

Nr 148.

Av herr **Magnusson, Gerhard**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland.

Kungl. Maj:ts proposition nr 221 vid innevarande riksdag föreslår ifråga om de norrländska tvärbanorna byggandet av tre banor, Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Jörn—Avaviken. Ifråga om banan Mellansel—Råsele ställer sig Kungl. Maj:t tillsvidare avvisande.

I riksdagen torde meningarna vara ganska eniga om att de norrländska tvärbanorna i sinom tid skola utgöra den naturliga konsekvensen av statsmakternas omvårdnad om och tillvaratagande av Norrlands oerhörda rikedomar, men hänsynen till vårt lands ekonomiska resurser, särskilt under nuvarande brydsamma konjunkturer, tvingar självklart till allvarligt övervägande av den plan och ordning efter vilken dessa tvärbanor böra byggas. Därvid måste, naturligt nog, de lokala synpunkterna underordnas landets intressen i dess helhet. Den forcerade upplåning för statsändamål, som kännetecknar de senare årens statsförvaltning, blev vid de norrländska tvärbanefrågornas behandling vid 1916 års riksdag allvarligen belyst, och ingen skall kunna påstå att de ekonomiska förhållandena i detta avseende blivit under de senaste året på något sätt förbättrade. Tvärtom synas alla skäl tala för att i dessa tider gå varligt fram med anslag till sådana produktiva företag, som icke på lång tid kunna framskapa mot omkostnaderna svarande vederlag.

*Twärbane-
problemet och
det stats-
finansiella
läget.*

Om det år 1916 allvarligen manades till försiktighet ifråga om ytterligare ansträngning av statens lånekredit, så blir en sådan maning år 1917 ännu mera befogad. Visserligen synas tiderna vara sådana, att de stora siffrorna och de svindlande summorna inte längre ha förmåga att överraska, men om man också skulle frestas draga växlar på detta förhållande, så kan detta näppeligen ske annat än ifråga om de stora huvudplanerna för jänvägsbyggandet. Om finansplanen för tvärbanenätet

slutar på 50 eller 60 miljoner kronor, har därvid mindre betydelse än beräkningen av den *tid* under vilken dessa belopp skola utgå. Att dessa belopp under de allra närmaste åren böra begränsas till det allra nödvändigaste, borde väl vara en naturlig konsekvens av det nödläge i vilket vi befinna oss.

*Delade
meningar om
Kungl. Maj:ts
proposition.*

Mot Kungl. Maj:ts stora plan för tvärbanebyggnader torde många invändningar med rätta komma att framställas, dock säkerligen icke så mycket med hänsyn till planens omfattning som till dess skilda delar. I fråga om sträckan Forsmo—Hoting synas meningarna vara mycket delade och luta mera åt Ulriksforslinjen liksom också linjen Jörn—Avaviken torde komma att bli beroende av frågan om inlandsbanans sträckning över Avaviken eller Kasker. Med Hällnäs—Lyckselelinjen torde ortsintressena alls inte vara tillfreds och i fråga om Umeå—Holmsund lärer mycket vara att invända. Att förslaget Mellansel—Råsele icke alls medtagits i den stora planen, måste anses vara ett felgrepp, så mycket mer som den banans inordning i byggnadsplanen skulle ha underlättat uppgörandet av den stora finansplanen. Enligt järnvägstyrelsens egna uttalanden skulle nämligen Mellansel—Råselebanan utgöra den lämpligaste sträckningen, om det gällde byggandet av endast en tvärbana, och detta borde giva vid handen lämpligheten just av att börja med denna bana för att sedan fortsätta med de övriga.

*Mellansel—
Råsele före-
slås.*

I likhet med föregående år anser jag således att starka skäl förefinnas för frambärandet av en motion till förmån för Mellansel—Råseleförslaget, och jag anser, att såväl den förnyade prövning, denna bandel undergått, som de ekonomiska förhållandena i landet ge ytterligare stöd åt densamma.

Förslaget om en tvärbana mellan Mellansel och Råsele är grundligt prövat och omsorgsfullt förberett, vilket här lämpligen torde böra belysas.

*Historik.
Den föreslagna
banans sträck-
ning och an-
läggningskost-
nader.*

På enskilt initiativ och på bekostnad av de kommuner, som därav berördes, utförde kaptenen i kungl. väg- och vattenbyggnadskåren Algot Lundström i Sundsvall på sin tid undersökning angående en eventuell tvärbana från Mellansels station å norra stambanan till Råsele på den beslutade inlandsbanesträckningen genom Vilhelmina socken. Det förslag, vartill dessa undersökningar ledde, inlämnades den 28 maj 1912 till Kungl. Maj:t, varvid i underdånig skrivelse från sagda kommuners ombud anhölls, att Kungl. Maj:t täcktes, så fort ske kunde, avlåta nådig proposition om anslag för byggande på statens bekostnad av en tvär-

banan från Mellansel till Råsele eller annan lämplig punkt på inlandsbanan.

I skrivelsen hänvisades till järnvägsstyrelsens uttalanden i utlåtande av den 27 maj 1910 om behovet av en förbindelse mellan inlandsbanan och norra stambanan och erinrades om att norra stambanan ingenstades kommer så nära kusten som vid Mellansel, beläget endast 29 kilometer från Örnsköldsviks hamn, samt en att tvärbana, var den än framdroges, skulle få betydligt större längd — till kusten räknat — än en järnväg Mellansel—Råsele. Vidare påpekades förefintligheten av en synnerligen god hamn i Örnsköldsvik samt av gynnsamma terrängförhållanden i de trakter, banan skulle komma att genomlöpa. Genom järnvägens vidare framdragande från Råsele till Vilhelmina kyrkoby och Malgomajs stora, segelbara sjösystem, skulle vinnas en kombinerad järnvägs- och ångbåtsförbindelse från en utmärkt hamn vid kusten till orter inne i Lappmarken, belägna endast c:a 7 mil från norska gränsen.

Kapten Lundströms ovan nämnda förslag, vilket torde föreligga hos statsutskottet bland de av Kungl. Maj:t till riksdagen avlämnade handlingarna i denna fråga, och till vilket vi tillåta oss hänvisa, åtföljdes av utlåtande, kostnadsförslag och trafikberäkning med mera. Enligt det samma är den utstakade linjen för järnvägen ifråga framdragen från Mellansels station å norra stambanan efter Anundsjöns strand till Bredbyn, varefter linjen, passerande Kubbe, Seltjärn, Pensjö och Solberg, fortgår i Kubbeåns och sedermera Solbergsåns dalgångar till Tjäl. Från Tjäl svänger linjen mot norr och träffar vid Hälla Ångermanälven, vars östra strand den sedan följer å hela sin återstående del, därvid passerande Gavsele, Östernoret, Åsele, Erikshall och Almsele, samt framkommer till Råsele by. Omkring 2,5 kilometer nordväst om denna by skulle tvärbanan ansluta till inlandsbanan vid en håll-, last- och mötesplats å sistnämnda bana, numera benämnd Meselefors. De socknar, banan skulle beröra, bleve alltså Anundsjö i Västernorrlands län samt Åsele och Vilhelmina i Västerbottens. Stationer föreslås att anläggas vid Bredbyn, Kubbe, Seltjärn, Pensjö, Solberg, Tjäl, Hälla, Gavsele, Östernoret, Åsele, Erikshall, Almsele och Meselefors (Råsele).

Enligt de vid förslaget fogade kostnadsberäkningarna skulle järnvägen Mellansel—Råsele bli 162,4 kilometer lång och draga en kostnad av 8,243,000 kronor, däri inberäknat jordlösen, skadeersättningar och rullande materiel (stålräler med 26 kilograms vikt per meter ha beräknats använda). I sitt utlåtande framhåller undersökningsförrättaren, att med de föreslagna tekniska bestämmelserna banan skulle bli en järnväg av hög klass och närmast att jämföra med norra stambanan, vilken

i kungl. trafiksäkerhetskommisionens utlåtande av år 1909 rubriceras som klass A II. Lutnings- och kurvförhållandena äro dock fördelaktigare än på norra stambanan, där maximilutningen är 15 : 1000 och minsta kurvradien 400 meter.

Till de nu nämnda utredningarna av kapten Lundström ha sedermera, i september 1914, fogats bland annat nya kostnadsförslag för tvärbanan Mellansel—Råsele, anlagd enligt typerna T 1 och T 2 a, dock med de ändringar, att för typ T 1 beräknats en största stigning av 15 : 1000 och en minsta krökningsradie av 400 meter i stället för respektive 17 : 1000 och 300 samt för typ T 2 a en minsta krökningsradie av 400 meter i stället för 200 meter. Kostnaderna för järnvägen enligt nämnda förslag beräknas för typ T 1 till 6,323,000 kronor och för typ T 2 a till 5,728,000 kronor.

Det sålunda ingivna förslaget i dess olika gestaltningar har granskats av järnvägsstyrelsen, som förklarar sig »icke funnit något att i väsentligare delar erinra mot detsamma». Styrelsen har för banan Mellansel—Råsele räknat med samma tekniska bestämmelser som vidkommande banorna Långsele—Ulriksfors och Sollefteå—Hoting. Kostnaderna för banan — inberäknat kostnad för rullande materiel men oberäknat jordlösen och skadeersättning — ha vid under år 1914 av järnvägsstyrelsen verkställd revidering av kapten Lundströms förslag ansetts böra beräknas till 8,800,000 kronor eller något högre än det belopp, som Lundström tidigare beräknat.

Utlåtande om
Mellansel—
Råselebanan
ur jordbruks-
synpunkt.

Förutom till dessa nu refererade förslag och beräkningar av kapten Lundström hänvisades i den ovanberörda, till Kungl. Maj:t ingivna framställningen jämväl till ett av förutvarande länsagronomen i Västernorrlands län, numera lektorn vid Ultuna lantbruksinstitut fil. d:r E. O. Arenander avgivet utlåtande angående jordbruksmöjligheterna i de trakter, en tvärbana Mellansel—Råsele skulle beröra. Detta sitt utlåtande har d:r Arenander sedermera (september 1914) utvidgat till en »jämförelse mellan jordbruksnäringens utvecklingsmöjligheter längs tre föreslagna tvärbanor Mellansel—Råsele, Sollefteå—Hoting och Holmsund—Lycksele—Stensele». Resultatet av denna detaljerade undersökning, varur vi i detta sammanhang återgiva några brottstycken, föreligger i tryck och har på sin tid tillställts riksdagens samtliga ledamöter.

D:r Arenander fastslår bl. a. följande:

»1) Först och främst finnes längs Mellansel—Råselebanan mycket mera av lättodlad, godartad och lättbrukad myrjord, vilket i våra dagar spelar en utomordentligt viktig roll för jordbrukets utveckling, särskilt i Norr-

land. Enligt lantmätarnes uträkning av areal och odlingsvärd jord skulle längs

	Fastjord.	Myrjord.
Sollefteå—Hoting-banan finnas	32,628 har	37,615 har
Mellansel—Råsele » »	40,455 »	78,278 »

Vi finna alltså, att längs Sollefteå—Hoting-banan det nu endast finns $\frac{1}{7}$ mer odlingsvärd myr än fastjord, då det däremot längs Mellansel—Råsele-banans trafikområde finnes nära dubbelt så mycket myrjord som fastjord.

Myrjordens stora betydelse framför fastjorden, då det gäller utvecklingen av jordbruket i Norrland, ligger i följande omständigheter:

Myrjorden är i regel mycket billigare och lättare att uppodla än fastjorden. Ofta, när det gäller skog- och buskfri starrmyr, behöver den endast avdikas, varpå man kan sätta plogen i densamma, men även om man måste rödja den fri från buskar och småträd och fåhacka den, så sker detta dock mycket lättare och blir billigare än om man skall uppodla fastjord och antingen bryta stubbar eller sten ur densamma. Detta, att själva odlingskostnaden är mycket billigare, spelar även en särdeles stor roll särskilt i Norrland i våra dagar med dess höga arbetspriser.

När jorden en gång blivit odlad, och de stora avloppsgravarna upptagna med statshjälp, är även myrjorden mycket lättare och billigare att avdika än fastjorden, vilket av samma grunder som ovan är av mycket stor betydelse för jordbruksnäringens utveckling.

Myrjorden är mycket billigare att gödsla eller försätta i god växtkraft än fastjorden, ty det kan ske enbart genom några säckar (4—6) lämplig konstgödsel per hektar. Av vikt är därför, att genom underlättade kommunikationer konstgödsel kan anskaffas till billiga priser.

