 : 100	73,130	65,347	— —	77,783
” ” ” d:o samtliga lutningar	227,114	224,043	— —	3,071
Horisontel bana	81,035	73,349	— —	7,686
Summa längd af kurvor med radie af 300 m.	19,507	28,433	8,926	— —
” ” ” ” med radie mellan 300 t. o. m.	41,797	36,633	— —	5,164
” ” ” ” ” ” ” ” större än 500 m.	51,700	42,788	— —	8,912
” ” ” ” ” ” ” ” samtliga kurvor	113,004	107,854	— —	5,150
Längd af rak bana	195,145	189,538	— —	5,607
Den på grund af lutnings- och krökningsförhållan- dena beräknade s. k. virtuella längden	399	402,2	3,2	— —
Quantitet af jordflyttningar kbm.	4,407,270	3,113,013	— —	1,294,257
” ” bergsprängningar	73,240	25,160	— —	48,080
Anläggningskostnad utom expropriation och rörlig materiel	15,700,000	13,400,000	— —	2,300,000
Kostnad för anläggning och utrustning med rörlig materiel	17,240,000	14,887,000	— —	2,353,000

Ofvanstående öfversigt gifver, enligt hvad jernvägsstyrelsen vidare förmåler, vid handen, att det endast är i afseende på summan af höjningar och sänkningar och i längden af starkaste lutningar och kurvor med minsta radie, som den yttre linien kan sägas hafva företrädet för den inre. Anledningen till den senare liniens underlägsenhet i dessa afseenden ligger hufvudsakligen deri, att densamma måste stiga ända till 357 meter för att öfvergå den i södra Norrbotten befintliga, långt mot hafvet utskjutande vattendelaren, hvars starka stupning norrut mot sagda läns djupt nedskurna flodbäddar derjemte föranleder till att linien måst utläggas i en nästan oafbruten maximilutning af nära 9,000 meters längd för att kunna sänkas till Lill-Piteelfvens dalgång, hvaremot den yttre linien kunnat dragas öfver samma höjdsträckning vid blott 186 meters höjd med något fördelaktigare lutningar. En maximilutning, jemförlig med den nyss omförmälda, förekommer dock å den yttre linien, när denna linie för uppgången från Vindel elfven till höglandet norr om Ume elfven, der densamma når sin högsta punkt, 270 meter, kräfver en sammanhängande stigning af mer än 7,000 meters längd. Likasom vid lutningsförhållandena har ock den mera brutna terrängen betingat å den inre linien ett

större användande af kurvor med skarpaste tillåtna krökning, men då i stället längderna af kurvorna med större radier äro å denna linie jemförelsevis mindre, blir summan af samtliga der förekommande kurv-längder lägre än motsvarande summa å den yttre linien. I afseende på den af lutnings- och krökningsförhållanden beroende kostnaden för bantågens framförande, kan ingendera linien anses erbjuda något väsentligt företräde. Visserligen visa de för bedömandet häraf beräknade s. k. virtuella längderna en skilnad till förmån för den yttre linien, men denna skilnad är så ringa, att den icke har någon praktisk betydelse.

Men om de båda linierna i nu nämnda hänseenden kunna anses likställda, har den inre linien ett afgjort företräde deri, att dess anläggning kan utföras med betydligt mindre arbete och mindre kostnader än den yttre linien, hvilken kräfver nära 50 procent större jordschaktning och nära 3 gånger så mycket bergsprängning som den förstnämnda linien. Dertill kommer, att man i den i allmänhet fastare beskaffenheten af jordmånen i den inre linien har en borgen för att det framtida underhållet af banvallen der blir billigare än i den yttre, hvarest i floddalarna ymnigt förekommer sandlera, som är ytterst svår att skydda mot åverkan af vatten och köld. Bland andra omständigheter, som inverka på anläggningskostnaden, bör nämnas att, emedan den inre linien är mera aflägsen från hafvet, de vattendrag, den har att öfvergå, äro till antalet färre och i allmänhet hafva mindre bredd än de, den yttre linien har att passera, och att i följd häraf äfvensom därför att marken merendels är sådan, att några synnerligt svåra grundläggningsarbeten ej erfordras, kostnaden för broar och andra vattengenomlopp ej stiger till samma höjd som å den andra linien. De här oförmälda förhållandena göra det möjligt att bygga den inre linien för 2,300,000 kronor mindre kostnad än den yttre linien, hvadan den förra är i afseende på byggnadskostnaden obestridligt att fördraga. Något större än nu nämnts blir skilnaden, om man till byggnadskostnaderna lägger jemväl kostnaden för hvardera liniens utrustning med rörlig materiel och därför beräknar 5,000 kronor per kilometer af hvardera liniens längd. Skilnaden blir då 2,353,000 kronor till fördel för den inre linien.

Men om det å ena sidan icke möter några svårigheter att bedöma, hvilkendera af dessa linier är att fördraga i afseende på kostnaderna för anläggningen och utrustningen, anser jernvägsstyrelsen det deremot vara vanskligt att uttala sig för den ena eller den andra linien, när frågan gäller deras nationalekonomiska betydelse eller den trafik, de kunna påräkna eller skapa. Båda linierna genomgå föga bebyggda trakter och

ligga utom eller vid sidan af den kuststräcka, hvarinom den i det hela föga talrika befolkningen för närvarande är, så att säga, koncentrerad. De befolkningsmängder, som kunna anses befinna sig inom liniernas trafikområden, dessa beräknade till 60 kilometers bredd eller 30 kilometer å hvardera sidan om jernvägslinien, äro, beräknade efter statistiska centralbyråns folkmängdsuppgift för den 31 december 1887:

vid inre linien — å vestra sidan	18,572	och
— å östra sidan	33,952	
eller tillsammans	52,524	samt
vid yttre linien — å vestra sidan	26,728	och
— å östra sidan	49,627	
eller tillsammans	76,355	personer.

Anser man åter det trafikområde, linierna komma att betjena, vara utsträckt å ena sidan till riksgränsen och å den andra till hafvet, kommer under beräkning för hvardera linien en befolkning af 147,500 personer, af hvilka bo vester om den inre linien 64,374 och öster derom 83,126 personer samt vester om den yttre linien 87,500 och öster om samma linie 60,000 personer. Finge man nu antaga, säger styrelsen vidare, att persontrafiken skulle vid dessa linier förhålla sig till befolkningens mängden såsom öfver hufvud taget vid andra jernvägar inom landet, så kunde för nu ifrågavarande bansträckningar, om hela befolkningen mellan riksgränsen och hafvet lägges till grund för uppskattningen, persontrafiken kunna anses inbringa omkring 300,000 kronor brutto, ett belopp, som, fördeladt på banlängden, motsvarar vid pass 1,000 kronor per kilometer. Håller man sig åter till de först nämnda trängre trafikområdena, faller på den inre linien en personinkomst af omkring 100,000 kronor och på den yttre en dylik inkomst af 150,000 kronor, eller för förra linien 300 å 400 och för den yttre vid pass 500 kronor per kilometer. Den största ofvan uppgifna medelinkomsten per kilometer uppgår i det närmaste till hvad samtliga enskilda banor i medeltal hade af persontrafiken under år 1887, och för de lägre medelbeloppen finnas äfven motsvarigheter vid åtskilliga mindre jernvägar under samma år. Emellertid kommer alltid persontrafiken å ifrågavarande banor att inskränkas derigenom att en stor del af befolkningen har kortare väg till kusten än till någon af här ifrågavarande jernvägslinier och både därför samt till följd af prisbilligheten, så länge årstiden det medgifver, begagnar sig af de redan befintliga, väl ordnade sjöfartsförbindelserna. Sedan bibanor, ledande till kustorter, som man hoppas, bringats till stånd, kommer emellertid sannolikt den olikhet, som nu eger rum mellan de både linierna i utsigterna till

