

N:o 103.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 10 maj 1899.  
— — — — Andra Kammaren den 10 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, i anledning af Riksdagens  
år 1898 församlade revisorers berättelse angående verk-  
ställd granskning af statsverkets jemte dertill hörande  
fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1897.*

(Statsutskottets utlåtande n:o 37.)

Till Konungen.

Efter pröfning af hvad Riksdagens nästlidet år församlade revisorer rörande verkställd granskning af statsverkets jemte dertill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1897 uti afgifven berättelse anmäلت samt vederbörande förvaltande verk och myndigheter uti deröfver afgifna förklaringar hos Eders Kongl. Maj:t andragit, får Riksdagen i nedan nämnda ärenden anföra följande.

*Bih. till Riksd. Prot. 1899. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 23 Häft. (N:o 103.) 1*

**Jernvägsstyrelsen.**

Enligt hvad revisorerne inhemtat, hade jernvägsstyrelsen genom skrifvelse den 11 juni 1897 bemyndigat trafikdirektören i Helsingborg att med tullpersonalen derstädes, hvilken gjort anspråk på ersättning för det öfvertidsarbete, som föranledts af ångfärjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör, träffa aftal om dylik ersättning till ett belopp af högst 2,423 kronor att från och med 1897 års början tills vidare årligen utgå.

Revisorerne hafva i anledning häraf uttalat den mening, att vid det förhållande, att sådana anspråk på ersättning kunde beräknas alltjemt återkomma, statsverkets utgifter för ändamålet syntes böra erhålla varaktig reglering genom generaltullstyrelsens försorg i stället för att provisoriskt bestämmas genom direkt underhandling mellan jernvägsstyrelsen och tullmyndigheterna på platsen.

I sitt den 18 sistlidne januari afgifna utlåtande med anledning af revisorerne anmärkningar har jernvägsstyrelsen beträffande förevarande fråga meddelat, att, sedan trafikdirektören i Helsingborg i början af år 1897 hos styrelsen anmält, det tullpersonalen i nämnda stad hos honom gjort framställning om ersättning för öfvertidsarbete för ångfärjestationens expedition, styrelsen hos generaltullstyrelsen under hand inhemtat, att tullpersonalen enligt de inom tullverket gällande bestämmelser endast vore *skyldig* att tjänstgöra på viss del af dygnet, samt att tjänstgöring å annan tid berodde på godvillig öfverenskommelse mellan personalen och dem, som tjänstgöringen påkallade, äfvensom att, om ock i vissa fall ersättningen för sådan extra tjänstgöring vore bestämd i gällande tullförfattningar, det likväl beträffande vissa slag af tjänsteförrättningar vore öfverlemnadt åt den enskilde att med tullförvaltningen å platsen söka träffa öfverenskommelse om ersättning åt samma personal. På grund häraf ansåge styrelsen sig böra, delvis för undvikande af de ökade kostnader, som skulle hafva uppkommit, derest ersättning för berörda arbete skulle utgått efter de för vissa fall gällande bestämmelser, bemyndiga trafikdirektören i Helsingborg att med tullpersonalen träffa aftal om ersättning till högst ofvan angifna belopp att tills vidare årligen utgå.

Styrelsen ansåge sig alltså i förevarande afseende hafva iakttagit det förfaringssätt, som enligt nu gällande författningar varit att följa, men styrelsen funne sig med föranledande af revisorerne uttalande icke

kunna underlåta att ifrågasätta, huruvida icke genom ändring i de inom tullverket nu gällande bestämmelser sådan anordning lämpligen kunde träffas, att statens jernvägsförvaltning icke behöfde erlägga öfvertidsersättning till tullverkets personal, vare sig för att denna vore tillstädes och iakttoge hvad densamma åläge vid de tider, då enligt internationella trafiköfverenskommelser den reguliera trafiken från utlandet ankomme till svenskt område, eller för att åtgärder af densamma vidtoges till vinande af skyndsammast möjliga tullbehandling.