Odling av myrjord innebär å ena sidan mindre förbrukning av naturlig gödsel på den odlade arealen (myrjorden) och åstadkommer å andra sidan ökning av gårdens gödselråd, alldenstund de å myrjorden odlade växterna genom att uppfodras på djuren öka gödselråd. Har jordbrukaren sålunda myrjord jämte fastjord, så kan han härigenom få tillräckligt med gödsel åt den fasta jorden, som ej kan undvara kreatursgödsel, vilket däremot vanligen icke inträffar, om han äger endast fastjord. Genom myrjordsodling ökas sålunda även den fasta jordens växtkraft eller förmåga att frambringa rika skördar, då båda jordslagen finnas samtidigt under samma bruk.

Tillgång på myrjord ökar även kreatursgödselns värde därigenom, att den torkad kan användas som torvströ att uppsamla den flytande

spillningen (urin) och i densamma fullständigt bevara det lösliga och värdefulla kvävet, som annars så lätt sönderdelas och förflyktigas, och endast kan köpas i form av chilisalpeter eller svavelsyrad ammoniak till ett pris av 25—28 kronor pr 100 kg. Sådan dyr konstgödsel behöves i regel ej för myrjord men väl för fastjord. Myrjorden kan även inblandas i kreaturgödsel såsom »införsel», varigenom dess humus- och myllhalt och kväveförråd ytterligare ökas.

För rovodling i Norrland — varigenom man kan erhålla större foder-skörd än på annat sätt åt kreaturen — är också myrjorden av den allra största betydelse. Genom sin fuktighet tillförsäkrar den lantmannen att rovfröet gror, vilket ingalunda alltid är fallet på fastjord, där skörden ofta misslyckas på grund av torka efter sådden. Man får sålunda säkrare skörd av rovor på myrjord än på fastjord. Rovorna bli även billigare, då jordens bruk och gödning äro bekvämare, och detsamma gäller även om rensning, som sker lätt och billigt samt även om jordens luckring, som knappast behöves på myrjord.

Sak samma gäller även om gräsodling och grönfoderodling, som på mossar lyckas förträffligt. Dessa tre slags växter äro även mycket motståndskraftiga mot frost och skadas ej nämnvärt av densamma. Grönfodret skördas vanligen oftast innan frostnätter inträffa.

Av dessa grunder, vilkas riktighet ingen kan jäva, framgår alldeles uppenbart, att myrodling är av mycket större betydelse än fastjordsodling i Norrland för jordbruksnäringens utveckling i våra dagar. Ja, man kan nästan säga, att i våra dagar kan knappast jordbruk bedrivas på riktigt förmånligt och lönande sätt, om ej myrjord finnes jämte fastjord.

Vi förstå därför, som aktuarien Norrman påpekar (sid. 81), varför odlingen gått så raskt framåt i Anundsjö, Åsele och Vilhelmina socknar, trots ogynsamma väg- och transportförhållanden.

Riktigheten av mina här framlagda skäl för myrodlingens förträfflighet bekräftas på ett ypperligt sätt av de svaromål, som avgivits av kommunalnämndsordförandena i flertalet socknar inom undersökningsområdet, på frågan nr 13, rörande utfallet av senare årens myrdikningar och myrodlingar (sid. 81): »utmärkt resultat» (Stensele), »mycket god avkastning» (Vilhelmina) »resultatet i regel synnerligen gott» (Dorotea), »synnerligen givande» (Fredrika), »i många fall över förväntan» (Åsele) »resultatet mycket bra» (Bjurholm), »resultatet ovanligt gott» (Anundsjö), »på goda myrmarker över medelmåttan» (Tåsjö), »resultatet till stor belåtenhet» (Bodum), »resultatet i allmänhet bra» (Junsele), »mycket gott resultat» (Ramsele).

Det är sålunda lätt att inse, att längs Mellansel—Åsele—Vilhelminabanen finnas mycket större och bättre betingelser för jordbrukets utveckling i modern riktning, alldenstund där finnes dubbelt så mycket odlingsvärd myr som fastjord, under det att längs Sollefteå—Hoting endast finnes 1/7 mer myr- än fastjord.

2) Men det är icke endast arealen av myrjord och fastjord, utan det är även den odlingsvärda jordens beskaffenhet, som är bestämmande för jordbrukets utvecklingsmöjligheter. I det avseendet förefinnes mellan olika jordarter högst olika värde. Bäst äro sådana jordarter, som äro kalkrika eller belägna i silurtrakter. Detta gäller såväl om myrar som fastjord. Av utredningarna framgår, att Mellansel—Åsele-banan tangerar och influerar på ett mycket större silurområde, nämligen Vilhelminaområdet, än Sollefteå—Hotingbanan, även om man skulle medtaga Dorotea socken. (Fråga är dock om denna bana skulle kunna utöva så stort inflytande på dessa socknars jordbruk, då avståndet till hamnstaden Härnösand är så långt i förhållande till avståndet till Östersund. Emellertid räkna vi på båda ställena med hela detta silurområde för att ej alls kunna sägas utöva någon mannamån för Mellansel—Åsele-banan.)

Sollefteå—Hoting-banan:

	Odlingsvärd jord.	
	Fast.	Myr.
Dorotea	6,470	6,095
Tåsjö	2,395	6,345
Summa	8,865	12,440

Mellansel—Åsele-banan:

	Odlingsvärd jord.	
	Fast.	Myr.
Vilhelmina	27,044	38,310

Av bästa sortens odlingsjord finnes sålunda inom Mellansel—Åselebanans trafikområde tre gånger så mycket som inom Sollefteå—Hotingbanans trafikområde, och det är nog av dessa grunder, som Vilhelmina socken inom Västerbotten benämnes »Lapplands Skåne».

Även förtjänar i detta sammanhang att framhållas några särskilda omständigheter längs Sollefteå—Hoting-banan, som i särdeles hög grad förhindra jordbrukets utveckling, nämligen följande:

3) Ångermanälvens flodområde, särskilt inom Sollefteå—Hotingbanans sträckning, utgör den del av Sverige, som varit utsatt för den största landhöjningen sedan inlandsisens avsmältning, och detta gör att Ångermanälven och dess nuvarande och forntida bifloder och tillflöden skurit djupt ned i de lösa avlagringar, som här varit ovanligt mäktiga och därigenom bildat mycket kuperade marker och nipor, som i hög grad försvåra och fördyra odlingen, gödslingen och jordens bearbetning. Detta gäller i synnerhet om Ådalsliden (som just av denna backiga jord har sitt namn), men det gäller även delvis om Resele, Ramsele och Junsele socknar. Vägarna i dessa socknar äro därför särdeles backiga och svårframkomliga. (Detta bör även bidraga till att fördyra järnvägens anläggningskostnader i hög grad.) Några sådana backar eller så kuperad mark förekommer ej alls å linjen Mellansel—Råsele—Vilhelmina, varför järnvägsanläggningen längs denna linje åter bör bliva särdeles billig.

Denna omständighet bör sålunda bidraga till att förminska värdet av den »odlingsvärda» jorden i dessa nejder och göra jordbruket mindre lönande.

4) En annan omständighet, som även i detta sammanhang bör påpekas är, att just i dessa samma socknar och trakter *jäslera* förekommer i mycket hög grad. Vid mina agronomiska undersökningar och vid mina resor i dessa trakter har jag varit i tillfälle att konstatera detta, i synnerhet i de backiga åkrarne och ängarne. När man nu vet att jäsleran är en synnerligen besvärlig jord att bruka och nästan omöjlig att dika, enär eventuellt upptagna diken flyta ihop efter källossningen, då den bildar ett segt gungfly, så är det tydligt, att denna omständighet skall högst väsentligt förminska den fasta jordens odlingsvärde i dessa bygder. Ja, förekomsten av jäslera nedsätter väsentligt jordens värde som jordbruksjord.

Då man vet, vilka olägenheter och extra kostnader, som jäslera orsakat järnbanbyggnader i Norrland (t. ex. Härnösandsbanan vid flera tillfällen), så undras om man vid kostnadsberäkningarna för Sollefteå—Hotingbanan tagit hänsyn till att just i den backigaste och svåraste terrängen finnes mycket jäslera.

5) Ytterligare en omständighet, som förhindrar jordbrukets utveckling, är att en stor del av jorden och skogen längs Sollefteå—Hotingbanan äges av trävarubolag. Dels vilja dessa ej upplåta sin jord till odling och jordbruk, huru god den än må vara, utan endast till skogsplantering, och dels finnes hos bolagens landbönder och torpare i regel ytterst litet intresse för jordbruk, så mycket mer som deras huvudupp-

gift är att hjälpa till vid utstämplingar, avverkningar och flottningar o. s. v. »Sådant intresse (för jordbruk) finnes nästan uteslutande hos de självägande bönderna och torparne». (Se Norrlandskommitténs betänkande.) Huru bolagens äganderätt av jord hindrar jordbrukskulturens utveckling, därpå har jag i Jordbruksmöjligheterna i Norrland, sid. 39, anfört ett slående exempel.

Nu framhåller aktuarien Norrman (sid. 65) i sin utredning av förhållandet mellan bondejord och bolagsjord längs de olika banorna, att »Trävarubolagens jordintressen äro således företrädesvis bundna vid de sydligare järnvägsföretagen, främst Sollefteå—Hoting-banan». Även i detta hänseende är sålunda Sollefteå-banan ur jordbrukssynpunkt sämre ställd än Mellansel—Råsele-banan.

Den ovanstående granskningen av betingelserna för jordbruksnäringens utveckling visar, att

Sollefteå—Hotingbanan är mycket underlägsen Mellansel—Råselebanan ur jordbrukets utvecklingssynpunkt.

- 1) enär den odlingsvärda jorden längs Sollefteå—Hotingbanan ej utgör fullt $\frac{2}{3}$ av den odlingsvärda (och odlade) jorden längs Mellansel—Råselebanan, varjämte kan ifrågasättas om odlingsjordberäkningen är fullt tillförlitlig;
- 2) enär den odlingsvärda myrjorden endast är obetydligt ($\frac{1}{7}$) större än fastjorden, då den å Mellansel—Råselebanan är nära dubbelt så stor;
- 3) enär av första klassens odlingsjord (fastjord och myr) endast finnes $\frac{1}{3}$ så mycket inom Sollefteå—Hotings trafikområde som å Mellansel—Råselebanan;
- 4) enär den starkt kuperade marken, som förefinnes längs Sollefteå—Hotingbanan i vissa socknar försvårar och alltid kommer att fördyra jordens bruk och gödsling; dylikt förekommer ej å Mellansel—Råselebanan;
- 5) enär mycket jäslera, som är en särdeles mindervärdig odlingsjord, förekommer å Sollefteå—Hotingbanan, men ej å Mellansel—Råselebanan; och slutligen
- 6) enär »Trävarubolagens jordintressen» äro förhärskande »främst» å Sollefteå—Hotingbanan, vilket hindrar jordbrukskulturens utveckling.»

Och vid en jämförelse mellan Mellansel—Råselebanans och Hällnäs—Lycksele—Stenselebanans betydelse för jordbruksnäringens upphjälpande fastslår han:

»Örnsköldsvik—Mellansel—Råselebanans omedelbara (eller direkta) trafikområde har att uppvisa av odlingsvärd fastjord dubbelt så mycket som Umeå—Tvärälund—Stenselebanan, samt av odlingsvärd myrjord

(som såsom vi förut påvisat har mycket större betydelse för det framtida jordbruket än fastjorden) nära tre gånger så mycket, och i sin helhet mer än $2\frac{1}{2}$ gånger så mycket odlingsvärd jord.

Det är vidare att märka, att på det omedelbara trafikområdet för Örnsköldsvik—Råselebanan är proportionen mellan den viktiga myrjorden i förhållande till fastjorden som 10:5, under det att förhållandet längs Umeå—Stenselebanan är som 7:5. Betonas bör även, att Vilhelmina och Stensele socknars viktiga siluområden falla inom Örnsköldsviksbanans direkta eller omedelbara trafikområde. Visserligen är det medelbara trafikområdet för Stenselebanan dubbelt så stort, som vi nu räknat saken, men detta betyder föga, då dess förnämsta område Vilhelmina socken faller inom Örnsköldsvik—Råselebanans direkta område och sålunda får mycket liten betydelse som medelbart trafikområde för Umeå—Stenselebanan.

Det är sålunda alldeles uppenbart, att de skäl, som speciellt anförts för att bevisa, att en Umeå—Tvärälund—Stensele-bana skulle i synnerhet befrämja jordbruksnäringens och odlingens framsteg i Västerbottens lappmarker, icke äro hållbara. Av vad jag här anført framgår däremot alldeles uppenbart, att en Örnsköldsvik—Mellansel—Råsele-bana i eminentaste grad skulle befrämja jordbruksnäringens utveckling i dessa odlingsvärda lappmarker.»