persontrafik, att utjemnas, och detta blir till äfventyrs äfven dessförrinnan fallet, när folktillökningen visat sig betydligt starkare i de inåt landet belägna socknarne än i de vid kusten belägna. — För en uppgående stambana genom dessa landsdelar synas, enligt hvad jernvägsstyrelsen vidare yttrar, betingelserna för godstrafik icke vara gynsamma, så länge banan icke har förbindelse med kusten. Alla gods-transporter hafva derstädes sina naturliga vägar från det inre landet till hafvet eller i motsatt led från detta inåt landet. I samma riktning och korsande stambanan gå ock skogsprodukterna, hvilka äro de enda, som förekomma i så stora massor, att de kunna räknas till det slags trafik, som skulle kunna, hvad man kallar, mata jernvägen. Utsigterna för sådana transporter äro dock icke stora, så länge den uppgående banan icke har direkt förbindelse med hamnplatser. För upptagande af virkestransporter och äfven för framkallande af en ökad skogsindustri lämpar sig emellertid den inre linien bättre än den yttre, när den ligger närmare de betydande skogsvidder, som finnas inåt landet, och således i större mån underlättar dessas tillgodogörande, både för egentlig beredning af trävaror och för bergsbruket, och kan vinna en viss betydighet, om en gång en jernindustri kommer till stånd för bearbetande inom landet af de lappländska malmerna. — Beträffande transporter af landbruksprodukter, konsumtionsartiklar och köpmansgods, torde den inre linien åtminstone icke blifva underlägsen den yttre, när den senare genom sin större närhet till kusten är mera beroende på konkurrensen med den billiga sjöfarten.

Med de ringa trafikledningar, de trakter erbjuda, som de båda linierna genomskära, och med de relativt större kostnader, som äro förenade med jernvägsdriften inom områden, der lefnadskostnaderna och prisen i allmänhet redan äro höga, får man enligt jernvägsstyrelsens förmenande icke vänta, att någondera linien skall under närmaste tiden lemna en afkastning, som i skälig mån motsvarar det i densamma nedlagda kapitalet, men det synes, som om den inre linien gifve förhoppning att tidigare än den yttre nå detta önskningsmål.

På grund af hvad sålunda blifvit af styrelsen andraget, och när af de båda undersökta linierna för stambanans sträckning mellan Vännäs och Boden den inre linien öfver Degerfors har framför den yttre öfver Bygdeträsk fördelarne af:

- att vara 10,757 meter kortare;
- att erbjuda tjenligare jordmån för banvallens bildande;
- att kräfvä mindre framtida underhåll;
- att vara 2,300,000 kronor billigare att bygga;

att bättre kunna påverka det inre landets utveckling och tillgodose dess behof af kommunikationer;

att blifva till större gagn för en i inre landet uppstående skogsindustri; och

att bättre lämpa sig för utbyte af produkter mellan de lappländska, genom Luleå—Ofoten-banan tillgängliga malmfälten samt Vester- och Norrbottens kolskogar; samt derjemte

är enligt utlåtande af chefen för generalstaben i strategiskt hänseende att föredraga,

har jernvägsstyrelsen i underdånighet hemställt, att för stambanans fortsättning genom öfre Norrland måtte antagas sträckningen från Nyby (Vännäs) öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till Boden (Öfver-Luleå).

Af de kommuner inom Vesterbottens län, hvilka närmast beröras af de utstakade jernvägssträckningarne, hafva Vännäs och Burträsk socknar samt Skellefteå socken och stad förordat det yttre eller östra alternativet, men Degerfors, Norsjö, Jörns och Byske kommuner uttalat sig för det inre eller vestra alternativet; och Kongl. Maj:ts befallningshafvande i nu nämnda län har, beträffande de undersökta jernvägs-liniernas inbördes företräden, anført, att den yttre eller östra sträckningen visserligen berörde de folkrikaste och mest odlade trakterna inom länet, i följd hvaraf redan från början en rätt liflig trafik å banan kunde vara att emotse äfvensom odlingar komme att påskyndas och industriella verk snart nog att anläggas utefter jernvägen, som läge tillräckligt långt in i landet för att kunna upptaga betydliga quantiteter af skogsprodukter, hvarförutom de bibanor, som flerstädes behöfdes till kusten, blefve kortare och derigenom billigare, under det att deremot den inre linien berörde till större delen öde trakter, hvilkas odling till följd af fåtaligare befolkning torde komma att ske betydligt långsammare; men att den omständigheten att jernvägen, genom att gå längre in i landet, berörde större skogssträckor samt komme i närheten af Näsbergets inom Jörns socken belägna betydande malmfält, borde föranleda till större trafik af jern och trä än å den yttre linien; samt att i följd häraf, och då kustsocknarnes behof af kommunikationer redan vore jemförelsevis väl tillgodosedt genom kustlandsvägen samt den åtminstone halfva året öppna sjöfarten, Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig böra förorda den inre, vestligare jernvägssträckningen, såsom den för länet i dess helhet gäneligaste.

Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län har i ärendet anført hufvudsakligast följande.

Den kända omständigheten, att den öfvervägande delen af Norr-

bottens odling och befolkning för närvarande befunnes samlad invid kusten, särskildt omkring nedre delarne af dess floddalar, hade till följd att en jernväg, anlagd längs efter och i närheten af kusten, på sätt densamma utlagts i 1886 års förslag, onekligen skulle under den närmaste tiden efter vägens fullbordande föranleda ökade förmåner och höjda jordvärden för ett större antal invånare samt i följd deraf jemväl erhålla en något större persontrafik af lokal natur än en längre in i landet anlagd jernväg. — Denna öfverlägsenhet hos den yttre jernvägslinien och den dermed sammanhängande förmånen af kortare och billigare bibanor till kustorterna hade ock i afgifna yttranden med styrka framhållits af ombud från Piteå stad och socken. Det torde icke heller kunna bestridas, att denna synpunkt egde särskild giltighet för den del af länet, hvarifrån dessa åsigter uttalats.

Men vid valet af det lämpligaste läget för stambanan Vännäs—Boden, med hänsyn till hela länets och det allmännas intressen, måste frågan jemväl betraktas ur andra synpunkter än den södra kustbefolkningens.

Härvid framstälde sig i främsta rummet det beaktansvärda förhållandet, att länets hela bredd uppginge till nära 40 mil och att den till odling tjenliga delen deraf vexlade mellan 20 och 25 mil. Då nu länets behof af jernvägsförbindelse i norr och söder måste för en lång framtid anses vara fylldt med en enda bana, skulle denna banas förläggande nära hafskusten uppenbarligen innebära en orättvisa och lända till förfång för de inre landsdelarne, hvilka vore mera vanlottade på samfärdsmedel, men jemförelsevis mera mäktiga af utveckling än kustlandet, såsom ännu hufvudsakligen obefolkade och ouppodlade, ehuru rika på odlingsmarker, likasom på malmer och mineral af värdefull beskaffenhet. — För den norr om Lule elf eller banans slutpunkt boende befolkningen, som vid 1889 års ingång uppgått till 65,630 personer, under det att invånareantalet söder om samma elf utgjorde 35,499, vore det af hufvudsakligaste vigt, att ifrågavarande bana erhöle den kortaste och billigaste sträckningen. Infordrade yttranden från de närmast intresserade kommunerna ådagalade äfven, att alla dessa, med ofvannämnda undantag, förklarar sig anse den inre linien i alla afseenden förmånligare än den yttre.