Riksdagen delar revisorernes uppfattning derom, att, derest ersättning till tullverkets personal för öfvertidsarbete bör från jernvägsförvaltningen utgå, regleringen af sådana utgifter bör ske genom öfverenskommelse mellan de båda centrala verken. Och skulle, på sätt jernvägsstyrelsen ifrågasatt, sådan ersättning anses böra upphöra, torde jemväl erfordras, att styrelserna för detta ändamål träffa öfverenskommelser och vidtaga anordningar. Då emellertid af hvad i ärendet förekommit icke framgår, huruvida rättelse eller ändring i det af revisorerne anmärkta förhållandet är att emotse, får Riksdagen anhålla, att Eders Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, hvilka åtgärder lämpligen böra vidtagas för ifrågavarande angelägenheters ordnande.

---

I skrifvelse den 22 februari 1894 hade jernvägsstyrelsen, enligt hvad i förevarande revisionsberättelse vidare meddelas, till Eders Kongl. Maj:t afgifvit förslag till anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär samt dervid till stöd för förslaget om banans utsträckning till Storsandskär i hufvudsak anført följande.

Enär under dåvarande förhållanden mera djupgående fartyg icke kunde uppgå till Umeå stad, utan nödgades lossa och lasta vid Holmsunds lastageplats, och en påtänkt reglering af Ume elf från staden till den närmare elfmynningen belägna Storfjärden ej ännu kommit till utförande, hade erfordrats att utdraga den undersökta jernvägslinien från Umeå till lämpligt ställe vid elfmynningen, hvarest tillräckligt vattendjup för djupgående fartyg förefunnes. Vid förut verkställd undersökning från Vännäs till hafvet hade linien framdragits utmed Ume elfs norra strand till Holmsund, men då jernvägen till sistnämnda ställe skulle komma att genomgå Sandviks stora brädgård samt inkräkta på

den redan då för trävaruskeppningen derstädes trånga lastplatsen, och svårighet derjemte funnes att vid Holmsund erhålla tillräckligt utrymme för upplag, samt högst betydlig och dyrbar expropriation derstädes måste ega rum, hade vid de af jernvägsstyrelsen föranstaltade undersökningarna Holmsund ej ansetts såsom lämplig slutpunkt för bibanan. Den nu utstakade linien följde från staden norra elfgrenens norra strand, men vore dragen öfver en i det närmaste igengrundad mindre elfgren fram till den stora och för upplag särdeles lämpliga, i elfmyningen liggande ön Storsandskär.

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

Domänstyrelsen, t. f. chefen för generalstaben och Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, hvilka hörts i ärendet, hade alla tillstyrkt banans utförande; och hade härvid Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i utlåtande den 17 mars 1894 anfört, att frågan om förläggande af en sidobana från Vännäs till Umeå och hafvet, om ock med något längre sträckning till Djupvikens och Holmsunds lastageplats, sedan länge utgjort ett önskningsmål för länets befolkning, ehuru åtskilliga svårigheter och olägenheter varit förknippade med att förlägga banans slutpunkt till Holmsund, samt att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge dessa olägenheter vara till största delen afhjelpa genom förslaget att förlägga banans slutpunkt till Storsandskär. Af en beskrifning öfver farleden mellan Storsandskär och Storfjärden, som Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande infordrat från ordföranden i Umeå stads hamndirektion och lotsäldermannen vid Bredskärs lotsstation, framginge, att året 1893 farledens minsta djup vid lägsta vattenstånd utgjort 3,5 meter, och detta på en sträcka af endast 450 meter, samt att bottnen vore så lös, att farleden genom muddring utan nämnvärda kostnader med lätthet borde kunna fördjupas till 4,5 meter. Vid sådant förhållande kunde nästan alla större kustbåtar, af hvilka en del redan då