Herr Sven
Norrman's ut-
redning del I.

Såväl kapten Lundströms förslag som dr Arenanders utlåtande hänsköts på sin tid — liksom övriga, tvärbanefrågorna berörande handlingar — av Kungl. Maj:t till järnvägsstyrelsen för dess hörande. Och järnvägsstyrelsen uppdrog i sin ordning åt sin nuvarande matematiker, hr Sven Norrman, att verkställa en ekonomisk-statistisk utredning av tvärbaneproblemet i dess helhet. Denna överlämnades i december 1914 till järnvägsstyrelsen.

Då den Norrmanska utredningen dels föreligger i tryck, dels utförligt refererats av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse till Kungl. Maj:t med förslag i tvärbanefrågan, inskränker jag mig här till erinran om att densamma för Mellansel—Råsele-banans vidkommande utmynnade i ett underkännande av dess betydelse och bärighet. Hr Norrman hävdar visserligen, att »därest endast en tvärbana tänkes nu eller framdeles behöflig, allmänna handelsintressen utpeka Mellansel—Råsele som den lämpligaste sträckningen, men att åter, därest flera tvärbanor anses nödiga för berörda områdets utveckling till ett rikare näringsliv, två banor närmast böra byggas i nära anslutning till kustbanorna till Umeå och till Hernösand.» I annat sammanhang falla hans ord sålunda:

»Tvärbanan Mellansel—Råsele intar av samtliga tvärbaneförslag det ur handelssynpunkt lyckligaste läget, i det avståndet till hamn över denna linje icke från någon av inlandsbanesocknarna vid deras inlandsbanestationer blir synnerligt mycket längre än över annan tvärbana. Gälde det förelagda problemet endast att finna en linje så belägen, att den tillgodosåg behovet av gen förbindelse mellan berörda inlandsbaneområde och norra stambanan, resp. hamn vid Bottenhavet, torde Mellansel—Råsele få anses som den givna. Men problemet är av mera invecklad natur. Av ingånget yttrande att döma torde de militära intressena icke nöjaktigt tillgodoses av denna linje, något som dock faller utom ramen för denna undersökning. Mellansel—Råsele genomlöper till större delen av sin längd områden, som mindre lämpa sig för jordbruk och boskapsskötsel än för skogsbruk. Flottningskostnaderna äro synnerligen låga och medgiva utfrakt även av småvirke. Större byggvärldiga vattenfall beröras endast vid Hälla. Under det att banan sålunda ypperligt lämpar sig som transitiled, skall den icke inom sitt eget omedelbara trafikområde kunna föranleda någon livligare uppblomstring av näringslivet. Örnsköldsviks framåtgående och driftiga handelsstad skall genom banan i hög grad främjas, medan utvecklingen av Västernorrlands och Västerbottens läns nu betydligt större residensstäder skall tvingas tillbaka. Om även beslut fattades att endast bygga tvärbanan Mellansel—Råsele, skulle likväl enligt all sannolikhet tvärbanor genom Ångermanlands ådal och längs Ume älv framdeles komma att byggas, varvid Mellansel—Råseles betydelse som transitiled lede väsentligt intrång och banans trafikinkomster betydligt förminskades. Det synes mig på grund härav, att även byggande i främsta rummet av Mellansel—Råsele finge karaktären av en provisorisk åtgärd.

Mot denna hr Norrmans uppfattning — liksom mot en del andra av honom gjorda uttalanden, till vilken jag senare återkommer — framställde förtroendemän, som förordnats av Konungens befallningshavande i Västernorrlands och Västerbottens län för de av Mellansel—Råselebanan berörda kommunerna, genom skrivelse 22 mars 1915 åtskilliga kritiserande och motbevisande erinringar, vilkas huvudsakliga syfte var att gendriva hr Norrmans mening om Mellansel—Råselebanan som blott en provisorisk åtgärd. Denna inlaga, vilken finnes tryckt å sid. 28—41 i den Norrmanska utredningen, del II, bevisar med siffror, hämtade från hr Norrmans egen framställning (del I sid. 226), att Mellansel—Råselebanan skulle bli ekonomiskt bärkraftig, även om jämte densamma tvärbanorna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Lycksele—Stensele

Erinringar
mot hr Norr-
mans utred-
ning.

komma till stånd. Enligt vid skrivelsen fogade beräkningar, vilka utförts av kaptenen vid kungl. väg- och vattenbyggnadskåren, A. Lundström, skulle — under förutsättning, att alla de nämnda tre tvärbanorna byggdes — antalet trafikanter å resp. banors trafikområden kunna uppskattas till:

	år 1912	år 1962
Hotingbanan	11,890	31,460
Råselebanan	25,345	54,550
Stenselebanan	20,205	31,380

De jämförelser, som förtroendemännen och deras sakkunniga biträde anställt mellan banförslagen, giva bl. a. vid handen, att

1) Om endast *en* tvärbana bygges, Råsele-banan skulle tillfredsställa trafikbehovet hos 64 procent av hela det till 58,040 personer beräknade antalet trafikanter inom undersökningsområdet, Hoting-banan 58 procent och Stensele-banan 32 procent;

2) Om de *två* tvärbanorna till Stensele och till Råsele byggas, tillfredsställa dessa tillsammans 79 procent av de tre banornas trafikanter, därav Stensele-banan 22 och Råsele-banan 57 procent;

3) Om de *två* tvärbanorna till Stensele och till Hoting byggas, tillfredsställa dessa likaledes 79 procent av trafikbehovet, varav Stensele-banan 28 och Hoting-banan 51 procent;

4) Om de *två* tvärbanorna till Råsele och till Hoting byggas, tillfredsställa de tillsammans 85 procent, varav Råsele-banan 46 och Hoting-banan 39 procent.

Härav framgår, att Stensele-banan är ojämförligt underlägsen de båda andra banorna i nu berörda avseende, liksom ock att Råsele-banan är den fördelaktigaste. Därjämte visar det sig, att *byggandet av både Stensele- och Hoting-banan endast med 15 procent ökar trafikantalet jämfört med Råsele-banan*, en ökning, som i betraktande av skillnaden i byggnadskostnader måste anses skäligen liten. Kombinationen Råsele- och Hoting-banorna vore den bästa, men även därvidlag skulle Råsele-banan komma att stå främst.

En beräkning av bruttointkomsten å de olika banorna utvisar — under förutsättning att endast en bana bygges — för Stensele-banan kr. 1,667 pr bankilomer, för Råsele-banan kr. 3,167 och för Hoting-banan kr. 2,853.

Ungefär samtidigt som dessa förtroendemännens erinringar gjordes, ingav borgmästaren i Örnsköldsvik G. Åkerblom, såsom ombud för arbetsutskottet hos kommitterade för beredande av frågor rörande en

tvärbana Mellansel—Råsele, till Kungl. Maj:t en underdånig skrivelse med hemställan, att Kungl. Maj:t vid prövändet av de olika förslagen till tvärbanan i övre Norrland måtte finna byggandet av sagda bana böra i första rummet ifrågakomma. I denna skrivelse bemötas en del av herr Norrmans i ovanberörda utredning gjorda påståenden, särskilt beträffande trävaruindustriens utvecklingsmöjligheter och kommunikationsbehov inom Råselebanans trafikområde. Det betonas sålunda bland annat, att för en väsentlig del av den virkesmängd, som årligen framflottas i Moälvens och Nätraälvens vattendrag, otvivelaktigt skulle, om Mellansel—Råsele-banan funnes, anlitas järnvägstransport; att en väsentlig ökning av den i Örnsköldsviksarten förefintliga industri, som använder den norrländska glasbjörken som råmaterial, skulle bli en följd av genom Råselebanans tillkomst ökade tillförselmöjligheter och nedbringade transportkostnader; att trämassfabriker med fördel kunde anläggas vid Råsele och Hälla, om Mellansel—Råselebanan komme till stånd; att sagda bana skulle i hög grad öka tillförseln av björkved från det inre trafikområdet till Örnsköldsvik för vidare befordran till sydligare delar av landet; att de andragna förutsättningarna för trämasseindustriens koncentration invid Hällnäs—Stenselebanan — höga flottningskostnader i Umeälven — ej äro hållbara; att en högst betydande del av Västerbottens läns stora skogsvärden falla inom Mellansel—Råselebanans trafikområde; att vattenfall mycket väl kunna för industriellt ändamål exploateras även utan att järnvägar framdragas till desamma, enär kraften utan svårighet kan ledas från kraftkällan till de platser, där omständigheterna för fabriksanläggningar äro gynnsamma; att Örnsköldsviks hamn för närvarande står främst bland de konkurrerande hamnarna i fråga om möjligheten att möta den genom en tvärbana ökade trafiken; att Örnsköldsvik och kringliggande ort skulle berövas de gamla handelsförbindelserna med Anundsjö, Åsele och Vilhelmina, om Mellansel—Råselebanan ej komme till utförande inom rimlig tid; att ur anläggnings- och driftkostnadssynpunkter sagda linje torde ställa sig fördelaktigast.

I juni månad samma år höllos i Umeå och Sollefteå möten för tvärbane-frågans behandling, varvid beslötos framställningar, gående ut på förordande av Hotings- och Stensele-banorna. Vid mötet i Umeå avgåvo närvarande representanter för Åsele och Vilhelmina kommuner en skriftlig reservation, hävdande Mellansel—Råselebanans betingelser att »gagna icke allenast de båda län, inom vilka den kommer att fram-

Uttalanden från Åsele och Vilhelmina kommuner. — En undertryckt minoritet.

dragas, utan även landet i dess helhet». Det heter i denna reservation bland annat:

»För att visa att mötesmajoritetens mening icke sammanfölla med hela länsbefolkningens framhålls från vår sida, att minst halva antalet av lappmarkernas befolkning, just de som av tvärbanefrågorna närmast berördes, samlat sig omkring Mellansel—Råsele-förslaget, och att dessa fått gott stöd för sin uppfattning genom de undersökningar och utredningar av de norrländska tvärbanefrågorna, som av kompetenta personer utförts. Bland dessa utredningsresultat nämndes, att det blivit styrkt, att en bana Mellansel—Råsele komme att gagna flera än de båda tvärbanorna var för sig, att den bleve på en gång till sin anläggning och sin driftkostnad billigast samt därför mest räntabel. Även erinrades om, att en anseelig del av kustlandets befolkning, i synnerhet den nordligaste, icke kunde hava något intresse av att instämma i mötesmajoritetens uttalande.

Även beklaga vi det sätt, på vilket vår reservation tycktes komma att behandlas. Efter en stunds överläggning beviljades vi visserligen rätt att avgiva skriftlig reservation att biläggas protokollet, men i stället bestämdes att något protokoll icke skulle medfölja den beslutade petitionen, ehuru enligt densammas fastställda ordalydelse uttryckligen säges, att protokoll bifogas.

Ej heller kunna vi instämma i berörda petitions påstående, att genom Hotings- och Lyckselebanornas byggande samtidigt de nuvarande handelsområdena och handelsvägarna bibehållas. Möjligen skulle detta kunna sägas, därest tre tvärbanor byggdes samtidigt.»

Denna reservation ingavs sedermera till Konungen, åtföljande en skrivelse av följande lydelse:

Avskrift.

»Till Konungen.

Med livlig glädje och djup tacksamhet hava vi erfarit, att genom Eders Kungl. Maj:ts nådiga försorg omfattande utredningar blivit utförda och utföras i syfte att åstadkomma förbättrade kommunikationer i Norrland. Då vi sett, hurusom kommuner och länsdelar i denna sak lägga fram sina önskemål för Eders Maj:t, våga vi också i underdånighet göra ett uttalande.