Med hänsyn till länets ofvanberörda vidsträckthet, syntes det sålunda nödigt, att stambanan inom länet förlades längre in i landet än som skedde vid dess först verkställda utstakning, för såvidt den skulle kunna på kraftigaste sätt befrämja såväl landets uppodling som uppkomsten af en jernindustri, grundad på ortens kolskogar och de lappländska malmrikedomarne. Lika afgörande för ett dylikt läge torde äfven vara nödvändigheten att denna länets sannolikt enda för-

bindelse med fosterlandet, och det väsentligaste vilkoret för ett verkamt försvar, genom sjelfva sitt läge vore tryggad mot faran att under krigstid genast afskrämas. .Ur dessa synpunkter såväl som på de af jernvägsstyrelsen anförda öfriga grunder ansåge sig Kongl. Maj:ts befallningshafvande ega giltiga skäl att i underdånighet tillstyrka stambanans utförande i den af sagda styrelse förordade inre linien, under antagande att denna linies brantaste lutningar och skarpaste krökningar skulle vid den definitiva utstakningen kunna väsentligen förbättras utan nämnvärd ökning af anläggningskostnaden.

Med anledning af hvad jernvägsstyrelsen yttrat beträffande banans rentabilitet och trafikanledningar, anför Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län vidare, att den norrländska jernvägskomiténs sakrika utredning af öfre Norrlands utveckling under senare tider lyckligtvis gåfve anledning till andra slutsatser än dem, hvartill jernvägsstyrelsen kommit. Den ådagalade nemligen, att öfre Norrland gått framåt i folkmängd, odling och industri vida snabbare och kraftigare än andra landsdelar, att det inneslöte rikedomar, som vore jemförliga med dem, som de sydliga provinserna kunde framvisa, samt att denna utveckling nått en sådan stadga, att befolkningen derstädes väl förtjenade det kraftiga stöd till ytterligare förkofran, som en stambana beredde. Äfven såsom trafikområde visade sig öfre Norrland enligt nämnda utredning i vida ljusare färger än dem jernvägsstyrelsen tecknat. Ehuru väl en jernväg, som genomlöpte glest befolkade orter af så storartad utsträckning som öfre Norrland, påtagligen icke kunde omedelbart efter dess fullbordande lemna inkomster, motsvarande dem som inflöte vid stambanor genom äldre och rikare odalbygder, så hade likväl nämnda komité ansett sig såsom ett slutomdöme kunna uttala den uppfattningen, att nettoinkomsten af denna stambana skulle redan i början uthärda jemförelsen med motsvarande inkomst vid en del af rikets då trafikerade stambanor och inom en icke aflägsen framtid antagligen öfverträffa densamma. Enligt komiténs på insamlade uppgifter grundade beräkning af den årliga nettoinkomsten i procent af anläggningskapitalet, skulle denna inkomst komma att uppgå till 3 procent (2,87 procent) af anläggningskapitalet, hvilket för den nu förordade inre linien blifvit väsentligen nedsatt, samt kunde redan i början af banans drift väntas att uppgå till 1,6 procent af anläggningskostnaden. I öfver ett sekel hade det svenska bergsbrukets vännertid efter annan gjort kraftiga ansträngningar för att inom landet åvägbringa en bergverksrörelse, grundad på de outtömliga malmrikedomarne inom Norrbottens läns lappmarker. Äfven från statens sida hade under samma tid stora uppoffringar blifvit gjorda i samma syfte, som alltid

ansetts såsom ett synnerligen eftersträfvansvärdt nationalekonomiskt önskningsmål. Under den antagna förutsättningen, att den föreslagna stambanan till Boden i förening med Luleå—Ofoten-banan skulle möjliggöra och kalla till lif en dylik länge förväntad bergverksrörelse, syntes det som om denna stambana med fog borde erkännas blifva af den största nationella betydelse, ensamt ur industriel synpunkt. — Giltig anledning torde äfven, enligt Kongl. Maj:ts befallningshafvandes åsigt, saknas för det af jernvägsstyrelsen gjorda antagandet, att jernvägens drift inom öfre Norrland skulle blifva jemförelsevis dyrare än inom andra orter, af den uppgifna anledning att lefnadskostnaderna i Norrland redan skulle vara höga. Af erfarenheten från offentliga inrättningar så väl som från det enskilda lifvet framginge emellertid, att dessa kostnader i verkligheten derstädes icke i allmänhet vore högre än annorstädes vore vanligt, utom då missväxt inträffade eller då den inskränkta förbrukningen försvårade en billig produktion, men dessa anledningar till prisstegring skulle med visshet just i och med stambaneförbindelsen komma att till hufvudsaklig del undanrödjas. — Slutligen har Kongl. Maj:ts befallningshafvande i afseende på den uppställda beräkningen af persontrafiken anmärkt, att den del af länets befolkning, som vore bosatt norr om Lule elf, icke dervid kommit i betraktande. Men då banan skulle sluta vid denna elf, och den norr om elfven boende befolkningen större delen af året saknade annan utfartsväg än den föreslagna jernvägen, så länge den finska stambanan icke utsträcktes till Torneå, syntes denna befolkning, som uppginge till 65,630 personer, eller nära 50 procent af hela folkmängden mellan Vännäs och Boden, hafva bort i någon mån tagas med i beräkningen af den blifvande persontrafiken.

Frågan om norra stambanans byggande genom öfre Norrland vore för öfrigt uppenbart af den utomordentliga vigt för orten och jemväl af den allmänna betydelse för riket, att densammas afgörande icke borde göras hufvudsakligen beroende af nuvarande trafikanledningar eller den beräknade nettoinkomsten under de första årens jernvägsdrift. Stambanans utsträckning till Luleå—Ofoten-banan påkallades nemligen af de höga intressena att i politiskt och militäriskt hänseende närmare förena de i dessa afseenden allt för isolerade nordligaste länen med det öfriga fäderneslandet samt att på samma gång medelst den lättade förbindelsen af en stambana möjliggöra dessa landsdelars snabba, tryggade uppodling och att uppväcka den industriella rörelse, som vore nödvändig och naturlig för att tillgodogöra deras stora naturrikedomar. Äfven för hela rikets försvar vore enligt sakkunniges mening denna den nordligaste stambanedelen af den största vigt. Dess anläggning

vore sålunda icke blott en tvingande nödvändighet, som måste undantränga de finansiella betänkligheterna, utan den vore derjemte en gärd af rättvisa mot de rikets invånare, hvilka längst väntat på erhållande af lättade förbindelser, mest vore i behof af desamma och enligt Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förmening bäst komme att i framtiden direkt och indirekt återgälda det häri nedlagda anläggningskapitalet; och utförandet af ifrågavarande stambanedel kunde enligt Kongl. Maj:ts befallningshafvandes åsigt jemväl grundas på den kloka beräkningen att derstädes bereda lönande användning af svenskt kapital och af någon del af den svenska arbetskraft, som eljest ökade den årliga utvandrareströmmen.