alltid ginge upp till staden, lasta och lossa vid Storsandskär. Hvad åter vidkomme mera djupgående fartyg, kunde lastningen lämpligen verkställas genom pråmar, hvilka äfven vid Holmsund och Djupviken i allmänhet användes vid inlastning af trävaror, emedan lastningen derigenom ansåges gå lättare och bättre. Den sträcka, som pråmarne behöfde bogseras, vore också, såsom utgörande endast 2,400 å 3,000 meter, af ringa betydighet. I öfrigt hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande velat bemärka, att, enligt hvad ett bifogadt utdrag ur lotsjournalen vid ofvannämnda lotsplats utvisade, jemförelsevis få lastade fartyg varit 5,5 meter djupgående, i följd hvaraf farledens fördjupande till 6 meter för närvarande syntes vara obehöfligt, helst som vattenståndet under vanliga förhållanden vore omkring en meter högre, än när det vore lägst.

På framställning af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande hade härefter Vesterbottens läns landsting enligt skrifvelse den 5 oktober 1894 beslutit, att, under förutsättning, att Riksdagen 1895 beslöte anläggande af omförmälda sidobana från Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär, bland annat upplåta all mark till banbyggnaden, der den ej ginge öfver Umeå stads område, hvarjemte stadsfullmäktige i Umeå den 2 november 1894 beslutit, att Umeå stad under enahanda förutsättning som länets landsting skulle åtaga sig samma förpligtelser för den del af banan, som ginge öfver stadens områden.

Sedan jernvägsstyrelsen i skrifvelse till Eders Kongl. Maj:t den 22 december 1894 förnyat sin hemställan om aflåtande af proposition till Riksdagen rörande anläggning af sagda bana, hade ärendet den 8 mars 1895 föredragits i statsrådet, hvarvid dåvarande departementschefen bland annat anfört följande:

»Hvad beträffar upptagandet af en djupare segelränna från Storsandskär till Storfjärden, hvilken fråga jernvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 22 februari 1894 berört, så torde genom hvad Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande anfört vara utredt, att några vidlyftiga arbeten i detta afseende icke på länge lära erfordras; och för öfrigt torde hela denna fråga i första hand vidkomma Umeå stad»;

och hade departementschefen med stöd af den i ärendet förebragta utredning hemställt, att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, under förbehåll, att ofvan angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till Storsandskär samt denna banas utrustning med trafikmateriel 2,600,000 kronor.

Proposition i ärendet hade samma dag till Riksdagen aflåtits; och

sedan statsutskottet hemställt om bifall till propositionen, hade hvad utskottet sålunda hemställt af Riksdagen bifallits.

Arbetena å banan hade påbörjats i juni 1895 och bandelen Vännäs—Umeå öppnats för allmän trafik den 29 september 1896.

Bandelen Umeå—Storsandskär åter vore ännu ej fullbordad. Den i förslaget upptagna bron öfver norra elfgrenen vore färdigbyggd och jernväggsspåret utlagdt fram till Storsandskär, der jemväl kajbyggnad påbörjats. Enligt hvad revisorerne inhemtat, hade arbetena å bandelen numera afbrutits i anledning af från fjerde jernvägsdistriktets förvaltning inkommen anmälan, att kajens fullbordande äfvensom uppförandet af de å Storsandskär afsedda byggnaderna tills vidare vore utan ändamål, enär elfven ej ännu uppmuddrats på sätt, förslaget förutsatt, och fartygen sålunda ej kunde ingå.

Den utanför de påbörjade kajbyggnaderna varande sandbanken hade under de senare åren tillväxt så betydligt, att kajen ej vidare vore tillgänglig ens för mindre fartyg. Umeå stad hade för betydande kostnad inköpt ett större mudderverk och dermed påbörjat muddring utanför elfmynningen, utan att dock vid af jernvägsstyrelsen framställd förfrågan fullt tillförlitliga meddelanden kunnat erhållas rörande arbetets fortgång och utsigterna för detsammes afslutande. Enligt meddelande från jernvägsstyrelsen belöpte sig ungefärliga kostnaden för de å bandelen mellan Umeå och Storsandskär hittills verkställda arbeten till 285,800 kronor, och beräknades återstående kostnaden för bandelens fullbordande till omkring 105,000 kronor.