Efter förbättrade kommunikationer hava Åsele kommuns inbyggare haft anledning att alltid längta. Under de senare åren är det i synnerhet järnvägsförbindelse med kusten och övriga viktigare delar av landet som gjort sig gällande som önskemål. För kommunikationsfrågans lyckliga lösning har därför kommunalstämman flere gånger anslagit avse-

värda belopp. Vi hava ansett detta vara nödvändigt, då vi ej fått glädja oss åt länsstyrelsens värdefulla initiativ eller förord i fråga om den järnvägsförbindelse vi önska. Detta sistsagda torde väl bero på den omständigheten, att kommunen har ett sådant läge, att dess handelsförbindelser av ålder varit knutna till Örnsköldsvik i Ångermanland och ej till residensstaden Umeå. Av samma anledning torde det ock vara, som Eders Maj:ts befallningshavande tidigare stundom icke ansett sig kunna tillmötesgå kommunens önskingar i fråga om landsvägsanläggningar. Så må t. ex. nämnas, att Åsele kommun förgäves önskade få sin första landsväg dragen till länsgränsen mot Anundsjö för lättare förbindelse med Örnsköldsvik. Den första landsvägen till Åsele drogs fram, lång och brant, från Umeå. Betecknande är ock, att trettio år förgingo från det att den begärda vägen (Anundsjövägen) utstakades tills den blev verklighet, ävensom att när den andra vägen från Ångermanland (Junselevägen) redan var färdigbyggd inom Ångermanland till Åselegränsen, hade den återstående korta väglängden inom Åsele socken — omkring 4 kilometer — icke hunnit längre, än till att uppföras i trettionde förslagsrummet för erhållande av statsanslag.

Åsele med flere kommuner hava arbetat för en tvärbana från Melansel över Åsele till Råsele i Vilhelmina socken.

Utan nämnda tvärbana skulle Åsele kommun, som av ålder varit centralpunkten i Västerbottens södra lappmark, komma i obetydligt bättre, i viss mån, i följd av inskränkt handelsområde, nästan sämre ställning efter inlandsbanans tillkomst.

Av de utav sakkunniga verkställda utredningarna synes oss framgå, att det även från statens synpunkt bleve mindre fördelaktigt, om ej bland de ifrågasatta tvärbana den över Åsele föreslagna först komme till stånd. Denna bana skulle ju med hänsyn såväl till anläggning som till driftkostnad bliva den billigaste, på samma gång den bättre tillgodoser trafikbehoven än någon annan föreslagen. Den erbjuder den kortaste sträckan från inlandsbanan till kusten, utmynnar i Norrlands åtminstone norr om Sundsvall bästa hamn, går enligt doktor Arenanders redan till järnvägsstyrelsen ingivna utredningar genom de mest utvecklingsbara bygder och sammanknytes med inlandsbanan i Vilhelmina, så att den kommer i direkt förbindelse med Malgomajs- och Volgsjöns stora vattensystem, vilka sjöar redan medelst ång- och motorbåtar trafikeras ända hän emot norska gränsen.

Vilhelmina socken har också genom gjorda utredningar visats hava större utvecklingsmöjligheter än någon annan socken efter inlandsbanesträckan norr om Jämtland.

Därjämte vilja vi särskilt påpeka, att avståndet från Stensele i Lycksele lappmark till kusten efter den planerade inlandsbanan och tvärbanan över Åsele till Örnsköldsvik blir endast tre¹⁾ kilometer längre än avståndet till Holmsund efter den tilltänkta banan över Lycksele och Hällnäs.

Att trafikområdet för Åselebanan är så betydande, hava vi ansett oss böra framhålla gentemot en uppgift i den petition, varmed järnvägsmötena den 27 sistlidne juni i resp. Umeå och Sollefteå beslöto ingå till Eders Maj:t, nämligen, att linjen Mellansel—Råsele berörde »endast en obetydlig del av Västerbottens och en lika obetydlig del av Väster-norrlands län». En vid nämnda möte i Umeå av Åsele och Vilhelmina kommuners ombud avgiven reservation mot mötets beslut bifogas härmed, enär vid mötet upplystes, att protokoll jämte reservationen icke komme att medfölja den beslutade petitionen till Eders Maj:t.

Vi vilja även fästa uppmärksamheten på, att folkmängden inom Åsele lappmark är ungefärligen lika stor som inom Lycksele lappmark. Av sistnämnda lappmark kunna, såsom ovan visats, Stensele, Sorsele och Tärna socknar bliva lika väl, om ej bättre, tillgodosedda med en tvärbana över Åsele som med en sådan över Lycksele, då Örnsköldsviks hamn är sydligare belägen och obestridligt bättre än Holmsunds.

Från Hoting, anknytningspunkten för en tilltänkt sydligare tvärbana, blir avståndet efter inlandsbanan och en tvärbana över Åsele till och med kortare till Örnsköldsvik än till Härnösand utefter den sydligare tvärbanan över Långsele.

För den ovan förordade tvärbanan tala bland ortens intressen följande omständigheter: De ekonomiska tillgångarna i våra bygder stå icke efter desamma i andra norrlandskommuner. Så t. ex. äro taxeringsvärdena i förhållande till folkmängden högre inom Åsele än inom någon annan lappmarkskommun. Jordbruket står visserligen för närvarande icke högt, men åtskilliga föregångsmän hava visat, att rika skördar kunna inbärgas, i synnerhet då de vidsträckta myrmarkerna läggas under kultur. (Ett par innevarande sommar tagna fotografier från en timotej- och klövervall å en avsöndring från Åsele kyrkoherdebol hava vi tillåtit oss bilägga såsom illustration till det sist sagda). Hö torde kunna produceras till avsalu, om förbättrade järnvägsförbindelser underlätta tillförseln av kalk och konstgjorda gödningsämnen samt utförsel av jordbruksprodukter, ladugårdsalster m. m.

Redan nu är tillgången på väl avlönat arbete god och detta torde än mer bliva fallet, när en tvärbana genom orten möjliggör industriella

¹⁾ Enligt senaste förslag 25 kilometer.

företag. Trämasseindustri torde nämligen här hava bättre utsikter, än exempelvis i Strömsund, då skogstillgången här otvivelaktigt är större.

Våra fäder hava varit kända som idoga, förnöjsamma och segt ut hålliga. De hava sålunda icke sällan förmått skapa sig ett relativt välstånd. I hög grad självmedvetna hava de i det längsta undvikit att tigga om hjälp. När nödhjälp vid nödväxtår erbjudits, hava de stundom avböjt densamma, enär de trott sig själva kunna sörja för sina fattiga. För storverk hava de haft sinne. Så till exempel uppförde de utan egentlig skuldsättning och bidrag av andra, innan skogen här hade något försäljningsvärde, en av de kostbaraste landskyrkor i Norrland.

Gärna skulle kommunen också nu hava undvikit att begära statens hjälp, om det icke gällt så oöverstigliga kostnader, som en tvärbana genom orten måste betinga. Vi våga dock hålla före, att denna bana icke skall innebära en förlust för staten, utan betala sig dels genom inflytande trafikinkomster, dels genom den kulturutveckling, som därav bör resultera.

Den med förhållandena i orten vana befolkningen skall kunna tillväxa, nyinflyttade här skapa nya hem och alla tillsammans väl odla, hävda och försvara en av de värdefulla delarna av vårt fosterland.

I övrigt få vi slutligen hänvisa och ansluta oss till de yttranden och framställningar, som i frågan förut framkommit från intresserade kommuners kommitterade och från av Eders Maj:ts befallningshavande i respektive Västernorrlands och Västerbottens län för Örnsköldsviks stad, Anundsjö, Åsele och Vilhelmina socknar utsedda förtrendemän, vilka sistnämndas erinringar vi tillåta oss bifoga,

Under åberopande av vad ovan framhållits våga vi i djupaste underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes taga hänsyn till våra önsknningar, att en tvärbana från Mellansel genom Åsele till det inom Vilhelmina socken belägna Råsele vid inlandsbanan före andra föreslagna tvärbanor måtte komma till stånd.

Åsele den 17 augusti 1915.

Underdånigst
för Åsele kommun:

Johannes Arbman. Erik D. Eriksson. M. P. Eriksson.
B. A. Jonsson. I. E. Olsson.

Vidimeras:
K. Bjelke. A. Kant.»

Herr Sven
Norrman
utredning,
del. II.

Dessa nu refererade inlagor jämte övriga, tvärbanespörsmålet berörande handlingar, bl. a. förslaget om byggande av en tvärbana Jörn—Avaviken, föranledde nytt uppdrag för herr Sven Norrman att fullfölja och utvidga de av honom förut verkställda utredningarna, vilket uppdrag han fullgjort i november 1915, då han till järnvägsstyrelsen överlämnade andra delen av sin ekonomisk-statistiska utredning. Han upptager där till bemötande förtroendemännens förutberörda erinringar men inskränker sig därvid efter en kortfattad motivering till en förklaring, att »förtroendemännens uppskattning av respektive trafikområden vid konkurrens mellan de tre tvärbanorna icke kan godtagas».

Järnvägs-
styrelsens
förslag 1916.

På grundvalen av det Norrmanska utredningsresultatet framlade järnvägsstyrelsen 11 februari 1916 utlåtande och förslag angående fortsättning av inlandsbanan jämte anläggning av tvärbanor mellan den samma och norra stambanan. Vad den föreslagna sträckningen Mellansel—Råsele angick, upptog järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande i huvudsak de synpunkter och skäl, på vilka dess utredningsman stött sitt undervärderande av sagda banas betydelse, i följd varav styrelsen icke fann sig kunna föreslå banan till utförande. Järnvägsstyrelsens förslag beträffande byggandet av tvärbanor innefattade linjerna Västerås (Forsmo)—Hoting, Hällnäs—Lycksele—Stensele och Jörn—Avaviken, varjämte styrelsen föreslog byggande av en bibana Umeå—Holmsund.

Deputerade
för Vilhelmina,
Åsele, Anund-
sjö och
Örnsköldsvik
uppvakta
Konungen.

I anledning av detta järnvägsstyrelsens förslag uppvaktade en deputation från Vilhelmina, Åsele, Anundsjö och Örnsköldsviks kommuner 18 mars 1916 Konungen, varvid gjordes en underdånig hemställan, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen till utförande föreslå tvärbanorna Mellansel—Råsele och Jörn—Avaviken. Efter att ha refererat huvudparten av de skäl, som andragits i förut till järnvägsstyrelsen och dess utredningsman ingivna framställningar, yttrade petitionärerna bland annat följande:

»Kostnaderna för tvärbanorna Forsmo—Hoting och Stensele—Lycksele—Hällnäs med den sista banans förlängning till Holmsund samt Jörn—Avaviken skulle tillhopa enligt det framlagda förslaget uppgå till 26,350,000 kronor, under det att alternativet Mellansel—Råsele skulle draga en kostnad av 8,800,000 kronor och Jörn—Avaviken av 4,900,000 eller tillhopa 13,700,000 kronor.

Ett antagande av detta sistnämnda alternativ skulle således medföra en besparing i anläggningskostnaderna av ej mindre än 12,650,000

kronor, eller nära hälften av kostnaderna för tvärbanorna enligt Kungl. järnvägsstyrelsens förslag.

Sammanlagda längden av de av Kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna tvärbanorna jämte banan Umeå—Holmsund uppgår till 413 kilometer, under det att sammanlagda längden av förslaget Mellansel—Råsele och Jörn—Avavikens banor uppgår till 260 kilometer, vadan detta senare alternativ skulle medföra en minskning i väglängd av hela 153 kilometer.

Den minskning i anläggningskapital att förränta och den ofantliga minskning i driftkostnaderna, som skulle uppstå genom antagandet av det sistnämnda förslaget, skulle förvisso medföra en väsentlig förbättring av tvärbanornas ekonomi i jämförelse med det av Kungl. järnvägsstyrelsen framlagda förslaget. Härjämte skulle den trafik, som tvärbanorna komme att upptaga från inlandsbanan och mellanliggande trakter, tillföras statens egna järnvägar, nämligen linjerna Mellansel—Örnsköldsvik och Bastuträsk—Skellefteå och ej, såsom Forsmo—Hoting-förslaget, en privatbana.

Av dessa undersökningar och utredningar synes framgå, såsom redan framhållits i underdåniga skrivelsen den 10 mars 1915, att tvärbane-problemet skulle lyckligast lösas genom byggandet av tvärbanan Mellansel—Råsele, eventuellt kompletterad med en tvärbana Jörn—Avaviken.

Inlandsbanan har nu hunnit fram till Råsele. Det blir således en naturlig anknytning att låta en statsbana från nämnda plats utgå till Mellansel och vid sistnämnda plats ansluta till statsbanan till Örnsköldsvik med dess fullt tillfredsställande hamn, varest staten själv är ägare till betydande kajsträckor och angränsande områden.

Denna bana står främst från odlings- och jordbrukssynpunkt, trafiksynpunkt och handelssynpunkt.

Den bereder trafikled över statsbana för möjligen uppstående vattenfallsindustri. Den leder till god redan utbyggd hamn, där staten är ägare av vidsträckta områden och kajsträckor.