Chefen för generalstaben, hvars utlåtande i ärendet jemväl inforrats, påpekar, hurusom den yttre linien ganska nära öfverensstämde med den åren 1884 och 1885 utstakade, dock med, bland annat, den förändringen att öfvergången af Pite elf nu föresloges omkring 11 kilometer närmare dess utlopp i Bottniska viken eller vid Rönnberg i stället för vid Sikfors; och återoppar chefen vidare att chefen redan i underdånig skrifvelse den 28 september 1887 angående åtgärder för Norrbottens försvar varit i tillfälle att utförligt framlägga de skäl, som gjorde den då utstakade sträckningen af norrländska jernvägen alldeles oantaglig ur militär synpunkt. Bland dessa skäl, hvilka i främsta rummet afsåge faran af jernvägens dragande allt för nära kusten och svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att under sådana förhållanden skydda densamma mot fiendtliga afbrytningsförsök, framhåller chefen det betänkligt korta afståndet mellan Piteå och den punkt, der jernvägen skulle öfvergå Pite elf. Då den nu framlagda yttre linien skulle korsa sagda elf ännu närmare dess utlopp, innebure detta tydligen en ytterligare fara, som skulle komma att vidlåda ifrågavarande sträckning af jernvägen. Chefen auser därför att, med afseende på jernvägens öfvergång af Pite elf, dess dragande öfver Elfsbyn måste uppställas såsom en oeftergiftig militär fordran. Om därför, yttrar han vidare, den norrländska jernvägens fortsatta framdragande uti sträckningen öfver Bygdeträsk, Storkågeträsk och Lill-Pite måste på det kraftigaste afstyrkas, kunde deremot det andra alternativet, innefattande den så kallade inre linien öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn, i hufvudsak godkännas. Denna linie, som hölle sig i allmänhet på ett ur försvarets synpunkt nöjaktigt afstånd från hafvet, torde i sjelfva verket uppfylla de militära anspråk, som kunde och borde ställas på denna för försvaret af landets nordligaste delar så viktiga, ja, man torde kunna säga oundgängliga jernväg.

Statsrådet och chefen för civildepartementet yttrar härefter följande:

»Den första frågan vid behandlingen af nu förevarande ärende är naturligtvis den, huruvida stambanan bör fortsättas norr om den punkt, dit 1886 års Riksdag beslöt dess framdragande. Då i detta afseende några omständigheter icke tillkommit, som förminskat betydelsen af de skäl, hvilka föranledde Eders Kongl. Maj:t att vid nämnda riksdag väcka fråga om banans byggande ända till Öfver-Luleå, har jag full anledning antaga att Eders Kongl. Maj:t gillar min åsigt om behofvet af stambanebyggnadernas fullföljande norr om Vännäs. Icke heller Riksdagens år 1886 fattade beslut, hvarigenom Vännäs bestämdes såsom ändpunkt för den då fastställda sträckningen, synes hafva grundat sig på någon föreställning om att stambanebyggnaden norrut der borde för framtiden upphöra, utan tvärt om erkände Riksdagen, såsom jag förut nämnt, att den då föreslagna jernvägen till Öfver-Luleå påkallades af icke blott ekonomiska och lokala utan äfven strategiska och politiska skäl, och Riksdagen torde hafva inskränkt sig till det då fattade beslutet allenast med hänsyn dertill, att ej kommande Riksdagar skulle bindas för längre tid än hvad nödigt vore.

Den bansträcka, som nu är i fråga, är måhända i trafikafseende, åtminstone till en början, mindre fördelaktig än de flesta banor, staten hittills byggt; men deraf torde icke böra dragas den slutsats att så skall för all framtid förblifva. Många anledningar tala för att banan, om den ock ej kommer att gifva någon lysande behållning å det deri nedlagda kapitalet, dock torde derå i framtiden lemna en afkastning, som, med hänsyn till de öfriga statsändamål, hvilka medelst banan befrämjas, ej får lemnas ur räkningen. Den norrländska jernvägskomitén, som mot slutet af år 1885 afgaf sitt utlåtande rörande en stambana från Sollefteå till Luleå, meddelade deri en fullständig redogörelse för landets utveckling under senare tider och dess ståndpunkt i ekonomiskt afseende samt uttalade det slutomdöme, att banans nettointkomst skulle redan i början uthärda jämförelse med motsvarande inkomst vid en del då trafikerade stambanor och inom en icke aflägsen framtid antagligen öfverträffa densamma. Jag tillåter mig erinra om följande af min företrädare i embetet till statsrådsprotokollet den 29 januari 1886 lemnade, ur komiténs betänkande hemtade uppgifter rörande de två nordligaste länen:

Medan vårt land i dess helhet under det tre fjerdedels sekel, som då förflutit sedan år 1810, ökat sin folkmängd med 95 procent, har deremot under samma tid Vesterbottens folkmängd vuxit med nära 250 procent och Norrbottens med 181 procent. Enligt uppgifter om den odlade jordens areal har i Vesterbottens län under åren 1805—1871 ökningen af densamma uppgått till 560 procent (för hela riket till 280),

samt ökningen i Norrbottens län under åren 1805—1884 stigit ända till 710 procent (för hela riket 350). 1882 års skörd, reducerad till rågvärde, uppgick i Vesterbottens län till 1,550,000 och i Norrbottens till $1\frac{1}{2}$ million kubikfot. — Folkmängdens täthet i dessa provinser är naturligtvis deremot betydligt underlägsen det öfriga Sveriges. Medelsiffran för hela riket var vid 1880 års slut 1,285 personer på kvadratmilen, för Vesterbottens kustland nära 500 och för Norrbottens kustland omkring 330. —

Genom de under år 1875 medelst statens försorg verkställda undersökningar har utrönts, att ensamt Gellivare malmberg vid endast en fots afsänkning innehåller en malmtillgång om circa 22,200,000 centner, och derutöfver finnas inom Juckasjärvi socken malmberg af enahanda betydighet. — Af Sveriges 18 millioner h:ar skogbärande mark belöpa på Vesterbotten 2,100,000 och på Norrbotten 2,675,000 h:ar, och trävaruutförseln utgjorde år 1883 från Vesterbotten 300,000 och från Norrbotten omkring 400,000 kubikmeter eller inemot en femtedel af rikets hela trävaruexport samt omkring 8 procent af rikets utförsel i det hela af alla dess produkter tillsammansantagna.

Utom dessa af norrländska jernvägskomitén i siffror angifna tillgångar ega de två nordligaste länen i de utefter de talrika vattendragen sig sträckande dalgångarne tillfällen till ypperligt bete, som bör kunna uppkalla en storartad boskapsskötsel och mejerihandtering, hvartill ock icke obetydliga ansatser under de senare åren visat sig. Allt detta sammanlagdt gör att jag för min del icke misströstar om att en jernväg genom dessa trakter skall mäktigt bidraga till att utveckla landets naturliga tillgångar och såmedelst äfven på mångahanda sätt återgälda staten de uppoffringar, den måst vidkännas för dess anläggande; och anser jag mig böra erinra, hurusom jernvägsstyrelsen i dess underdåniga berättelse för 1888 omförmäler att den i förhållande till byggnadskapitalet beräknade behållningen å de norrländska stambanelinierna under samma år steg till mer än dubbelt af hvad den utgjorde år 1887.