Revisorerne hade fäst sin uppmärksamhet vid hvad sålunda förekommit, och hade det dervid förefallit dem, som om de undersökningar och beräkningar, hvilka legat till grund för förslaget om banans utsträckande till Storsandskär, icke varit af den fullständighet, som man i betraktande af frågans betydenhet haft anledning antaga.

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

Enligt revisorerne tillhandakommen uppgift hade Umeå stad nu-

mera beslutat att låta uppmuddra en räna af 14 fots djup genom elfven direkt fram till stadens hamn. Sattes ett sådant företag i verket, måste, enligt revisorernes förmenande, banans utsträckande till Storsandskär komma att för trafiken blifva af ganska ringa betydelse. Det torde nemligen icke kunna betviflas, att under sådana förhållanden Umeå komme att blifva den hufvudsakliga slutstationen för banans såväl person- som varutrafik.

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

Under nuvarande förhållanden, då på grund af konkurrensen produktionskostnaderna måste nedbringas till det yttersta, hade det alltmär visat sig såsom en nödvändighet att för virket så långt som möjligt använda den billigaste transportformen, eller detsammes framflottande i oförädladt skick, och följden häraf hade blifvit, att, såsom erfarenheten gånge vid handen, trävaruförädlingsindustrien mer och mer dragit sig ned till kusterna. Det vore visserligen icke revisorerne obekant, att på öfriga bibanor, hvilka förenade norra stambanan med städer utefter kusten, jemförelsevis ansefliga partier försågadt virke årligen transporterats, men revisorerne förestälde sig, att, för så vidt detta förhållande komme att för framtiden fortfara, sådant måste bero på säregna omständigheter, hvilka vid här ifrågavarande bibana icke hade någon motsvarighet. Enligt hvad revisorerne inhemtad, funnes för närvarande utefter Ume elfs öfre lopp endast ett sågverk af betydenhet, och försågningen jemväl vid detta verk hade under de senare åren alltjemt förminskats, hvaremot de stora sågverk, genom hvilka virket i skogarne utefter elfven hufvudsakligen tillgodogjordes, samtliga vore belägna vid eller i närheten af elfvens mynning. Under sådana förhållanden och då föga anledning funnes att förmoda, att sågverk eller andra förädlingsverk framdeles mer än hittills skulle komma att i afsevärd utsträckning förläggas utefter elfvens öfre lopp, syntes det revisorerne svårigen kunna antagas, att trävarutransporten utefter banan skulle blifva af större omfattning, än att vid Umeå station tillfredsställande utrymme för upplagsplatser m. m. skulle kunna beredas.

Såsom det af jernvägsstyrelsen upprättade förslaget till ifrågavarande jernvägsanläggning antydde, hade planen att omedelbart utsträcka banan till Storsandskär väsentligen varit byggd på nödvändig-

heten att, medan det ännu utan några afsevärda kostnader kunde ske, för jernvägens räkning försäkra sig om ön Storsandskär såsom en synnerligen vidsträckt och lämplig lastageplats, hvilken, om ock ej för det dåvarande af behovet påkallad, framdeles möjligen kunde blifva behöflig; och hade det, enligt hvad för revisorerne uppgifvits, förutsatts, att hela denna ö skulle ingå i Vesterbottens läns landstings blifvande upplåtelse af jord till jernvägen. Så hade emellertid icke skett. Enligt hvad ofvanberörda skrifvelse af den 5 oktober 1894 utvisade, hade landstinget i hufvudsak endast upplåtit mark till banbyggnaden samt till bevakningsområden, hållplatser, bangårdar och dylikt. Ej heller sedermera hade, så vidt revisorerne hade sig bekant, någon framställning gjorts om förvärfvande för jernvägens räkning af ön i dess helhet; och kunde med anledning häraf, enligt revisorerne förmenande, antagas, att en förändrad uppfattning hos myndigheterna uppstått rörande behovet af Storsandskär såsom lastageplats samt att det ofvan angifna skälet ej längre kunde anses innebära tillräcklig grund för jernvägsbyggnadens framdragande dit.