Genom byggandet av denna bana jämte banan Jörn—Avaviken inbesparas nästan hälften av den av Kungl. järnvägsstyrelsen beräknade kostnaden för tvärbanornas byggande; driftkostnaden minskas i ofantlig grad, då dessa banor sammanlagt äro 153 kilometer kortare än de av Kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna; trafiken från betydande delar av inlandsbaneområdet föres över statsbana i stället för att tillgodoföras enskild järnväg, varigenom undviktes det dyrbara inlösandet och ombyggandet av nämnda privata järnväg.»

Tvårbane-
frågan inför
riksdagen
1916.

Kungl. Maj:ts förslag i frågan överlämnades den 31 mars 1916 till riksdagen och utmynnade — efter en vidlyftig och omfattande motivering, som beträffande Mellansel—Råselebanan i allt väsentligt anslöt sig till järnvägsstyrelsens utlåtande — i förslag om byggande av tvärbanorna Västerås (Forsmo)—Hoting och Jörn—Avaviken samt bibanorna Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund; därjämte föreslogs inlandsbanans fortsättande till Gällivare.

Denna kungl. proposition föranledde åtskilliga motioner i båda kamrarna, bland annat av undertecknad i första kammaren, samt hrr Öberg och Molin i Dombäcksmark i andra kammaren, att riksdagen måtte — med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund — besluta, *dels* att bygga en tvärbana Mellansel—Råsele för en beräknad anläggningskostnad av 8,800,000 kronor, *dels ock* att för år 1917 anvisa 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å sagda tvärbana.

Vid denna motion var som bilaga fogad en skrivelse från de förutnämnda förtroendemännen, vari upptogs till bemötande herr Norrmans i utredningens andra del anställda vidräkning med de för Mellansel—Råselebanan gjorda trafik- och bärighetsberäkningarna. Med nya tabellariska sammanställningar påvisades där bland annat, att *för trafik från kusten till inlandsbanan och vice versa Råselebanan har de gynnsammaste betingelserna, i det att å den långa sträckan från en punkt ungefär mitt emellan Stensele och Sorsele och till Ulriksfors denna trafik utan gensägelse bäst förmedlas över Råselebanan ävensom att Råselebanan ensam för denna sträcka på ett i det allra närmaste lika tillfredsställande sätt tillgodoser denna trafik som om ytterligare flera tvärbanor byggas; att Råselebanan fortfarande har ett ur handelssynpunkt bättre läge och en starkare konkurrensförmåga än någon av de andra tvärbanorna.*

Vidare framhölls, att som lokalt trafikområde för Råsele- och Hotingsbanorna nedanstående socknar böra medräknas under förutsättning, att endast *en* av dem kommer till stånd:

	%.	Areal har.	Beräknade trafikkanter.
Råselebanan.			
<i>Socknar.</i>			
Anundsjö	100	*) 34,300	7,400
Nordöstra Junsele	100	5,600	1,100
Sydvästra "	50	7,600	1,350
Fredrika	50	1,000	700
Fjällsjö	50	1,900	1,200
Lycksele	20	8,300	1,580
Åsele	100	13,600	5,000
Vilhelmina.....	70	45,700	5,320
Summa	—	118,000	23,650
Hotingsbanan.			
<i>Socknar.</i>			
Resele	70	4,400	2,730
Ådals-Liden	100	13,100	2,300
Edsele	60	2,300	1,140
Ramsele	100	18,200	4,000
Fjällsjö	100	4,000	2,400
Sydvästra Junsele	100	15,200	2,700
Nordöstra "	70	3,900	770
Åsele	50	6,800	2,500
Bodum	100	4,700	1,580
Tåsjö	70	6,100	2,600
Summa	—	78,700	22,720

*) Här är endast området norr om landsvägen till Myckelgensjön.

Riksdagens beslut i tvärbanefrågorna kom att stanna vid avslag å samtliga föreslagna linjer samt begäran om fortsatt ytterligare utredning av frågan, vilka ytterligare undersökningar av Kungl. Maj:t uppdrogos åt järnvägsstyrelsen.

Under den tid, som förgått, sedan riksdagens beslut fattats, ha dels till Kungl. Maj:t, dels till järnvägsstyrelsens utredningsman från de kommuner, som närmast beröras av projektet Mellansel—Råsele, ingivits en del framställningar i ärendet, vilka vi här referera.

Åsele
kommun
skriver till
Konungen.

Sålunda ingingo herrar Johannes Arbman, M. P. Eriksson och M. Marcusson på uppdrag av Åsele sockens kommunalstämma 5 januari innevarande år till Konungen med underdåniga erinringar i tvärbane-frågan, varvid de företrädesvis upptogo till granskning och bemötande ett av kungl. befallningshavande i Västerbottens län avgivet uttalande i ärendet. I denna sin skrivelse gjorde sockenombuden ifråga bland annat gällande, att »endast den tvärbana, som på den kortaste och den mest direkta sträckningen till kusten med ty åtföljande lägsta anläggnings-, drift- och fraktkostnader kan bäst motverka den förmodade norska konkurrensen å inlandsbaneområdet» bör byggas, samt att »Mellanselbanan är odisputabelt den bana, som bäst fyller denna uppgift».

Vidare heter det i skrivelsen:

»Mellanselbanan, som kommer att stå i direkt förbindelse med Malgomajs stora sjösystem i Vilhelmina, där ångbåtsförbindelser redan finnas, och anknyter sig med Inlandsbanan i Vilhelmina, som norr om Jämtland är den utvecklingskraftigaste trakten efter Inlandsbanan, torde också bättre än någon annan tvärbana komma att befordra den industriella utvecklingens uppkomst och bestånd i inre Norrland, alldenstund trafikförhållandena på grund av banans direkta förbindelse med god hamn bliva bättre och billigare å nämnda bana än efter någon annan föreslagna tvärbana, en omständighet, som spelar så gott som avgörande roll i nämnda hänseende.

Då ingen torde vilja bestrida, att samtliga föreslagna och än flera banor i framtiden komma att bliva behöfliga, och då det på grund av rent ekonomiska m. fl. skäl för närvarande icke torde vara möjligt att åstadkomma samtliga, så tala alla skäl för att i första hand bygga denna bana, som i förhållande till anläggnings-, underhålls- och driftskostnad tillgodoser det största intresset.»

Örnsköldsviks
stad peti-
tioner hos
Konungen.

Därefter ha jämlikt beslut av stadsfullmäktige i Örnsköldsvik ordföränderna i stadens magistrat, stadsfullmäktige, drätselkammare och hamnstyrelse ingått till Kungl. Maj:t med en framställning, vari bland annat anföres följande:

»Det läge, vari frågan om tvärbaneprojektet Mellansel—Råsele för närvarande tyckes befinna sig, har i vår ort väckt en helt naturlig oro, och Örnsköldsviks stadsfullmäktige ha vid sitt sammanträde den 3 innevarande januari beslutit uppdraga åt undertecknade att å stadens vägnar inför Eders Kungl. Maj:t giva uttryck åt de bekymmerfyllda farhågor, varmed stadens invånare se framtiden an, för den händelse sistnämnda tvärbaneförslag icke skulle komma till utförande.

Det intima samband, som råder mellan Örnköldsviks stad och dess uppland, torde nämligen icke kunna fortbestå, om ifrågavarande järnvägsförbindelse icke kommer till stånd. Inlandssocknarna hänvisas då att taga nya handelsvägar, och de gamla förbindelserna med Örnköldsvik bli avskurna. En ofrånkomlig följd härav blir då givetvis en väsentlig förlamning av stadens affärsliv, vilken i sin ordning medför ekonomiskt kännbara konsekvenser. Dessa bli desto tyngre, som Örnköldsviks stad under en kort tidrymd måst göra stora uppoffringar för uppförande av ett flertal dyrbara allmänna byggnader, såsom rådhus, kyrka, samskola, folkskolor, tullhus m. fl., samt nedlagt mycket stora kostnader för iordningställande av sin hamn och för inköp av jordområden under säker förhoppning, att statsmakterna fortfarande skulle stödja utvecklingen av stadens handel och näringar. Dessa ekonomiska offer har staden naturligtvis icke kunnat göra utan betydande skuldsättning, vilken samhället dock ej ansett innebära någon fara, så länge den haft grundade förhoppningar om fortsatt kraftig utveckling.

Skulle emellertid nu den norrländska tvärbanefrågan få en sådan lösning, att Örnköldsviks stad avskäres från sitt naturliga uppland och från de handelsområden, den tillkämpat sig, blir stadens framtid från ekonomisk synpunkt minst sagt bekymmersam.

Den tvärbana, vars tillkomst sålunda utgör hart när ett livsvillkor för Örnköldsviks stad, har dock av i frågan initierade erkänts vara av sådan betydelse, att den i visst avseende och under vissa förutsättningar ställts framför alla övriga föreslagna tvärbanor. Den skulle genomlöpa synnerligen utvecklingskraftiga bygder och sätta Lappmarkens rikaste socknar, Vilhelmina och Åsele, i gen förbindelse med en av Norrlands bästa hamnar, vadan den alltså skulle vara till gagn och betydelse icke enbart för Örnköldsviks stad, även om denna — som förut framhållits — därav skulle hämta synnerligt gagn.

Då Örnköldsviks stads invånare våga hysa den fasta tillförsikten, att Eders Kungl. Maj:t icke kan finna det med enskilt eller allmänt bästa förenligt, att ett framåtsträvande samhälle genom statsmakternas åtgörande skulle hämmas i sin utveckling och försättas i ett läge av allvarliga bekymmer för sin framtida existens, och då den föreslagna tvärbanan Mellansel—Råsele med ännu icke omkullkastad bevisföring ådagalagts vara ej blott fullt jämställd utan i vissa avseenden även överlägsen andra föreslagna tvärbanelinjer, våga vi i djupaste underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes med beaktande av vad vi här ovan andragit för riksdagen framlägga nådig proposition om byggandet av tvärbanan Mellansel—Råsele.»

Utsedda
deputerades
framställning
till Konungen.

Förut omnämnda, av kommunalstämmorna, resp. stadsfullmäktige utsedda ombud för Vilhelmina, Åsele, Anundsjö och Örnsköldsviks kommuner ha vidare i underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t, ingiven den 1 februari detta år, anbefallt Mellansel—Råselebanans byggande före övriga ifrågakomna tvärbanor och därvid beträffande utvecklingskraften och de naturliga resurserna hos de bygder, som skulle beröras av sagda bana, anfört följande:

»De socknar, som mest direkt skulle komma att hämta gagn av en dylik järnväg, äro Anundsjö i Västernorrlands län och Åsele i Västerbottens län jämte Vilhelmina socken i sistnämnda län. Dessa socknar äro ostridigt att räkna till de rikaste och utvecklingskraftigaste i hela Norrland. Vad de från jordbrukssynpunkt betyda, har på ett ingående sätt klarlagts och påvisats av lektorn vid Ultuna lantbruksinstitut, d:r E. O. Arenander, vilkens vid denna skrivelse fogade utredning härutinnan vi i underdånighet anhålla att få åberopa. I fråga om skogsrikedom stå de båda förstnämnda socknarna bland de främsta i Norrland. Det må sålunda anföras, att enbart från kronoskogarna inom Åsele socken år 1915 till statsverket inlevererades 855,598 kronor, en summa, som för sistförflutet år ytterligare stigit. Värdet av skogsmarkerna inom ifrågasvarande socknar belyses ock i sin mån därav att det belopp, för vilket skogsaccis beräknades, år 1916 inom Åsele utgjorde 1,381,420 kronor samt inom Anundsjö 1,328,050 kronor. Kommunernas naturliga tillgångar och ekonomiska betingelser torde framgå av följande siffror, som angiva taxeringsvärdena inom resp. socknar år 1916:

Åsele.

Bevillningsfria taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	4,163,400 kronor
Annan fastighet	297,600 »

Till bevillning upptagna taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	8,834,100 »
Annan fastighet	343,900 »
Taxering enligt förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt	964,800 »

Anundsjö.