Särskildt torde böra beaktas att ifrågavarande jernväg måste komma att tillföra staten, om ock ej i form af direkt ränta på anläggningsskapitalet, en omedelbar inkomst af betydighet, synnerligast om den inre eller vestra linien varder bestämd för banans sträckning. Enligt en af domänstyrelsen år 1885 gjord utredning, höllo de inom Vesterbottens och Norrbottens län befintliga kronoparker och kronoöfverloppsmarker samt sådana oafvittrade kronomarker, som efter slutad afvittning ansåges böra förblifva kronans tillhörighet, sammanlagdt en areal af 2,863,656 h:ar, deraf omkring 2,000,000 h:ar äro belägna vid vattendrag, hvilkas lopp komma att skäras af stambanan. Domänstyrelsen

beräknade att dessa omkring 2,000,000 h:ar tillika med 52,910 h:ar kronoparker i Vesternorrlands län skulle kunna i medeltal lemna i årlig afkastning omkring 700,000 timmerträd, förutom hvad som af skadade träd kunde afyttras. Framdragandet af en jernbana genom öfre Norrland, hvarigenom de särskilda floddalarna sattes i förbindelse med hvarandra, komme enligt domänstyrelsens åsigt otvifvelaktigt att utöfva inflytande å virkesprisen, som, när styrelsen afgaf sitt yttrande, voro mycket vexlande vid särskilda vattendrag. Sålunda betingade då t. ex. kronans virke å rot per sågtimmerträd vid Ångermanelfven 3 å 4 kronor, under det att vissa år ej hälften af detta pris erhållits vid Ume och Vindelelvarne. Derest genom direkt jernvägsförbindelse mellan vattendragen virket kunde fortskaffas från ett vattendrag till ett annat, skulle emellertid enligt styrelsens tanke kronans virke å trakter, der virkesprisen voro låga, röna efterfrågan jemväl från andra orter samt konkurrens och prisstegring till följd deraf uppstå, och styrelsen hölle före att statens skogsväsende utan allt tvifvel skulle tillföras synnerligen stora fördelar genom jernvägsanläggningen.

En fråga af stor betydelse vid bedömande af norrländska stambanans trafikanledningar är den, huruvida en sådan bana kan vara i stånd att täfla med de i dess närhet befintliga flottleder. Med anledning af Riksdagens senast församlade revisorers i den af dem afgifna berättelsen uttalade tvifvel härom har jernvägsstyrelsen i afgifvet yttrande genmält, att redan af de i berättelsen intagna uppgifterna om de virkesmängder, som på jernväg transporterats under sistlidna års sommar, syntes att en sådan täflan icke vore utestängd, när dessa uppgifter visade, dels att statsbanorna förmedlat öfverförande af timmer från en flottled till en annan, hvarvid vore att märka att de vattendrag, hvarur timret upphemtats, vore flottningsbara ända fram till destinationsorten och att sålunda jernvägen med framgång trädte i stället för den förra befodringsleden, dels ock att jernvägstransport föredragits framför flottning, äfven der det ej varit fråga om att bringa timret till ett annat vattendrag. Till följd häraf borde man enligt jernvägsstyrelsens åsigt kunna antaga att, der stambanan genom sidobanor sattes i direkt förbindelse med kusten och der tillräckligt utrymme finnes vid kuststationen, jernvägen skulle komma att begagnas för virkestransporter äfven jemsides med en till hamn ledande flottled. Särskildt anser jernvägsstyrelsen att jernvägen alltid kunde påräkna virke, som genom försågning inuti landet bereddtes till skeppning, och att en förökning i dessa slags transporter vore att motse, när utmed den redan färdiga stambanan efter hand uppstått allt flera sågverksanläggningar.

Hvad jernvägsstyrelsen i afseende å de redan fullbordade delarne af norra stambanan sålunda anfört torde äfven ega giltighet beträffande den bandel, hvars anläggning nu är i fråga.

Om sålunda anläggningen af ifrågavarande jernväg ur ekonomisk synpunkt torde hafva sitt berättigande med hänsyn till de direkta fördelar, den finnes medföra för staten och den vidsträckta landsdel, hvars utveckling i hög grad deraf är beroende, så gälla derjemte fortfarande för denna bandel samma strategiska skäl, som talat för stambanans framdragande norr om Ångermanelfven. I detta afseende framhöll till statsrådsprotokollet den 29 januari 1886 dåvarande chefen för civildepartementet, hurusom en jernväg genom öfre Norrland kräfdes äfven af militära skäl, emedan, då Sverige näppeligen kunde räkna på herraväldet i Bottniska viken, en jernväg, hvarigenom trupper och förnödenheter kunde hastigt tillföras, vore äfven under den tid, då sjöfarten är öppen, ett snart sagdt oundgängligt vilkor för ett verksamt försvar af norra Sverige, hvarjemte han erinrade att erfarenheten visat, hurusom det vore icke endast under en sådan årstid, som Norrland kunde vara utsatt för ett fiendtligt anfall.

Om med hvad nu anförts behofvet och nyttan af jernvägens fortsättning norr om Vännäs torde få anses vara tillräckligt ådagalagda, uppstår frågan om hvilkendera af de utstakade linierna bör föredragas. Af den redogörelse, jag beträffande dessa utstakningar lemnat, framgår att, om än jernvägen enligt den östra linien skulle komma att genomgå en mera befolkad och odlad bygd och alltså i början innebära större trafikledningar äfvensom i afseende å den sammanlagda längden af starkaste lutningar och af kurvor med minsta radie hafva företräde framför en bana, anlagd enligt den vestra linien, denna senare likväl har fördelarne af att vara 10,757 kilometer kortare och att fordra mindre arbete och omkring 2,353,000 kronor mindre kostnad samt för framtiden mindre underhåll, hvarjemte den synes kunna kraftigare bidraga till landets utveckling i odling och industri. På grund häraf och då chefen för generalstaben förklarar den östra linien vara oantaglig ur militärisk synpunkt, men deremot ansett den vestra linien uppfylla de militära fordringar, som måste ställas på en jernväg i dessa trakter, tvekar jag icke att för stambanans fortsättning förorda sträckningen från Nyby (Vännäs) öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till Boden (Öfver-Luleå).»

Beträffande *kostnaden* yttrar departementschefen, bland annat, att, då genom de senare undersökningarna en så betydande vägförkortning kunnat ernås, att hela jernvägsanläggningen Sollefteå—Vännäs—Öfver-Luleå blefve, om den inre eller vestra linien mellan Vännäs och Öfver-Luleå godkändes, 507 kilometer i stället för förut beräknade 563 kilo-

meter, och antagligen ytterligare förbättringar i linien vid de slutliga utstakningarna stode att vinna, kostnaderna för hela jernvägen finge antagas, åtminstone ej i väsentligare mån, skola öfverskrida hvad som 1886 beräknades, äfven om de på sista tiden hastigt stegrade prisen, derest de bibehölle sig, komme att förhöja vissa utgifter utöfver hvad i kostnadsförslagen uppförts.