Revisorerne, som ansåge, att under nuvarande förhållanden Storsandskär icke vore lämplig slutpunkt för denna jernväg, och som bestämdt hölle före, att vid en eventuel uppmuddring af elfven direkt fram till Umeå stad ifrågavarande jernvägslinie komme att blifva ännu mer betydelselös, hade derfor velat uttala den mening, att arbeten å denna bandels fullbordande borde inställas, åtminstone intill dess visshet vunnits, när och i hvilken utsträckning elfvens uppmuddring vore att emotse.

Jernvägsstyrelsen, hvars yttrande inforrats med anledning af revisorerne förevarande anmärkning, har uti afgifvet utlåtande den 18 januari innevarande år anført, att hvad anginge revisorerne uttalande, att tillförlitliga garantier för att Umeå stad komme att verkställa erforderlig muddring från Storsandskärs kaj ut till Storfjärden bort i förväg förskaffas, ville styrelsen fästa uppmärksamheten derå, att af det utaf Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län, efter verkställd utredning om farledens mellan Storsandskär och Storfjärden beskaffenhet, den 17 mars 1894 afgifna utlåtande öfver förslaget om ifrågavarande banas anläggande syntes framgå, att vid tiden för afgifvande af berörda förslag andra arbeten för elfvens upprensning, än hvad styrelsen i förslaget beräknat för uppmuddring af elfven utmed Storsandskärs kaj och lastbrygga, icke varit behöfliga för att derstädes kunna mottaga ända intill 3,5 meter djupgående fartyg eller nästan alla större kustbåtar. I allt fall skulle icke hafva erfordrats några nämnvärda kostnader för att få farleden mellan Storsandskär och Stor-



fjärden uppmuddrad till 4,5 meters djup, och enär lastningen af de mest djupgående fartygen lämpligen ansetts kunna, på sätt annorstädes med fördel egt rum, verkställas genom prämar, hade allenast uttalats såsom ett önskningsmål elfvens uppmuddring till ett för dessa fartyg erforderligt djup.

Efter denna genom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes försorg verkställda utredning rörande farledens beskaffenhet och särskildt vattendjupet hade, enligt styrelsens förmenande, icke förefunnits någon anledning att ifrågasätta de af revisorerne nu antydda garantier. Vid tidpunkten för uppgörandet af förslaget till ifrågavarande bansträcka måste, såsom ock framginge af chefens för civildepartementet af revisorerne åberopade uttalande till statsrådsprotokollet den 8 mars 1895, frågan om den ifrågasatta uppmuddringen, åtminstone hvad beträffade de mera djupgående fartygen, i första hand vidkomma Umeå stad. Enligt hvad styrelsen inhemtat, hade jemväl stadsfullmäktige i Umeå den 10 juli 1896 fattat beslut om uppmuddring af Ume elf till den omfattning, hamndirektionen kunde finna för samfärdseln nödig och nyttig, samt om inköp af ett mudderverk och en elevator. I anledning häraf hade ock hamndirektionen beslutit dels den 27 augusti 1897 »att muddra intill 14 fots djup efter nuvarande vattenstånd» och dels den 23 maj 1898, »att muddringen för året skulle börja nedanför Öfisket och bedrifvas mot staden, dock endast till mindre djup, för att vinna erfarenhet, huruvida icke strömmen visade benägenhet att uppskära rännen vidare, och att på grundet midt emot Tufvan åtgärder skulle vidtagas för uppläggande af mudder, då muddringen komme att der bedrifvas längre fram på sommaren. Muddringsarbeten hade också, enligt hvad styrelsen inhemtat, utförts i farleden, i det att under år 1897 upptagits omkring 28,000 kubikmeter utanför stadens kaj och under år 1898 20,000 kubikmeter från det stora grundet vid elfvens mynning ute vid Storfjärden.