Bevillningsfria taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	1,432,000 kronor
Annan fastighet	202,300 »

Till bevillning upptagna taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	11,070,300 kronor
Annan fastighet	406,800 »
Taxering enligt förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt	1,280,000 »

Det säger sig självt, att i så skogrika bygder som dessa, där endast relativt obetydliga vattendrag finnas, behovet av andra transportmedel gör sig starkt kännbart. Skogsproduktionen ökas år från år, men de nu tillgängliga kommunikationslederna äro knappast tillräckliga ens för nuvarande produktion. Avsaknaden av bättre transportmedel gör det därför nödvändigt att ordna skogskulturen enligt en lägre plan än den, som betingas av skogstillgångarna. Det har i fråga om åtminstone en annan av de projekterade tvärbanorna framhållits, att de höga flottningskostnaderna i till densamma angränsande vattendrag göra en järnväg synnerligen nödvändig. Då svårigheten för flottningen i de av en tvärbana Mellansel—Råsele berörda trakterna blir ännu mycket större, enär vattenvägar i en stor del av området icke komma att motsvara de förefintliga behoven, äro skälen för en tvärbana av denna anledning här betydligt större än i förstnämnda fallet. Det bör också ligga i öppen dag, att den ekonomiska bärkraften blir större hos en bana, som icke har att räkna med vattenvägar såsom överlägset konkurrerande transportmedel för skogens alster. Dessa kunna ju icke heller alla transporteras såsom flottgods; en stor del därav måste befordras på land. Och särskilt i nuvarande tid då allt vad skogen avkastar, betalas med synnerligen höga priser, och det därför är dubbelt angeläget att tillvarataga allt, som kan avvinnas skogen, bör det framstå som en angelägenhet av stor nationalekonomisk betydelse att skapa bättre utfarts- och transportvägar från våra skogrikaste socknar, till vilka de som direkt beröras av denna bansträckning ostridigt äro att hänföra.»

Slutligen har Vilhelmina kommunalstämma genom särskilt utsedda ombud, hrr L. Backsell, John A. Nilsson och A. Grönlund, den 14 februari innevarande år hos Kungl. Maj:t gjort underdånig hemställan om pro-

Vilhelmina
kommun
skriver till
Konungen.

position till årets riksdag om byggandet av tvärbana Mellansel—Råsele.

I denna skrivelse betonas den stora betydelse, sagda bana skulle erhålla för Vilhelmina sockens uppblomstring och förkovran, speciellt med hänsyn till kolonisationsfrågans lyckliga lösning. Lämplig odlingsmark finnes i stor utsträckning och med goda betingelser för boskapskötsel, men avsaknaden av kommunikationer har gjort, att utvecklingen ej kunnat taga så stark fart, som de naturliga förutsättningarna betinga. Vidare framhålles, vilka ofantliga värden, som inom Vilhelmina årligen gå förlorade på grund av bristande möjligheter att tillgodogöra sig de skogsprodukter, som ej lämpa sig för flottning. Men även andra naturrikedomar än skogarnes finnas i dessa trakter; så t. ex. erinras om de rika kalkfyndigheter, som ej kunna komma till sin fulla rätt utan tillkomsten av ifrågavarande tvärbanelinje, vilken i anläggningskostnad beräknats draga en summa av 8,800,000 kronor.

Efter att ha nämnt detta kostnadsbelopp fortsätta sockenombuden sålunda:

»Då staten i de trakter, som skulle beröras av denna järnväg, har ofantliga domäner, skulle staten själv av denna skörda de största fördelarna genom att avkastningen av dess skogar i dessa trakter givetvis komme att i synnerligen hög grad ökas genom järnvägen. I detta sammanhang tillåta vi oss anföra följande siffror utvisande till staten inlevererade skogsförsäljningsmedel inom de av den föreslagna järnvägen direkt berörda socknar år 1916.

Vilhelmina socken	717,586: —
Åsele »	1,093,227: —
Anundsjö »	330,887: —

Summa 2,141,700: —

Med hänsyn till dessa siffror och med den kännedom vi tro oss äga om nämnda socknar, anse vi det icke vara alltför förmätet av oss att uttala, att genom den av oss förordade tvärbanans byggande avkastningen av statsskogarna i nämnda socknar, på grund av möjligheten av en allt intensivare skogshushållning, skulle ökas i sådan grad, att genom den ökade avkastningen skulle åtminstone i det allra väsentligaste täckas årliga förräntningen och amorteringen av det för banans byggande erforderliga kapitalet.

Härjämte finnas inom socknarna i fråga ofantliga skogsområden, som innehavas och nyttjas av enskilda, särdeles i Anundsjö socken, varest statens skogar äro av jämförelsevis mindre omfattning.

Vi anse det jämväl böra framhållas vilken fördel och minskad utgift, som skulle uppstå för statsverket därigenom att stenkol för Inlandsbanans behov kunde direkt föras från järnvägens kolstation i Örnsköldsvik till nämnda bana på den av oss förordade tvärbanan i stället för att nödgas uppsöka inlandsbanan på betydande omvägar, därest nämnda tvärbana icke skulle komma till stånd.»

På grundvalen av tidigare utredningar och de förnyade undersökningar, som järnvägsstyrelsen vidtagit, avlämnade styrelsen den 7 sistlidne mars till Kungl. Maj:t ånyo utlåtande och förslag angående tvärbanebyggande i Norrland varvid till utförande förordas tvärbanorna Jörn—Avaviken, Hällnäs—Lycksele—Stensele och Forsmo—Hoting samt bibanan Umeå—Holmsund.

Järnvägsstyrelsens förslag 1917.

Kungl. Maj:t har sedermera i innevarande års proposition föreslagit riksdagen att — under vissa förbehåll i avseende på kostnadsfri markupplåtelse samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om barnornas sträckning — besluta:

Kungl. Maj:ts proposition.

»dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana, i dess sträckning längs den s. k. Åkvisslanlinjen, anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknats till 8,700,000 kronor,

dels anläggande av en bibana från Hällnäs station å norra stambanan till Lycksele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 4,600,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor.

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsepår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

att för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo—Hoting.»

Under hänvisning till förestående referat av de framställningar i tvärbanefrågan, som gjorts beträffande den föreslagna sträckningen Mellansel—Råsele, tillåter jag mig anföra följande:

Motionärerna om tvärbanefrågans lösning.

För envar, som känner Norrlands förhållanden och behov, ligger betydelsen av tvärbanor där i öppen dag, liksom det också står fullt klart, att de vittomfattande uppgifter, dylika banor hava, icke kunna för en längre tid framåt på ett från alla synpunkter fullt tillfredsställande sätt fyllas allenast av *en* tvärbana, var denna än bleve dragen. Norrlands utvecklings hävder tala ju ett så ojävaktigt språk om järnvägarnas utomordentliga betydelse för andligt och materiellt uppsving, att vännerna av denna utveckling icke torde kunna önska Norrland något värdefullare än de bästa möjliga järnvägskommunikationer.

*Tvärbane-
byggandets
plantäggning.*

Då det alltså nu gäller att fastslå huvudlinjerna för tvärbanebyggande i Norrland, torde det emellertid vara av synnerlig vikt att noga tillse, att de sträckningar, som beslutas, bliva de bästa möjliga med hänsyn till såväl de lokala förhållandena som till de berättigade krav, riksintresset har att framställa. I motsatt fall löper man risk, att utvecklingen långt ifrån att främjas blir hämmad och att banorna sålunda bli mera till skada än till gagn, så tillvida som ett nu fattat beslut om huvudlinjernas sträckning möjligen kunde komma att föregripa tillkomsten av andra, nyttigare och för en längre framtid mera betydelsefulla linjer.

*Jörn—Ava-
viken.*

Bland de i den kungl. propositionen föreslagna tvärbane-sträckningarna intar linjen Jörn—Avaviken i viss mån en särställning. Vad som huvudsakligast anförts såsom skäl för dess omedelbara anläggande, har varit banans betydelse från militär synpunkt, och då det därjämte påvisats, att den som transitoled och som hävstång för utvecklingen inom sitt trafikområde skulle tillfredsställande motsvara sin uppgift, synes ingen anledning förefinnas att motsätta sig beslut om byggande av sagda linje eller den tvärbana, som — i följd av möjligen blivande förändring av inlandsbanans sträckning i här berörda trakter — kan komma att närmast ersätta banan Jörn—Avaviken.

*Hällnäs—
Lycksele—
Stensele.*

Likaså synas skäl kunna tala för anläggandet av en tvärbana Hällnäs—Lycksele—Stensele, av vilken Kungl. Maj:t emellertid — på fullgiltiga grunder — anser endast sträckan Hällnäs—Lycksele tillsvidare böra byggas.

*Mellansel—
Råsele.*

Medan sålunda meningarna om de två nordligaste av de föreslagna tvärbane-sträckningarna icke äro i väsentligare grad delade, framträda däremot skarpa och vittgående meningsskiljaktigheter i fråga om de sydligare projekten, Mellansel—Råsele, Forsmo—Hoting (den av Kungl. Maj:t förordade linjen) och Långsele—Ulriksfors.

Vad då först angår linjen Mellansel—Råsele, har såväl järnvägsstyrelsen som Kungl. Maj:t i år, liksom skedde i fjol, satt denna i betydelse efter de övriga föreslagna banorna och velat göra gällande, att den icke på nöjaktigt sätt skulle kunna motsvara de huvudfordringar, man bör ställa på en blivande tvärbana mellan inlandsbanan och norra stambanan: att utgöra en fullgod transitoled och att framkalla ökat näringsliv såväl inom inlandsbaneområdet som i tvärbanans direkt berörda område.

Vidkommaude den första av dessa uppgifter torde det få anses ostridigt, att Mellansel—Råselebanan bättre än någon annan föreslagen tvärbana fyller densamma. Inlandsbaneområdet vid Råsele i Vilhelmina stora och på utvecklingsmöjligheter så utomordentligt rika socken skulle genom den 162 km. långa banan till Mellansel sättas i förbindelse med norra stambanan och därefter genom den 29 km. långa statsbanan Mellansel—Örnsköldsvik erhålla utfartsväg till havet i sistnämnda stad, där en av Norrlands bästa hamnar är till finnandes, fullt i stånd att i sitt nuvarande skick, utan om- eller tillbyggnad, mottaga en genom tvärbanan ökad trafik. Hela avståndet från inlandsbanan till närmaste hamn vid Norrlandskusten bleve alltså 191 km. Till jämförelse må nämnas, att avståndet från Hoting över Forsmo till hamn i Nyland (där dock f. n. ingen hamnanläggning finnes) bleve 186 km. och till Härnösand 248 km. samt från Ulriksfors över Långsele till Nyland 172 km. och till Härnösand 234 km.

Transito-
trafikens
förmedling.

Mellansel—Råselebanans överlägsenhet som transitoled har på ett övertygande sätt klarlagts i de ovan nämnda erinringar, som av utsedda förtroendemän gjorts mot den Norrmanska utredningens första del, och vilka finnas tryckta i samma utrednings del II, sid. 28—41; några vid erinringarna fogade trafikberäkningar (Tab. I—V), utarbetade av kaptenen i kungl. väg- och vattenbyggnadskåren Algot Lundström i Sundsvall äro som bilaga fogade vid denna motion och åberopas såsom stöd för påståendet, att Mellansel—Råselebanan av samtliga föreslagna tvärbanor bäst lämpar sig som transitoled.

Denna dess överlägsenhet, vilken framträder i än mer eminent grad, därest av Hällnäs—Lycksele—Stenselebanan till en början endast bibanan Hällnäs—Lycksele bygges, har också på sin tid oförbehållsamt erkänts av järnvägsstyrelsens utredningsman, herr Sven Norrman, vilken i sin utredning (Del. I, sid. 258) på tal härom skriver, som följer:

»Tvärbanan Mellansel—Råsele intar av samtliga tvärbaneförslag det ur handelssynpunkt lyckligaste läget, i det avståndet till hamn över

denna linje icke från någon av inlandsbanesocknarna vid deras inlandsbanestationer blir synnerligt mycket längre än över annan tvärbana. Gällde det förelagda problemet endast att finna en linje, så belägen, att den tillgodosåg behovet av gen förbindelse mellan berörda inlandsbaneområde och norra stambanan, resp. hamn vid Bottenhavet, torde Mellansel—Råsele få anses som den givna.»

Såväl järnvägsstyrelsen som statsrådet och chefen för civildepartementet har i samband med belysandet av föreslagna banors betydelse som transitoleder kraftigt betonat nödvändigheten av att genom dessa banor gamla och naturliga handelsvägar icke rubbas. Mellansel—Råselebanan skulle komma att följa en väg, som handeln sedan långliga tider följt, nämligen från Vilhelmina och Åsele via Anundsjö till hamn i Örnsköldsvik. Skulle emellertid tvärbanan Mellansel—Råsele icke komma till utförande, bleve en given följd därav, att handeln i sagda inlandsområde tvunges att söka sig nya vägar och Örnsköldsviks stad bleve därigenom avskuren från sitt naturliga uppland — till skada och förfång för såväl landsbygden som staden. Den månhet, man säger sig hysa om handelns bevarande på invanda och naturliga vägar, borde — synes oss konsekvensen bjuda — ha utsträckts även till Mellansel—Råselebanans område.