Härjemte torde dock, enligt departementschefens åsigt, vid banbyggnadens fortsättande norr om Vännäs böra tagas i öfvervägande några andra omständigheter, som äfven kunde vara af beskaffenhet att i sin mån bidraga till förminskning i utgifterna. Då Riksdagen år 1886 beviljade anslag till stambanan från Sollefteå till Vännäs, fäste Riksdagen dervid såsom vilkor, 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, och inom såväl Vesternorrlands som Vesterbottens län hade detta vilkor blifvit accepterat. Det oaktadt hade dock, enligt hvad jernvägsstyrelsen meddelat, styrelsen måst vidkännas betydande utgifter för förvärfvande af jord till Långsele—Vännäs-banan. Den kostnadsfria upplåtelsen hade nemligen ansetts icke omfatta mark, som varit behöflig för erhållande af grus- och stentäppter, transportvägar m. m., och till följd häraf samt då, med de i Norrland vanligen särdeles höga expropriationskostnaderna, tillkallande af nämnd för hvarje särskildt fall skulle blifva särdeles kostsamt, hade man, då dylika behof uppstått, som för arbetets obehindrade gång skolat utan uppskof tillgodoses, måst köpa områdena direkt af jordegarne, hvarvid understundom måst betalas ersättningar, vida öfverstigande verkliga värdet i orten. — Vidare hade jernvägsstyrelsen upplyst att sedan år 1879 iakttagits vid stambanans framdragande genom skogsmark att, till förekommande af eldsolycka, till jernvägen intagits minst 15 meter å hvardera sidan af jernvägens medellinie, men att vid tillämpningen af Riksdagens ofvanomförmälda vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark, olika tolkningar åtminstone inom Vesternorrlands län till en början gjort sig gällande i afseende å den bredd, som på grund af oförmälda vilkor borde till jernvägen intagas. — Derjemte hade jernvägsstyrelsen framhållit, hurusom det varit förenadt med svårigheter att inom de trakter, der jernvägsbyggnaden nu påginge, för antagliga pris förvärfva det dertill erforderliga gröfre virke, äfvensom att det skulle bidraga till byggnadernas fortgång i bestämd ordning, om behovet att komma i besittning af den mängd virke af mindre dimensioner, som synnerligen för de förberedande arbetena erfordrades, kunde underlättas såmedelst att

i den fria upplåtelsen af mark äfven inbegreps den å marken växande skogen, hvilket enligt jernvägsstyrelsens förmening icke för vederbörande skulle kännas betungande, emedan mestadels endast undermålig skog växte i jernvägslinien, sådan denna nu vore utstakad.

Med hänsyn till nämnda förhållanden har departementschefen, i öfverensstämmelse med ett af jernvägsstyrelsen gjordt uttalande, ansett, att såsom vilkor för norra stambanans fortsättning genom de nordligaste länen borde stadgas:

att kostnadsfritt skulle upplåtas:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar; genom skogsmark en konstant bredd af minst 15 meter å hvardera sidan af banans medellinie med all å densamma växande skog;

all för sidoschaktningar, jordupplag samt sten- och grustägrter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark;

äfvensom all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya och omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

att upplåtelsen jemväl skulle innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunde anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

samt att landsting eller kommuner åtog sig att vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd.

Beträffande de *anslag*, som för år 1891 till stambanebyggnaderna erfordras, har jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse erinrat,

att enligt den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 december 1887 framlagda beräkning kostnaden för linien Långsele—Vännäs i dess nuvarande sträckning öfver Björna uppginge för sjelfva banbyggnaden till 11,705,000 kronor och för liniens utrustning med rörlig materiel till 1,075,000 kronor eller tillsammans till 12,780,000 kronor;

att af detta kostnadsbelopp redan anvisats tillhoppa 9,500,000 kronor, deraf för innevarande år 4,000,000 kronor;

och att, då i anslaget för 1889 ingått ett belopp af 410,000 kronor för anskaffning af rörlig materiel till bandelen Långsele—Anundsjö, för fullbordande af linien Långsele—Vännäs under 1891 således erfordrades

för byggnadsarbetena kr. 2,615,000: —
 och för materiel till sträckan Anundsjö—Vännäs, som
 är afsedd att då öppnas, » 665,000: —

Jernvägsstyrelsen erinrade vidare hurusom styrelsen i underdånig skrifvelse den 11 december 1888 framhållit önskvärdheten af och det ekonomiskt fördelaktiga uti att byggnadsarbetena bedrefves raskare än dittills, så att banan kunde blifva fullbordad till 1894 års slut. Riksdagen beviljade ock det på grund deraf begärda förhöjda anslaget 4,000,000 kronor. Under förutsättning att till Riksdagen aflätes proposition om stambanans fortsättning norr om Vännäs, har jernvägsstyrelsen nu ansett att, på det byggnadsarbetena måtte fortgå i den omfattning, som den nuvarande organisationen af byggnadsväsendet medgäfvit, och stambanans anläggning måtte kunna afslutas vid nyssnämnda tidpunkt, för år 1891 äfven borde anvisas medel till påbörjande af arbetena norr om Vännäs till ett belopp, som motsvarade åtminstone skilnaden mellan omförmälda medelsanslag 4,000,000 kronor och hvad som erfordras för färdigbyggandet af Långsele—Vännäs-linien, 2,615,000 kronor, eller sålunda 1,385,000 kronor. Jernvägsstyrelsen hemställer alltså att för år 1891 måtte anvisas dels till fortsättning af stambanebyggnaderna 4,000,000 kronor och dels till rörlig materiel för stambanan Anundsjö—Vännäs 665,000 kronor.

I hvad jernvägsstyrelsen sålunda hemställt har departementschefen instämt, med förklarande det statsverkets tillstånd torde medgifva, att af omförmälda belopp 2,000,000 kronor upptagas å riksstaten.

Såsom chefen för civildepartementet i sitt anförande till statsrådsprotokollet erinrat, har Riksdagen redan år 1886 erkänt, att anläggningen af ifrågavarande jernväg påkallades af ej blott ekonomiska och lokala utan äfven strategiska och politiska skäl. Nämnda års Riksdag ansåg sig likväl icke böra besluta utförandet af en så stor jernvägsanläggning som från Sollefteå ända till Luleå, utan stannade vid att besluta banans framdragande till Vännäs för att derigenom åt kommande Riksdagar bevara möjligheten att, efter då sig företeende omständigheter, besluta, huruvida jernvägen borde ytterligare fortsättas eller icke.

Lika med 1886 års Riksdag anser utskottet jernvägen böra framdragas in uti Norrbotten. Skälen härför blefvo vid samma riksdag så fullständigt utvecklade och hafva i den kongl. propositionen så utförligt återgifvits, att utskottet anser sig endast behöfva hänvisa till hvad i detta ämne redan blifvit sagdt. Det synes utskottet för öfrigt uppen-

bart, att stambanebyggandet icke kan upphöra vid Vännäs, hvilket heller aldrig torde hafva varit Riksdagens afsigt. Med denna utskottets uppfattning återstår för utskottet blott att pröfva, huruvida tidpunkten för arbetenas fortsättande är inne. Utskottet kan härom icke hysa något tvifvel, då till de starka skäl, som tala för anskaffande af jernvägskommunikationer åt landets nordligare delar, kommer, att ett afbrytande af jernvägsarbetena sannolikt skulle, då de säkerligen inom kort komme att återupptagas, vålla staten ej ringa olägenhet.