I anledning af hvad revisorerne i öfrigt framhållit, tilläte sig styrelsen anföra, att, äfven om utrymmet vid Umeå station och hamn skulle kunna under de närmaste åren medgifva anordnandet af upplagsplats derstädes för den väntade trafiken af, bland annat, trävaror och tjära, denna trafik dock, enligt styrelsens förmenande, inom få år kunde förväntas hafva uppnått den betydighet, att utrymmet vid Umeå blefve otillräckligt. Härför kunde åberopas erfarenheter från andra sidobanor till Norrlands kuststäder. Enligt senast tillgängliga uppgifter angående trävarutransporter å jernväg till dessa kuststäder, hade under år 1897

befordrats till Söderhamn ej mindre än 241,702,3 ton trävaror, till Hudiksvall 90,687,5 ton, till Sundsvall 35,018,7 ton och till Örnsköldsvik 15,455,5 ton, hvilket gods afsändts från stationer belägna ända till 100 kilometer eller derutöfver från utskeppningsorten. Några säregna förhållanden vid dessa sidobanor, hvilka i fråga om bansträckan Vännäs—Storsandskär icke skulle hafva någon motsvarighet, ansåge styrelsen ej förefinnas. Vid de andra sidobanorna hade virkesegarne funnit med sitt intresse förenligt att för ett bättre tillgodogörande af de mindre virkesdimensionerna anlägga sågverk och andra förädlingsverk invid vattendragen inuti landet. All anledning vore nu att antaga, att en likartad utveckling af träförädlingsindustrien vore att förvänta äfven i trakten norr och söder om Vännäs, i det att, när virkesegarne, så att säga, inpassat sig i de förändrade förhållanden, som genom jernvägens anläggning uppstått, sågverk och andra industriella anläggningar för verkets förädling med all sannolikhet skulle komma att uppföras utefter den del af stambanan, som genom ifrågavarande sidobanas tillkomst nu erhållit en utfartsled. Redan nu vore anlagda mindre sågverk i närheten af Hörnsjö och Vindelns stationer, och vid Nyåker vore ett dylikt under byggnad.

Vidare ville styrelsen påpeka, att den utmed sidobanan genom en tät befolkad bygd framflytande Ume elf bildade både vid Norrfors och Baggböle storartade vattenfall, invid hvilka funnes plats för betydande industriella verk, för hvilka Storsandskär med sitt stora utrymme för upplag skulle blifva den mest lämpliga utskeppningsort.

Äfven från statens egen synpunkt vore, enligt styrelsens mening, jernvägsförbindelsens utsträckning till Storsandskär af behovet påkallad, i det att nemligen å den omkring 400 kilometer långa sträckan från Örnsköldsvik till Luleå nu icke funnes någon punkt, hvarest för stambanan behöfligt kol kunde lossas. Denna brist skulle med sidobanans fullbordande och farledens erforderliga uppmuddring komma att afhjelpas genom anordnande af upplag för stenkol vid Storsandskär.

Då emellertid med de af Umeå stad vidtagna åtgärder för elfvens uppmuddring ännu ej syntes hafva uppnåtts tillfredsställande resultat samt det enligt styrelsens förmenande vore tydligt, att genom de förändrade förhållanden, som i afseende å elfvens uppmuddring under senaste tid i ej väntad utsträckning inträdt, frågan om upptagande af en rännen i farleden från Storfjärden åtminstone till Storsandskär inträdt i ett nytt skede, funne styrelsen, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med revisorerne, att arbetet å bansträckan Umeå—Storsandskär

icke borde återupptagas, förrän visshet vunnits, om och när elfvens uppmuddring vore att motse; och hade styrelsen för afsigt att för sådant ändamål inleda underhandlingar med stadsfullmäktige i Umeå i syfte att åstadkomma en planmessig reglering och uppmuddring till erforderligt djup af Ume elf mellan Storsandskär och Storfjärden.