Av det anförda torde framgå, att den föreslagna tvärbanan Mellansel—Råsele till fullo motsvarar den första av de här förut angivna huvudfordringarna på en tvärbana eller m. a. o. »ypperligt lämpar sig som transitolede» — orden äro herr Sven Normans.

Natur-
tillgångarna.

Angående vidare dess förmåga att framkalla ökat näringsliv inom inlandsbaneområdet och i dess direkt berörda område bestrides denna såväl av järnvägsstyrelsen och dess utredningsman som av Kungl. Maj:t i dess proposition. Man vill göra gällande, att även om Råselebanan att börja med byggdes, de övriga banorna — och särskilt Hotingsbanan — inom en nära framtid skulle bli nödvändiga med hänsyn till de rika utvecklingsmöjligheterna och det starka kommunikationsbehovet inom deras resp. trafikområden. Och man förmenar, att Råselebanan efter tillkomsten av t. ex. Hotings- och Stenselebanorna skulle få endast helt obetydliga uppgifter att fylla; dess byggande i första rummet vore därför att anse endast och allenast som en provisorisk åtgärd.

Till denna slutsats har man kommit genom det sätt, varpå man värdesatt utvecklingskraften och de naturliga förutsättningarna i Råselebanans trafikområde samt beräknat detta område. För att belysa den uppenbara brist på konsekvens, som röjer sig i vederbörandes beräk-

ningar av resp. banors trafikområden och rent lokalt berörda områden må anföras följande av kapten Lundström i dessa dagar på begäran av-givna utlåtande:

»Till förtroendemännen för Vilhelmina, Åsele, Anundsjö och Örn-sköldsvik.

Ett sakkun-nigentlåtande.

Anmodad yttra mig med anledning av de anmärkningar, som fram-ställts mot mina i Edra erinringar mot aktuarien Norrmans utredning intagna trafikberäkningar, får jag härmed efter granskning av de mot desamma gjorda bemötandena uttala, att jag icke rubbats i min över-tygelse, att de av mig gjorda beräkningarna äro i stort sett riktiga. För vinnande av likvärdighet äro desamma uppgjorda med användandet av aktuarien Norrmans siffermateriel och i möjligast nära överensstäm-melse med hans egna beräkningar av antalet trafikanter å de olika tvär-banorna (Del. I, sid. 226). Beräkningsgrunderna framgå med största tydlighet av tabellerna.

I fråga om antalet trafikanter, *under förutsättning av att endast en tvärbana bygges*, gå anmärkningarna företrädesvis ut därpå, att jag för Mellansel—Råsele inräknat för stor del av Anundsjö socken, i det jag medtagit områdena av denna socken, som ligga på gränsen till eller öster om banans verkningssområde, medan jag icke medtagit Eds socken och Sollefteå köping och landsförsamling (Del. II, sid. 48).

Beträffande Anundsjö socken torde härmed avses, att området söder om landsvägen till Myckelgensjö icke bort medtagas. Häremot må anföras, att vid en trafikberäkning bör givetvis den trafik medtagas, som *otvivelaktigt* kommer att framgå å banan, oberoende om denna trafik mer eller mindre nöjaktigt kan ombesörjas av en förutvarande närlig-gande bana. I nu ifrågavarande fall vet var och en med förhållandena något så när förtrogen, att den trafik från Anundsjö socken, som nu förmedlas över Anundsjö järnvägsstation å norra stambanan, skulle komma att gå över Bredbyns station, för den händelse vid Mellansel—Råselebanans tillkomst station förlägges vid Bredbyn, kyrkbyn i Anund-sjö socken, och detta i den grad, att, vad Anundsjö socken beträffar, nuvarande Anundsjö järnvägsstation utan hinder skulle kunna indragas. Härovan uttalade uppfattning delas också av kungl. järnvägsstyrelsen, som i sitt senaste utlåtande den 7 sistlidne mars (sid. 94) i fråga om Resele socken förfäktar, att största delen av denna sockens trafik bör hänföras till banan Forsmo—Hoting, oaktat avståndet från Resele kyrka till Selsjön icke är mer än 8 km. Förhållandena äro här analoga, i det att såväl Anundsjö som Resele stationer äro högt belägna. Härförutom må beaktas, att i Resele skall en stor del av trafiken, för att stationen

å Forsmo—Hoting skall uppnås, ske över den djupt nedskurna Ångermanälven medelst färja, vilket ingalunda torde underlätta trafiken.

Vidkommande anmärkningen om att Eds socken och Sollefteå köping och landsförsamling icke medtagits, har jag såsom självfallet utgått ifrån att järnvägen skulle stanna vid Vesterås eller Forsmo, och då så nu skett, förtjänar denna anmärkning intet bemötande.

Under förutsättning, att alla *tre* tvärbanorna byggas, har den anmärkningen framställts, att 20 % av Lycksele socken inräknats i Mel-lansel—Råselebanans trafikområde. Denna anmärkning, beroende på fel-aktigt uppgift, torde vara riktig, och torde därför nämnda trafikantal, 1,580 personer, böra avföras från Råselebanan och tillföras Lyckselebanan.

I fråga om avståndsuppgifterna äro desamma hämtade från det material, som då förelåg. Att jag, såsom aktuarien Norrman påstår, framkonstruerat banlängder och således medvetet lämnat oriktiga upp-gifter, får jag på det bestämdaste tillbakavisa.

Aktuarien Norrman anför vidare (Del II sid. 51), att på grund av förtroendemännens utredning rörande omfattningen c:a 50 år efter banans byggande ett visst erkännande skulle lämnas åt de båda andra banorna ur utvecklingens synpunkt. Härpå må än en gång svaras, att samtliga uppgifter erhållits med användande av aktuarien Norrmans material, vadan resultatet sålunda härleder sig från honom. Den uppställning, varigenom han söker visa, att den procentuella ökningen är större för Lycksele- och Hotingsbanorna, visar emellertid samtidigt, att det abso-luta antalet trafikanter är större för Råselebanan. Såväl aktuarien Norr-man som kungl. järnvägsstyrelsen ha sökt visa, att Hotingsbanan är överlägsen Råselebanan ur lokal synpunkt, och har denna påstådda överlägsenhet tillagts avgörande betydelse. I vad mån den av adjunkten fil. lic. Sven Norlindh upprättade befolkningskartan lämnar stöd härför, kan icke bedömas, då nämnda karta icke varit för mig tillgänglig.

Utgår man emellertid från aktuarien Norrmans utredning (Del I sid. 117 och 118) finner man följande uppställning:

Sollefteå (Forsmo)—Hotings lokala trafikområde:

Fjällsjö	2,389	innevånare
Junsele	3,755	»
Ramsele.....	4,035	»
Edsele.....	1,941	»
Ådals-Liden	2,335	»
Resele.....	2,555	»

Summa 17,010 innevånare.

I fråga om Ramsele och Edsele är ovan *hela* folkmängden medtagen. I sitt utlåtande av den 7 mars säger emellertid kungl. järnvägsstyrelsen (sid. 91): »Stationen vid Kilsjön bleve på grund av sitt läge, 6 km. från Ramsele kyrkobygd och 100 m. över denna, icke ägnad att i konkurrens med båtarna å Faxälven draga till sig hela trafiken och än mindre att upparbeta en större sådan», och senare tillägges, att Kilsjölinjen endast nödtorftigt tillgodoser Ramsele sockens trafikbehov. Vad som nu anförts om Ramsele, gäller även om Edsele. Är det nu så, att Kilsjölinjen icke kan draga till sig hela Ramsele och Edsele trafik och endast nödtorftigt kan tillgodose dessa socknars trafikbehov, så måste givetvis förhållandena bliva ännu mycket sämre i fråga om den av kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna Åkvisslan-linjen.

Med stöd härav och med hänvisning till kungl. järnvägsstyrelsens egen reduktion av Resele skulle man högst kunna beräkna *Forsmo—Hotings lokala trafikområde* sålunda:

Bodum	100 %	.....	1,581	innevånare
Fjällsjö	100 »	.....	2,389	»
Junsele	100 »	.....	3,755	»
Ramsele	50 »	.....	2,018	»
Edsele	50 »	.....	970	»
Ådals-Liden	100 »	.....	2,335	»
Resele	80 »	.....	1,914	»
			<hr/>	
			Summa	14,962 innevånare.

Härtill kommer möjligen någon del av Åsele socken.

Mellansel—Råsele banans lokala trafikområde skulle i analogi härmed och med stöd av vad som här ovan anförts bliva:

Anundsjö	100 %	.....	7,400	innevånare
Åsele	100 »	.....	5,000	»
Nordöstra Junsele	100 »	.....	1,100	»
Fredrika	50 »	.....	700	»
Sydvästra Junsele	50 »	.....	1,350	»
			<hr/>	
			Summa	15,550 innevånare.

Detta gäller under förutsättning av, att endast *en* av banorna kommer till stånd.

Härav framgår att ur ren lokalsynpunkt ingendera banan kan sägas vara absolut överlägsen den andra.

För egen del anser jag, att de socknar, som ligga vid resp. banors ändpunkter vid inlandsbanan, böra hänföras till banornas lokala trafikområden, och skulle således till Forsmo—Hoting komma Tåsjö socken med 3,735 innevånare och till Mellansel—Råsele Vilhelmina socken med 7,600 innevånare. Forsmo—Hotings lokala trafikområde skulle då bli 18,697 innevånare och Mellansel—Råseles 23,146 innevånare utvisande, att om någondera banan är den andra överlägsen, bör detta rimligen vara Mellansel—Råsele-banan.

Sundsvall den 27 april 1917.

Algot Lundström.»

Med stöd av vad i föregående utlåtande anförts, anser jag givet, att till Mellansel—Råsele banans lokala trafikområde skola i främsta rummet räknas Anundsjö socken i Västernorrlands län samt Åsele och Vilhelmina socknar i Västerbottens län. Det är alltså närmast om dessa, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet i sitt anförande till statsrådsprotokollet den 4 innevarande april fällt det omdömet, att de utgöra »ett på naturtillgångar relativt fattigt område». Jag skall till bemötande av detta yttrande inskränka mig till att anföra endast några få uppgifter. Vad då först angår tillgången på odlingsvärd jord samt jordbrukets utvecklingsmöjligheter inom de olika banornas trafikområden, åberopar jag de resultat, vartill lektorn d:r E. O. Arenander i sitt här förut refererade utlåtande kommit och vilka i korthet kunna sammanfattas sålunda: Mellansel—Råsele-banan träffar det största jordbruksområdet av de tre förslagen Hällnäs-, Mellansel- och Forsmo-banorna, träffar den lämpligaste odlingsjorden och den bästa åkerjorden. D:r Arenanders specialjämförelser mellan Hotings- och Råselebanorna fastslå, att den senare är den förra mycket överlägsen ur jordbrukets utvecklingssynpunkt, enär bland annat den odlingsvärda jorden längs Hotingsbanan ej utgör fullt $\frac{2}{3}$ av den odlingsvärda (och odlade) jorden längs Råselebanan, enär vidare den odlingsvärda myrjorden endast är obetydligt ($\frac{1}{7}$) större än fastjorden, då den däremot vid Råselebanan är nära dubbelt så stor, samt enär av första klassens odlingsjord (fastjord och myr) endast finnes $\frac{1}{3}$ så mycket inom Hotingsbanans trafikområde som vid Råselebanan.

Dessa av en fackman gjorda, på grundvalen av flerårig verksamhet i orten och på djupgående undersökningar byggda uttalanden synas mig ingalunda jävade eller motbevisade av de tabeller och slutsatser, järnvägsstyrelsen framlagt.

Vad därefter angår skogstillgångarna och tvärbannornas betydelse för dessas tillvaratagande, vill jag först erinra om att statens skogsintressen

vid Råselebanan äro vida större än vid Hotingsbanan, där bolagsintresset i stället är dominerande. Med de transportmöjligheter, som för närvarande finnas, lämna statens skogar inom Råselebanans lokala trafikområde redan nu årligen miljontals kronor i skogsmedel till statskassan. Fackmän vitsorda emellertid, att de tillgängliga transportmedlen redan med nuvarande intensitet hos skogsskötseln knappast äro tillräckliga, och att den så gott som enda förutsättningen för intensivare drift å statsskogarna i dessa trakter — och därmed även för ökad inkomst av skogsmedel — är tillkomsten av bättre kommunikationer. Självfallet skulle en järnväg Mellansel—Råsele härvidlag bli av synnerlig betydelse, och att ett statsintresse av betydande räckvidd här är förhanden torde framgå enbart av nedanstående siffror, vilka utvisa till staten inlevererade skogsförsäljningsmedel inom de av den föreslagna järnvägen direkt berörda socknarna år 1916:

Vilhelmina socken	kronor	717,586: —
Åsele »	»	1,093,227: —
Anundsjö »	»	330,887: —
<hr/>		
Summa kronor		2,141,700: —

Det har från initierat håll uttalats den förmodan, att genom Råselebanans byggande avkastningen av statsskogarna i nämnda socknar skulle ökas i sådan grad, att genom ökningen skulle, åtminstone till det allra väsentligaste, täckas årliga förräntningen och amorteringen av det för banans byggande erforderliga kapitalet.

