

Nr 221.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående statsbanebyggnader i Norrland; given Stockholms slott den 4 april 1917.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen

1:o) att besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Avaviken och Gangsjajaure i huvudsaklig enlighet med vad i statsrådsprotokollet angivits,

2:o) att, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta

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 så kallade 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 och anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

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

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4
april 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern SWARTZ,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LINDMAN,
Statsråden VON SYDOW,
STENBERG,
FALK,
HAMMARSTRÖM,
MÅRTEN ERICSSON,
ÅKERMAN,
CARLESON,
HANS ERICSON,
DAHLBERG.

Chefen för civildepartementet, statsrådet von Sydow anförde vidare:
Inför Eders Kungl. Maj:t anhåller jag nu få ånyo framlägga frågan
om vissa järnvägsanläggningar i övre Norrland.

Till en början ber jag få erinra därom, att 1916 års riksdag i an-
ledning av en utav Eders Kungl. Maj:t den 31 mars 1916 avlåten
proposition fattade det för vårt land utomordentligt viktiga beslutet
om inlandsbanans fortsättande från Volgsjön ända fram till Gällivare,
härvid dock förbehållande sig rätt att, beträffande den mellan Sorsele
och Jokkmokk liggande delen av inlandsbanan, vid en kommande
riksdag upptaga valet av linjesträckning till förnyad prövning.

Jag ber vidare få bringa i erinran, att de förslag till övriga järn-
vägar i övre Norrland, som innefattades i Eders Kungl. Maj:ts förevarande

Inledning.

proposition, nämligen tvärbanorna Jörn—Avaviken och Forsmo—Hoting samt bibanorna Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund, icke blevo av riksdagen bifallna. I sin skrivelse i ämnet anförde riksdagen i denna del, att riksdagen väl erhållit den uppfattningen, att staten borde anlägga någon eller några tvärbanor till inlandsbanan, men att riksdagen, med hänsyn till den begränsade tid, som stått riksdagen till buds för behandlingen av nu ifrågavarande och andra vid riksdagen föreliggande ärenden, icke kunnat bilda sig någon bestämd uppfattning om det antal tvärbanor, som borde byggas, eller om lämpligaste sträckningarna för dessa banor. Riksdagen hade därför ansett, att tvärbanefrågan, liksom frågan om de nya banor i övrigt, om vilkas beslutande förslag framlagts i förevarande proposition, borde efter den förnyade omprövning från Kungl. Maj:ts sida, som kunde anses erforderlig, ånyo föreläggas riksdagen.

Slutligen tillåter jag mig erinra därom, att riksdagen i sin skrivelse anhöll, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken omfattning andra statsinkomster än lånemedel borde komma till användande för statsbanebyggnaderna i Norrland, samt i samband med avgivande av framställning till riksdagen angående ytterligare anslag för ifrågavarande banbyggnader framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Skälen för de
norrländska
järnvägs-
frågornas av-
görande ena-
rast och i ett
samband.

Viktiga skäl synas mig tala för och göra det ovillkorligen nödvändigt, att berörda järnvägsfrågor avgöras snarast och i ett sammanhang. Definitivt beslut om inlandsbanans sträckning måste föregå beslut om åtminstone en av de ifrågasatta tvärbanorna. Samtliga ifrågavarande järnvägsföretag äro vidare i större eller mindre grad beroende av varandra och kunna på sätt och vis betraktas som ett enhetligt järnvägsföretag. I mån som inlandsbanan öppnas för trafik allt längre norrut, framstår som allt mera trängande behovet av kompletterande förbindelser österut från de inre trakterna till deras av ålder varande kultur- och handelscentra, såvida icke till skada för en sund och jämn utveckling handel och samfärdsel skola ledas in på och bindas vid vägar, som äro främmande för ifrågavarande områdets historiskt, geografiskt, kulturellt och administrativt givna betingelser. De tvärbanor, varom här är fråga, komma att verka som pulsådor för det ekonomiska och kulturella livet i tre län av var för sig väldig utsträckning. Innan man ännu vet, hur järnvägsnätet kommer att läggas, och följaktligen även, hur det icke kommer att läggas, är man nödgad låta anstå med en mängd på dagordningen stående frågor, såsom anläggande av vägar, sjukhus m. m. Nyodlingar

och kolonisationsföretag hållas tillbaka och ovissheten lägger en hämsko på såväl den allmänna som den enskilda verksamheten i hela län, vilkas starkt stigande folkmängd och växande kapitalkraft visa en sund utveckling och fordra utrymme för densamma.