Hvad beträffar valet emellan de båda utstakade linierna, den östra eller yttre öfver Rödå, Bygdeträsk och Lill-Pite och den inre eller vestra öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn, har utskottet icke stannat i tvekan om hvilkendera är att föredraga. Skälen för sistnämnda linie äro på ett öfvertygande sätt framhållna af samtliga vederbörande myndigheter. Med åberopande af dessa i det föregående omförmälda skäl vill utskottet hos Riksdagen förorda den inre linien, d. v. s. jernvägens framdragande öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn.

Deremot finner utskottet det för närvarande icke nödigt eller ens lämpligt att fixera slutpunkten för banan i vidare mån, än att denna punkt skall förläggas å Luleå—Ofotens jernväg, och detta så mycket hellre som någon olägenhet icke lär kunna uppstå deraf, att det definitiva bestämmandet af banans ändpunkt tills vidare får anstå.

I fråga om de vilkor, hvilka Kongl. Maj:t föreslagit för norra stambanans fortsättning, delar utskottet statsrådets och chefens för civildepartementet åsigt om nödvändigheten af stadganden i sådan rigtning som de föreslagna. Utskottet har dock ansett sig böra föreslå en något förändrad formulering af vissa bland dessa vilkor.

Så har utskottet för att förekomma missförstånd med afseende å den tid, upplåtelsen af mark afser, särskildt utmärkt, i hvilka fall upplåtelsen sker för alltid och i hvilka den sker endast för den tid, hvarunder arbetet fortgår. Det sistnämnda är händelsen med upplåtelse af mark för sidoschaktningar, jordupplag samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår. All annan mark måste enligt sakens natur upplåtas för all framtid.

Såsom vilkor har, bland annat, uppställts, att genom skogsmark skall upplåtas en konstant bredd af minst 15 meter å hvardera sidan af banans medellinie med all å densamma växande skog. Då uttrycket »minst 15 meter» tillkommit på den grund att, der banan måste framdragas genom djupare skärningar eller på höga bankar, redan för sjelfva jernvägen kan erfordras en större bredd än 15 meter från medellinien, men berörda uttryck medgifver en fullkomlig frihet att öfverallt

i skogsmark till jernvägen intaga en obestämd större bredd än 15 meter från medellinien, har utskottet åt ifrågavarande vilkor sökt gifva den form, att såsom regel stadgas en upplåtelse i skogsmark af 15 meters bredd å hvardera sidan af banans medellinie och att en större bredd må till jernvägen intagas, endast der arbetets beskaffenhet sådant påkallar.

Då under jernvägsarbetets fortgång plats för upplag af sten torde erfordras lika väl som plats för jordupplag, har utskottet, till förekommande af tvist, härom inryckt ett stadgande. Härjemte har utskottet i fråga om den mark, som upplåtes till begagnande under arbetets fortgång, ansett sig böra tillstyrka införandet af den föreskrift att dylik mark skall vid arbetets fullbordande återställas i det skick, hvori den då befinner sig, d. v. s. utan skyldighet för jernvägen att bortföra upplagd jord eller sten, igenlägga upptagna vägar o. s. v.

Emot öfriga vilkor om upplåtandet af mark har utskottet icke funnit något att erinra; och är utskottet öfvertygadt derom, att de föreslagna stadgandena skola af vederbörande tillämpas med all den varsamhet, som är att iakttaga, på det att den enskilde ej må få vidkännas större uppoffringar eller nödgas lida större intrång, än arbetet oundgängligen kräfver.

Stadgandet att landsting eller kommuner skola vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla sågtimmer till ett antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd har utskottet ansett kunna medföra onödig omgång. Bansträckan Vännäs—Boden, inre linien, är 297 kilometer lång, och hela det antal sågtimmer, som skulle levereras, omkring 60,000 stycken. Utskottet kan icke föreställa sig, att några egentliga svårigheter skola möta att på öfverenskommelsens väg anskaffa berörda quantitet till gängse pris. Skulle det emellertid visa sig omöjligt att anskaffa den eller kunde den ej erhållas utan oskäligen kostnad, torde en föreskrift derom, att landsting eller kommuner äro förpligtade att, när och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, leverera sågtimmer till den föreslagna quantiteten, göra till fyllest.

Då Riksdagen i skrifvelse till Konungen af den 5 maj 1886 anmälde sitt beslut om stambanans norr om Sollefteå byggande, yttrade Riksdagen, att, när trafiken å banan till en början antagligen ej kunde blifva betydlig, och i följd häraf rentabiliteten måste blifva ringa, försigtigheten och omsorgen om statens finanser kräfde, att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränktes, på grund hvaraf Riksdagen ansåg, att de medel, som för anläggningen erfordrades, borde till en del, i mån af tillgång, anvisas till utgående å riksstaten.

I öfverensstämmelse härmed hafva ock dessa medel anvisats att utgå på följande sätt:

	å riksstaten.	af lånta medel.
för år 1887	kr. 500,000	kr. 500,000
» » 1888	» 500,000	» 1,500,000
» » 1889	» 2,000,000	» 500,000
» » 1890	» 1,400,000	» 2,600,000
	<hr/> kr. 4,400,000	<hr/> kr. 5,100,000
	<hr/> kr. 9,500,000	

Då statskassans tillstånd för närvarande torde medgifva, att ej obetydligt mera än hälften af anslaget kan anvisas att utgå å riksstaten, bör genom bifall till Kongl. Maj:ts proposition förhållandet emellan lånta medel och för ändamålet använda skattemedel icke komma att försämrast. Tvärt om torde med visshet kunna förutses, att ett så stort belopp af skattemedel skall kunna för nästkommande år anslås, att minst hälften af de till stambanans fortsättning norr om Sollefteå anvisade medel vid nämnda års slut utgått af andra medel än sådana, som anskaffats genom lån; och då de anförda skälen för anslaget beviljande för nästa år till den af Kongl. Maj:t föreslagna summa synas utskottet ur så väl ekonomisk som politisk synpunkt synnerligen beaktansvärda, får utskottet, som framdeles kommer att afgifva förslag om sättet för anvisande af det föreslagna anslagsbeloppet, hemställa,

1:o.

att Riksdagen måtte

a) besluta, att stambanan genom öfre Norrland skall under iakttagande af hufvudsakligast samma tekniska bestämmelser, som äro fastställda för linien Långsele—Vännäs, fortsättas från trakten af Vännäs vid Nyby öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till nägon punkt å Luleå—Ofotens jernväg, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt:

att af landsting, kommuner eller enskilde kostnadsfritt skall upplåtas: dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvar-dera sidan af banans medellinie samt, der arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erfordrerlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvärad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

samt att landsting eller kommuner åtaga sig att, när och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kan komma att brista;

b) till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och anskaffande af rörlig materiel till bansträckan Anundsjö—Vännäs samt till påbörjande af arbetena å banan norr om Vännäs för år 1891 bevilja ett anslag af 4,665,000 kronor.

I två lika lydande motioner, n:o 27 inom Första Kammaren och n:o 182 inom Andra Kammaren, hafva herrar *J. Lindqvist* och *P. O. Hörnfeldt* föreslagit, att Riksdagen, med de vilkor, som för norra stambanans fortsättning kunna komma att bestämmas, i afseende å för jernvägen erforderlig mark, må för bebyggandet af en bibana från Mellansel till Örnsköldsvik anslå ett belopp af 1,548,000 kronor, att utgå under år 1891.