Förutom staten innehava enskilda stora skogsområden inom de ifrågavarande socknarna, särskilt i Anundsjö, där statens skogar äro av jämförelsevis mindre omfattning.

Vidkommande slutligen vattenkraftstillgångarna utmed de båda tvärbananorna Mellansel—Råsele och Forsmo—Hoting har järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t tillagt den senare banan en absolut övervikt. Det synes mig emellertid, att även härvidlag styrelsens och Kungl. Maj:ts skäl icke äro fullgiltiga. Ty oavsett det faktum, att det icke kan anses vara av avgörande betydelse för frågan om en järnvägs sträckning, huruvida byggvärdiga vattenfall finnas i dess omedelbara närhet, då ju kraften lätteligen låter transportera sig även till från källan långt avlägsna platser, är det att märka, att Hotings-banan endast under en del av sin sträckning skulle framdragas i närheten av byggvärdiga vattenfall; några sådana av större betydelse finnas nämligen icke i Fjällsjö-älven, inom vars område banan skulle gå fram till nära halva sin längd. Den avgö-

rande betydelse, järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t tillmätt frågan om vattenkraftstillgången i Hotingsbanans område, synes mig denna följaktligen icke äga.

Till ytterligare belysande av departementschefens uttalande, att Mellansel—Råsele »av samtliga ifrågasatta (tvärbanor) har de minsta förutsättningarna att inom eget trafikområde gagna näringslivets utveckling», tillåter jag mig — utöver förut återgivna siffror — anföra följande:

Värdet av skogsmarkerna inom Åsele och Anundsjö framgår därav, att det belopp, för vilket skogsaccis beräknades år 1916, inom Åsele utgjorde 1,381,420 kronor samt inom Anundsjö 1,328,050 kronor. Kommunernas naturliga tillgångar och ekonomiska betingelser torde framgå av följande siffror, som angiva taxeringsvärdena inom respektive socknar år 1916, och som vi återgiva efter en av de här ovan refererade underdåniga framställningarna till Konungen:

Åsele.

Bevillningsfria taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	4,163,400	kronor
Annan fastighet	297,600	»

Till bevillning upptagna taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	8,834,100	»
Annan fastighet	343,900	»
Taxering enligt förordningen om inkomst och förmögenhetsskatt	964,800	»

Anundsjö.

Bevillningsfria taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	1,432,000	»
Annan fastighet	202,300	»

Till bevillning upptagna taxeringsföremål:

Jordbruksfastigheter	11,070,300	»
Annan fastighet	406,800	»
Taxering enligt förordningen om inkomst och förmögenhetsskatt	1,280,000	»

Vilhelmina sockens rikedom på naturtillgångar av olika slag torde vara till fullo bekant och bevaras i minnet från de utredningar därom, som förelågo vid behandlingen av frågan om inlandsbanans framdragande till sagda socken.

Av vad här nu andragits, torde till fullo framgå, att Mellansel—Råsele banan med hänsyn till trafikområdets naturtillgångar långt ifrån att vara Hotingsbanan underlägsen tvärtom är densamma i väsentliga avseenden överlägsen.

Då den alltså väl fyller sin uppgift som transitoled och har rika förutsättningar att inom sitt trafikområde framkalla ökat näringsliv, synas mig ojävaktiga skäl tala för att riksdagen beslutar byggandet av tvärbanan Mellansel—Råsele.

Vidkommande därefter de två sydligaste föreslagna banorna, Forsmo—Hoting och Långsele—Ulriksfors, synes det mig, att även i jämförelsen dem emellan Hotingsbanan blir den, som kommer till korta.

*Forsmo—
Hoting och
Långsele—
Ulriksfors.*

Järnvägsstyrelsens sakkunnige erkänner också i sin utredning, att Hotingsbanan är Ulriksforsbanan underlägsen, då han på tal om ordnandet av järnvägsproblemen i Ångermanälvens, Faxälvens och Fjällsjöälvens dalgångar skriver, som följer (del 2 sid. 78):

»Att med en enda tvärbana på ett slutgiltigt sätt tillgodose detta trearmade flodområdes samtliga behov av kommunikationer är icke görligt.

Det finnes i princip två olika vägar, på vilka järnvägsfrågan kan börja lösas. Man kan bygga en bana, som på bästa sätt tillgodoser endera av de båda huvuddalarnas intressen, överlåtande åt framtiden lösningen av den andra huvuddalens järnvägsfråga. Eller man kan söka en bana, som, såvitt det tekniskt och praktiskt taget är möjligt, berör flodområdet i dess helhet, överlåtande i detta fall åt framtiden att med bibanor komplettera järnvägssystemet. *Den första principen leder, om den inom rimlig tid kan fullföljas, till den för befolkningen bästa lösningen.* (Kurs. av oss.) Den andra principen ger givetvis icke för alla provinsdelar lika goda kommunikationer. I gengäld nås omedelbart avhjälpande av de svåraste bristerna och underlättas en successiv komplettering av bannätet. *Förslaget Långsele—Ulriksfors är ett utslag av den första principen* (kurs. av mig), *förslaget Sollefteå—Hoting utgår från den andra.»*

Samma synpunkter anlägger också järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande i år.

Det synes uppenbart, att den lösning av järnvägsproblemet i ifrågasvarande älvdalar, som Kungl. Maj:t nu föreslår, icke motsvarar de an-

språk på förutseende, som man har rätt att ställa. Att nu besluta byggande av banan Forsmo—Hoting kan nämligen icke sägas vara att fylla nutida behov och taga hänsyn till framtida utveckling. Det erkännes ju i herr Norrmans här ovan citerade yttrande, att en huvudlinje Forsmo—Hoting måste kompletteras med bibanor i de övriga floddalarna, och i den kungl. propositionen nämnas såsom dylika kompletterande bibanor dels en sträckning från Forsås i Ådals—Liden via Ramsele till Ulriksfors och dels en bibana från Tågsjön å Hotingsbanan genom Junsele till Hälla i Åsele socken. Först efter tillkomsten av dessa banor skulle det berörda områdets kommunikationsbehov kunna anses tillgodosett. Men om man närmare sätter sig in i detta spörsmål, inser man lätt nog, att efter byggandet av nämnda två bibanor den sträcka av den ursprungliga Hotingsbanan, som faller mellan Ådals—Liden och Hoting, skulle förlora snart sagt all betydelse och endast få högst begränsade lokala uppgifter att fylla. Praktiskt taget skulle den rent av komma att te sig överflödig. Inför dylika utsikter är det icke svårt att avgöra, i fråga om vilken av de föreslagna tvärbanorna talet om ett provisorium är lämpligast och mest på sin plats.

Redan det nu anförda bestyrker min uppfattning, att Kungl. Maj:ts förslag icke tagit tillräcklig hänsyn till framtida utveckling. Och än mer stärkes denna min uppfattning inför det ostridiga förhållandet, att tillkomsten nu av en bana Forsmo—Hoting måste anses försvåra, ja, rent av omöjliggöra åvägabringandet av genaste möjliga förbindelse från Ulriksfors och Ströms vattudal till kusten, då väl byggandet av både Ulriksfors- och Hotingsbanorna ej lär vara tänkbart inom överskådlig tid.

Bleve däremot i Faxälvens dalgång byggd tvärbanan Långsele—Ulriksfors, skulle denna, kompletterad med banor Forsmo—Forsås—Ramsele—Ulriksfors och Forsås—Junsele—Hälla, på ett fullt nöjaktigt sätt och för en lång tid framåt fylla trafikbehovet i de tre ifrågavarande floddalarna. I sådant fall skulle, om Mellansel—Råsele-banan komme till stånd, banan till Hälla kunna byggas av enklare typ, såsom tertiärbana, men dock fullt tillgodose i dess område förefinliga behov.

Med en sådan lösning av tvärbanefrågan i södra Ångermanland bleve alltså tvärbanan Forsmo—Hoting obehövlig, likaså den av Kungl. Maj:t omnämnda bibanan Dorotea—Åsele.

Byggnads-
planens slut-
liga omfatt-
ning.

På grund av vad jag sålunda andragit, synes det mig, att den *slutgiltiga* lösningen av det norrländska tvärbaneproblemet bör innebära byggandet av tvärbanorna Jörn—Avaviken, Hällnäs—Lycksele—Stensele, Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors (med kompletterande bibanor) i den ordning, som kan befinnas lämplig.

Genom en sådan planläggning av tvärbanebyggandet skulle avsevärda fördelar utöver de förut angivna vinnas. Sålunda skulle lättare än eljest kunna undvikas, att naturliga och hittills använda handelsvägar bleve avskurna eller eljest rubbade. Var och en av de norrländska städerna Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik och Härnösand skulle därigenom komma i bästa och genaste förbindelse med sitt naturliga uppland, utan att den ena bleve oskäligt gynnad på den andras bekostnad.

Vidare skulle förbindelse till kusten erhållas från de stora sjösystemen i Lappland och Jämtland — en angelägenhet av största betydelse, särskilt i fråga om en del av dessa sjösystem, där svenska och norska handelsintressen stå konkurrerande med varandra. Sålunda skulle Hornavan, Storavan och Uddjaur genom banan Jörn—Avaviken förbindas med havet, Storuman genom Stenselebanan eller — lika bra — genom Råselebanan, Malgomaj genom sistnämnda bana samt Ströms vattudal och Fläsjön genom Långsele—Ulriksfors.

På tal om sistnämnda vattensystem vill jag erinra om det förslag till vattudalens kanalisering som nyligen framlagts av kapten A. Lundström, och enligt vilket skulle vinnas en 14 mil lång vattenväg. Att åstadkomma gen järnvägsförbindelse mellan denna kanal och kusten bör givetvis vara ett statsintresse av största vikt, desto mera, som naturtillgångarna i vattudalens område äro av synnerligt värde.

Med de kostnadsberäkningar, som legat till grund för järnvägsstyrelsens förslag, uppnår detta för banorna Jörn—Avaviken, Hällnäs—Stensele och Forsmo—Hoting en slutsumma av 24,750,000 kronor. De tvärbanesystem, som här ovan av mig förordats, skulle — med samma beräkningsgrunder — draga för tvärbanorna Jörn—Avaviken, Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors samt bibanan Hällnäs—Lycksele en totalkostnad av 25,642,000 kronor, alltså ej fullt 1,000,000 kronor mera än järnvägsstyrelsens motsvarande förslag, ehuru detta sistnämnda endast upptar tre banor. *Kostnaderna.*

Att emellertid under *nuvarande* ekonomiska förhållanden gripa sig an med realiserande på en gång av en byggnadsplan som skulle *för de närmaste åren* bli alltför betungande, eftersom kostnaderna beräknats efter de priser, som rådde före kristiden, kan, såsom jag inledningsvis framhållit, icke vara överensstämmande med de krav på försiktighet i ekonomiska ting, som tidsläget uppställer. För närvarande nödgas jag därför inskränka mitt yrkande till beslut om påbörjandet av en bana Mellansel—Råsele, även om jag ifråga om linjen Jörn—Avaviken icke ha några som helst invändningar att göra.

På grund av vad jag sålunda anfört, får jag därför hemställa,
att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland, måtte besluta att bygga tvärbanan Mellansel—Råsele, för vilken tvärbana anläggningskostnaderna med tillämpning av de före kristidens början år 1914 rådande arbets- och materialprisen beräknats till 8,800,000 kronor, samt för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för påbörjandet av arbetena å sagda tvärbana, ävensom

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förnyad utredning av det tvärbanesystem som innefattar Jörn—Avaviken eller annan lämplig anknypningspunkt vid Inlandsbanan, Hällnäs—Lycksele—Stensele samt Långsele—Ulriksfors med kompletterande bibanor och för riksdagen snarast möjligt framlägga de byggnads- och kostnadsplaner, vartill utredningen kan leda.

Stockholm den 2 maj 1917.

G. Gerhard Magnusson.