Emellertid torde, såsom jag tidigare under detta år haft anledning nämna, det knappast vara antagligt, att den av riksdagen begärda utredningen i fråga om bestridande av kostnaderna för statsbanebyggnaderna i Norrland med andra medel än länemedel skall kunna slutföras i sådan tid, att resultatet skall kunna föreläggas årets riksdag. De ytterligare undersökningar, som erfordras och vilka komma att utföras inom finansdepartementet, måste nämligen såsom synnerligen ingående kräva anseelig tid.

Detta oaktat anser jag mig böra tillstyrka Eders Kungl. Maj:t att till innevarande riksdag avlåta proposition i de norrländska järnvägsfrågorna. Det förhållandet, att någon finansieringsplan icke kan samtidigt framläggas, synes mig nämligen icke böra utgöra hinder för ett principiellt beslut om vissa järnvägslinjers byggande, enär de för byggandet erforderliga anslagsmedlen beviljas år för år.

Till de skäl, som sålunda anförts för ett beslut snarast möjligt, ber jag slutligen få foga ett av mera allmän betydelse. Vid den ovisshet, som under en tid framåt torde komma att råda på arbetsmarknaden, kan det inträffa, att stora arbetarskaror plötsligt stå utan arbete. Det bör då vara av allra största betydelse, att större offentliga arbeten såsom ifrågavarande järnvägsbyggnader föreligga beslutade och så planerade, att arbetet kan sättas i gång i nödig omfattning för att avhjälpa en eventuell arbetsbrist.

Till statsrådsprotokollet över civilärenden den 31 mars 1916 har jag utförligt anført de allmänna skäl, som tala för såväl inlandsbanans fortsättande som för tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan och behovet av en plan för statsbanebyggnaderna. Jag tillåter mig hänvisa till detta yttrande under erinran, att erfarenheterna från det år, som sedan dess förflutit, med växande skärpa visat angelägenheten av, att landets alla tillgångar organiseras och tagas i bruk, liksom de ock visa ett sådant starkt stigande värde för övre Norrlands tillgångar i jord, skog och vattenkraft m. m., att kapitalutlägg för deras utnyttjande framstår som allt mera motiverat även ur rent ekonomisk synpunkt.

Vad inlandsbanan angår, är densamma redan beslutad, och jag har därför endast att, sedan vissa utredningar nu blivit slutförda, framlägga förslag till dess sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk. Beträffande

tvärbanorna har visserligen intet beslut blivit fattat om deras byggande, men synes dock behovet av en eller flera tvärbanor, att döma av riksdagens skrivelse, i riksdagen vara allmänt erkänt. Det gäller därför närmast att mot varandra avväga gagnet och behovet av de många olika tvärbanesträckningar, som kunna ifrågakomma. Vidare skall jag ånyo framlägga förslag om banan Umeå—Holmsund, som i viss mån har samband med övriga här berörda järnvägar, och framlägga en byggnadsplan för de norrländska järnvägarna.

Kungl. brev
den 30^a 1916.

De förberedande undersökningarna hava utförts av järnvägsstyrelsen i enlighet med vad Kungl. Maj:t anbefallt i nådigt brev den 30 juni 1916.

Beträffande inlandsbanan anbefalldes järnvägsstyrelsen att med anledning av och med beaktande av vad som i saken förekommit, efter det styrelsen avgivit sitt förslag av den 11 februari 1916 — vilket förslag låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition till nästlidet års riksdag — verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med ytterligare utredning och därpå grundat förslag i fråga om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk. Härvid borde särskild hänsyn tagas till de alternativa sträckningarnas betydelse för skogsbrukets och jordbrukets utveckling inom berörda trakter, och meddelades styrelsen, att dåvarande t. f. överjägmästaren A. H. Holmgren samt lantbruksingenjören H. H. H. Wikström förordnats att i egenskap av sakkunnige biträda styrelsen vid verkställandet av utredning i nyss angivna hänseenden.