Enligt Riksdagens förmenande är Storsandskär en lämplig och naturlig utskeppningsplats för ortens produkter; och synes vid sådant förhållande jernvägens utsträckning till denna plats vara af omständigheterna påkallad, helst utrymmet invid Umeå icke lærer medgifva anordnandet derstädes af större upplagsplatser för sådana skrymmande produkter som trävaror och tjära m. m.

Arbetet å bandelen Umeå—Storsandskär anser Riksdagen dock ej böra återupptagas förr, än, efter det fullständiga undersökningar af vattenförhållandena i Ume elf omkring ön Storsandskär och i den närmare elfmynningen belägna Storfjärden blifvit genom sakkunniga personer verkställda, fullt betryggande aftal blifvit med Umeå stad träffadt angående segelrännans öppenhållande till erforderligt djup emellan Storsandskärs kaj och elfmynningen; och synes så mycket större skäl härtill förefinnas, som bandelens trafikerande är helt och hållet beroende af sjökommunikationernas ordnande, men å andra sidan, sedan staden Umeås hamnområde numera så utvidgats, att det sträcker sig långt utanför Storsandskär, stadens skyldighet i afseende å segelrännans öppenhållande för trafiken synes vara stäld utom allt tvifvel.

Vidare har Riksdagen velat framhålla, att det torde vara nödvändigt att före arbetenas återupptagande å ifrågavarande bandel åtgärder vidtagas för att staten må vara tillförsäkrad eganderätten till så stor del af ön Storsandskär, som för jernvägsanläggningen samt dertill hörande anstalter och upplagsplatser må kunna anses blifva erforderlig.

Då emellertid det synes ligga vigt deruppå, att ofvannämnda förhållanden varda, så fort ske kan, ordnade, får Riksdagen anhålla, att Eders Kongl. Maj:t täcktes *dels* låta verkställa utredning angående vattenförhållandena i Ume elf i hvad de kunna inverka på öppenhållandet af en segelränna från Storsandskär till hafvet samt derefter bringa till stånd en bestämd öfverenskommelse med Umeå stad angående en sådan rännans upptagande och underhållande, *dels ock* meddela föreskrift, att arbetena å bandelen Umeå—Storsandskär icke må återupptagas, förr än berörda utredning och öfverenskommelse åvägbragts.

**Öfverintendentsembetet.**

Sedan förste landtmätaren i Vesternorrlands län i skrifvelse till landshöfdingen i länet framhållit, att den för närvarande till landtmäterikontor upplåtna lokal vore alltför inskränkt och att således behofvet af större utrymme för förvaring af landtmäterikontorets handlingar vore en tvingande nödvändighet, samt landshöfdingen i skrifvelse till Eders Kongl. Maj:t den 30 oktober 1895, förutom yttrande angående andra embetslokaler, derom nu ej vore fråga, vitsordat den af förste landtmätaren anmärkta brist på utrymme i hans embetslokal, hade, enligt hvad i revisionsberättelsen meddelas, öfverintendentsembetet efter erhållen remiss i skrifvelse den 12 november 1896 till Eders Kongl. Maj:t afgifvit utlåtande i detta ämne och anfört, bland annat, att de till landtmäterikontoret upplåtna rummen i landsstatshusets i Hernösand bottenvåning, hvilka rum sammanlagdt innehölle en ytvidd af allenast 39,04 kvadratmeter, vore för kontorets behof otillräckliga och tillika, såsom saknande brandfritt förvaringsrum för de viktigare bland de kartor och andra handlingar af i många fall oersättligt värde, hvilka måste finnas att tillgå uti länets landtmäterikontor, för ändamålet icke fullt lämpliga.