I motionerna, som åtföljas af åtskilliga bilagor, såsom utlåtande öfver verkställda undersökningar, kostnadsförslag, trafikberäkning m. m. och till hvilka utskottet får hänvisa, yttra motionärerna, bland annat, följande: »Stambanans i Norrland läge har blifvit bestämdt med särskild hänsyn till det strategiska intressets kraf. På grund af den sträckning banan sålunda erhållit långt inne i landet till stor del genom obebodda trakter, kan den ej medföra tillfyllestgörande gagn hvarken för handeln eller näringarna i de mera odlade och tätare bebyggda delarna af landet.

Dessa missförhållanden kunna i väsentlig mån förbättras eller afhjelpas, såvida stambanan från lämpliga punkter sättes i förbindelse med kusten medelst bibanor, som genomlöpa folkrika trakter och utmynna vid god skeppningshamn.

Norra stambanan genom Ångermanland är förlagd långt från kusten, med undantag af en krökning vid Mellansel, och den genomlöper betydande skogsmarker, som sakna lämpliga vattendrag för verkets nedflottning till hafvet, till följd hvaraf skogsprodukterna från dessa trakter icke med fördel kunna utföras i världsmarknaden på annat sätt än genom transport på jernväg. Ju längre denna jernvägstransport måste fortlöpa, desto mer försvåras eller omöjliggöres tillvaratagandet af skogens biprodukter. Då Sundsvall för närvarande utgör den vid jernväg belägna utskeppningshamn, som ligger närmast norra Ångermanland, är det ingen möjlighet för befolkningen i detta landskap att genom den nu framgående stambanan på ett tillfredsställande sätt tillgodogöra sig och landet de rika naturtillgångar, som provinsen har att erbjuda. Af denna anledning är det synnerligen nödvändigt, att stambanan genom norra Ångermanland sättes i förbindelse med kusten.

Vid verkställd undersökning för en sådan bibanas sträckning har det befunnits, att densamma lämpligast borde förläggas i riktning från Mellansel till Örnsköldsvik, hvarigenom densamma icke allenast komme i närmaste beröring med Ångermanlands mest befolkade socknar, utan äfven skulle utmynna på en i utveckling starkt tilltagande handelsplats, hvars hamn erbjuder de bästa fördelar för den stora godstrafik, som med säkerhet kan å bibanan påräknas.»

Äfven om den af motionärerna föreslagna jernvägsanläggningen från Mellansel till Örnsköldsvik skulle medföra fördelar för statens jernvägar, anser dock utskottet byggande af vare sig nämnda eller någon annan bibana till norra stambanan icke böra från statens sida ifrågakomma förr, än denna stambana blifvit framdragen till någon punkt å Luleå—Ofotens jernväg; och torde för öfrigt böra tagas i öfvervägande, huruvida dylika bibanor skola byggas af staten eller komma till stånd såsom enskilda jernvägar med låneunderstöd af staten. På grund häraf hemställer utskottet,

2:o

att herrar J. Lindqvists och P. O. Hörnfeldts ifrågavarande motioner ej må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 17 mars 1890.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

vid 1:sta punkten lit. b.):

af herrar vice talmannen *L. O. Larsson, L. Jönsson, S. Nilsson, P. Pehrson, A. Persson, N. Petersson, J. Jonsson, A. P. Danielson, J. Anderson, H. Andersson, L. F. Odell* och *A. Petersson*:

»Då Riksdagen i skrifvelse till Konungen af den 5 maj 1886 anmälde sitt beslut om stambanans norr om Sollesteå byggande, yttrade Riksdagen, att, enär trafiken å banan till en början antagligen ej kunde blifva betydlig, och i följd häraf rentabiliteten måste blifva ringa, försigtigheten och omsorgen om statens finanser kräfde, att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränktes; och antog Riksdagen, att det årliga anslagsbelopp, som utan olägenhet kunde anslås, måste väsentligen understiga de 4,000,000 kronor, hvilka statsrådet och chefen

för civildepartementet då ansett böra årligen för ändamålet användas, och ungefärligen motsvara det årsbelopp af omkring 2,000,000 kronor, som användts på jernvägslinien mellan Bräcke och Sollefteå.

Om ock statsverkets nuvarande ställning är sådan, att för år 1891 synes utan olägenhet kunna anslås ett större belopp än 2,000,000 kronor, hafva vi likväl icke ansett oss kunna tillstyrka ett så högt belopp som det af Kongl. Maj:t föreslagna, eller 4,665,000 kronor. Af den i mars månad 1889 utgifna allmän svensk jernvägsstatistik för år 1887 inhemtas nemligen, beträffande jernvägarne i öfre Norrland, att för åren 1882—1887 nettobehållningen i procent af byggnadskostnaden för nedannämnda statsbanedelar utgjort:

	1882	1883	1884	1885	1886	1887
Bollnäs—Storvik	2,08	1,77	1,78	1,57	1,04	0,53
Storlien—Östersund	0,02	0,01	0,79	0,61	1,01	0,49
Ånge—Bollnäs	0,58	0,83	0,93	1,20	0,73	0,47
Östersund—Torpshammar	1,69	0,86	1,06	1,41	0,25	0,12
Bräcke—Ragunda	—	—	0,13	0,04	0,01	0,29

Enligt jernvägsstyrelsens underdåniga, i september månad år 1889 utgifna berättelse för år 1888 har nettobehållningen i förhållande till byggnadskapitalet för nedan nämnda bandelar och år utgjort i procent:

Bollnäs—Storvik:

1877—1880	0,16
1881—1885	1,88
1886—1888	0,68

Storlien—Östersund:

1881—1885	0,36
1886—1888	0,82

Ånge—Bollnäs:

1880	0,22
1881—1885	0,82
1886—1888	0,78

Östersund—Torpshammar:

1878—1880	1,09
1881—1885	1,39
1886—1888	0,25

Brücke—Sollefteå:

1884—1885	0,09
1886—1888	0,03

Då erfarenheten sålunda till fullo visat, att jernvägarnes i öfre Norrland afkastning är högst ringa, samt, såsom statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet erkänt, den bansträcka, som nu är i fråga, i trafikafseende torde blifva mindre fördelaktig än de flesta banor, staten hittills byggt, hafva vi ansett försigtigheten bjuda, att Riksdagen icke till stambanebyggnader i Norrland för nästkommande år beviljar mera än 3,000,000 kronor, hvilket belopp man kan hoppas skola kunna anvisas att utgå af tillgängliga medel och upplåning för ifrågavarande ändamål således undvikas.

Det begärda anslaget af 665,000 kronor till anskaffande af materiel för sträckan Anundsjö—Vännäs hafva vi ansett för närvarande icke vara oundgängligen nödigt, helst Riksdagen redan för nyssnämnda år å riksstaten anvisat ett belopp af 1,300,000 kronor för anskaffande af ny rörlig materiel vid statens jernvägar.

På grund häraf hafva vi yrkat, att stycket litt. b) i 1:sta punkten måtte erhålla följande lydelse:

b) till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och till påbörjande af arbetena å banan norr om Vännäs för år 1891 anvisa ett anslag af 3,000,000 kronor»;

vid 2:dra punkten:

af herrar grefve *Sparre, Tamm, Königsfeldt, Ekenman, S. Nilsson* och *A. Persson* mot den af utskottet använda motivering.