Vidkommande frågan om anläggande av tvärbanor och bibanor uppdrogs åt styrelsen att i detta ämne verkställa och inkomma med förnyad utredning, vid vars verkställande vederbörlig hänsyn skulle tagas till de synpunkter och förslag, som i ämnet inom riksdagen framkommit.

Järnvägsstyrelsens
skrivelse
den 7^e 1917.

Med skrivelse den 7 mars 1917 överlämnade järnvägsstyrelsen den anbefallda förnyade utredningen i ärendet, åtföljd av diverse kartor och andra handlingar.

Ehuru denna vidlyftiga skrivelse av järnvägsstyrelsen befordrats till tryck och således är lätt tillgänglig, kommer jag dock att i det följande för vinnande av önskvärd överskådlighet tämligen utförligt redogöra för de huvudsakliga delarna av densamma.

Sammanfattning.

Innan jag närmare ingår på järnvägsstyrelsens skrivelse, ber jag att få förutskicka den upplysningen, att styrelsen efter förnyad omprövning förordar samma sträckning för inlandsbanan och i övrigt samma banor i övre Norrland, som styrelsen förordade i sin skrivelse den 11 februari 1916, nämligen:

för inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk sträckningen över Avaviken och Jäknajaure, och vidare
 tvärbanan Forsmo—Hoting,
 tvärbanan Hällnäs—Stensele,
 tvärbanan Jörn—Avaviken samt
 bibanan Umeå—Holmsund.

Vad tvärbanan Forsmo—Hoting angår, har styrelsen efter den förnyade utredningen uttalat sig för sträckningen över Åkvisslan.

Jag vill ock redan nu meddela, att jag funnit mig i allmänhet böra vidhålla mitt förra året avgivna förord och således i allt väsentligt biträder styrelsens förslag, dock att jag förordar inlandsbanesträckningen över Gangsjajaure, som i någon mån avviker från den av järnvägsstyrelsen förordade sträckningen över Jäknajaure, och att jag icke anser mig för närvarande beredd tillstyrka anläggningen av statsbana mellan Lycksele och Stensele. De av mig förordade bansträckningarna — förutom de av riksdagen redan beslutade — äro således följande:

sträckningen över Avaviken och Gangsjajaure för inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk,
 tvärbanan Forsmo—Hoting över Åkvisslan,
 bibanan Hällnäs—Lycksele,
 tvärbanan Jörn—Avaviken samt
 bibanan Umeå—Holmsund.

Dessa bansträckningar återfinnas å en karta över ifrågasatta och av järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningar av inlandsbanan och tvärbano, vilken karta torde som bilaga få åtfölja protokollet.

Närmast ber jag att få upptaga till behandling frågan om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk. Jag ber härutinnan få åberopa nyssnämnda karta.

Inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk.

Då jag förra året underställde denna fråga Eders Kungl. Maj:ts prövning, förelågo från Sorsele räknat två alternativsträckningar, den ena över *Kasker* — å kartan betecknad med II — erbjudande huvudsakligen fördelen av kortaste väglängd, den andra över Slagnäsforsen, Avaviken och *Jäknajaure* — å kartan betecknad med III — vilken med sin östligare sträckning erbjöd avsevärda fördelar såväl ur jordbruks- som skogsbrukssynpunkt, samtidigt som linjen på lämplig punkt kom i beröring med det stora arjeplogska sjösystemet. Sedan generalstabschefen förklarar sig ej hava någonting att erinra mot sistnämnda sträckning och densamma förordats av järnvägsstyrelsen, förordade även jag valet av

Alternativ,
 längder och
 kostnader.

denna sträckning. Densamma ingick också i den av Eders Kungl. Maj:t till 1916 års riksdag avlåtna propositionen om inlandsbanans byggande.

Sedermera har järnvägsstyrelsen på Kungl. Maj:ts befallning verkställt omfattande undersökningar i syfte att finna en än lämpligare sträckning och härvid dels låtit å marken utstaka tvänne linjer, en över Kåbdalis och en över Gangsjajaure, dels låtit okulärt undersöka en linje över Ersnäs.

Med *Kåbdalislinjen* — å kartan betecknad med I — har man sökt finna en sträckning, som, med minsta möjliga förlängning eller dragning mot öster, från Avaviken ginge fram genom de värdefulla skogarna söder och öster om Malmesjaure. Terrängens beskaffenhet har emellertid framtvungit en icke önskad starkt östlig sträckning norr om Piteälven, så att banan kommit på ett avstånd av endast omkring fem mil från norra stambanan vid Älvsbyns station.