Beträffande frågan om anskaffande åt landtmäterikontoret af annan tillräckligt rymlig och för ändamålet tjenlig lokal, ansåge sig öfverintendentsembetet böra omnämna, att en för landtmäterikontorets inrymmande i alla afseenden synnerligen passande dylik funnes uti det i närheten af landsstatshuset belägna, kronan jemväl tillhöriga länsresidenset. I bottenvåningen af sistnämnda byggnad, som vore helt och hållet till boställe åt landshöfdingen i länet anslagen, funnes nemligen en lägenhet, bestående af fem rum jemte ett af nuvarande boställshafvaren inredt kassahalf, hvilken lägenhet, som innehölle en sammanlagd ytvidd af omkring 124 kvadratmeter, vore af boställshafvaren till kontorslokal uthyrd samt således och med hänsyn jemväl dertill, att landshöfdingebostället, nämnda lägenhet oräknad, innehölle i bottenvåningen 2 rum, kök och tvättstuga, i våningen en trappa upp 11 rum och tambur samt i våningen 2 trappor upp likaledes 11 rum eller tillhoppa 24 rum, syntes vara för landshöfdingen obehöflig.

I häröfver till Eders Kongl. Maj:t afgifvet utlåtande hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet, med anmälan att den af öfverintendentsembetet omförmälda lägenhet jemte ett rum å norra

sidan af den genom residenset löpande förstuga och ett förvaringsrum för upplag af ved vore af nuvarande landshöfdingen under hans tjenstetid för en hyra af 1,800 kronor uthyrd till två enskilde personer, förklarar, hvad den af öfverintendentsembetet föreslagna lägenhetens lämplighet till lokal för landtmäterikontoret beträffade, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, lika med öfverintendentsembetet, ansåge densamma dertill vara i alla afseenden synnerligen passande.

Efter inhemtande af hvad sålunda i detta ärende förekommit, hade revisorerne vid det besök, som revisorerne, enligt hvad förut i berättelsen finnes meddeladt, aflagt i staden Hernösand, tagit i betraktande den af landtmäterikontoret disponerade lokal och funnit densamma, på sätt af myndigheterna vitsordats, vara synnerligen inskränkt och för ändamålet otjenlig.

Med afseende härå hade revisorerne velat uttala den mening, att ofvannämnda lägenhet i länsresidenset, hvilken icke syntes vara för landshöfdingen i länet behöflig, måtte efter nuvarande tjensteinnehafvarens afgång tagas i anspråk för kronans räkning för att till länets landtmäterikontor upplåtas.

I fråga om hvad revisorerne sålunda andragit rörande beredande af ny lokal för landtmäterikontoret i Vesternorrlands län har öfverintendentsembetet uti utlåtande den 3 sistlidne januari förmält sig så mycket mindre hafva något att för sin del erinra, som, på sätt äfven revisionsberättelsen framginge, embetet inför Eders Kongl. Maj:t förordat att för ändamålet i fråga måtte anordnas just den lägenhet, som jemväl revisorerne funnit härför tjenlig.

Då, enligt hvad i ärendet blifvit upplyst, de till landtmäterikontor upplåtna rummen i landsstatshuset i Hernösand äro för kontorets behof otillräckliga och då den af revisorerne omförmälda lägenhet inom länsresidenset, som är af landshöfdingen i länet till enskild person uthyrd, icke kan anses vara för landshöfdingen behöflig, har Riksdagen funnit att sistnämnda lägenhet, på sätt revisorerne framhållit, bör, när sådant kan ske utan förnärmande af annans rätt, upplåtas till landtmäterikontor, dertill densamma med fördel lärer kunna användas.

Med afseende härå och under erinran, att lägenheter uti landshöfdingeresidensen i Stockholm och Nyköping, som förut varit af landshöfdingarne uthyrde, sedermera blifvit vid boställsinnehafvarnes afgång från landshöfdingebeställningarna fränskilda från boställena, får Riks-

dagen anhålla, att Eders Kongl. Maj:t vid nuvarande landshöfdingens i Vesternorrlands län afgång från befattningen må taga i ompröfning, huruvida ifrågavarande, inom landshöfdingeresidenset i Hernösand belägna, till enskild person uthyrda lokal må tagas i auspråk för kronans räkning till annat ändamål.

Stockholm den 10 maj 1899.

Med undersåtlig vörndnad.

---