Med *Gangsjajaurelinjen* — å kartan betecknad med IV — har avsetts att vinna en sträckning över Avaviken, som skulle i möjlig mån tillgodose önskningarna i Arjeplogs socken och särskild socknens kyrkoby.

Ersnäslinjen — å kartan betecknad med V — utgör ett underalternativ till nyssnämnda linje och avser att vinna vägförkortning genom att undgå den stora kröken förbi Avaviken.

Valet av inlandsbanesträckning inverkar på längden och kostnaden för en tvärbana från Jörn, och anser järnvägsstyrelsen, att vid prövning av de olika inlandsbanealternativen hänsyn bör tagas till detta förhållande. Om än något beslut om en sådan tvärbana icke föreligger, anser dock även jag riktigt, att sådan hänsyn tages, och tillåter jag mig erinra om de mycket beaktansvärda fördelar, en sådan tvärbana, utgående från Avaviken, skulle medföra, enligt vad jag redan förra året haft anledning framhålla och i det följande skall ytterligare utveckla.

Vid Kaskerlinjens byggande får en eventuell tvärbana tänkas ansluta antingen, på sätt från Arjeplogs socken föreslagits, vid Gubblijaure med dragning norr om Storavan eller, på sätt järnvägsstyrelsen förordar, vid V. Vuojjaure med dragning över Bergnäs söder om Storavan. Bygges Ersnäslinjen, får tvärbanan tänkas utdragen söder om Storavan, tills anslutning erhålles. Vid byggande av Gangsjajaure- och Jäknajaurelinjerna erhålles anslutning med tvärbanan vid Avaviken, medan vid Kåbdalislinjen sådan anslutning vinnes längre åt öster eller tre kilometer väster om Arvidsjaur kyrkoby.

I följande tabell äro längder och kostnader angivna dels för inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk dels för en supplerande tvärbana till Jörn.

Alternativa sträckningar för inlandsbanan.	Banlängder.			Byggnadskostnader.		
	Inlands- banan Sorsele— Jokkmokk.	Tvärbanan till Jörn.	Summa.	Inlandsbanan Sorsele— Jokkmokk.	Tvärbanan till Jörn.	Summa.
	Km.	Km.	Km.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
I. Kåbdalislinjen	254	79	333	17,000,000 —	4,100,000 —	21,100,000 —
II. Kaskerlinjen med tvär- banan anslutande vid						
a) V. Vuojjaure.....	216	141	357	14,350,000 —	7,480,000 —	21,830,000 —
b) Gubblijaure.....	216	147	363	14,350,000 —	8,180,000 —	22,530,000 —
III. Avavikslinjen över Jäk- nejasure	248	93	346	16,000,000 —	4,900,000 —	20,900,000 —
IV. Avavikslinjen över Gang- ejasure.....	244	98	342	15,740,000 —	4,900,000 —	20,640,000 —
V. Ersnäslinjen	231	111	342	15,200,000 —	5,580,000 —	20,780,000 —

I denna tabell äro kostnaderna för Kaskerlinjen och för Jäkna-
jaurelinjen upptagna till belopp, som med respektive 130,000 och
220,000 kronor överstiga de av järnvägsstyrelsen år 1916 beräknade
kostnaderna. Anledningen härtill anges av styrelsen vara följande.

»Vid upprättandet av förslaget för Kåbdalislinjen hava anordningarna vid de
olika trafikplatserna tänkts utförda efter något olika och dyrare bangårdstyper,
än som tidigare använts vid förslagen för andra sträckningar för inlandsbanan i
dessa trakter, och för vilka kostnaderna angivits bland annat i styrelsens under-
dåniga skrivelse den 11 februari 1916, på det att anordningarna skulle bli ut-
förda med hänsyn till de krav, som numera ställas på desamma. Vidare har
vid de nu senast verkställda kostnadsutredningarna beräknats, att utgrävning av
tjälskjutande jord i banvallen skulle ske i något större utsträckning redan under
byggnadstiden, än som förut tänkts. Huvudsakligen i följd härav har man nu,
för att få fullt rättvis jämförelse mellan nu föreliggande alternativa linjer, ansett
sig böra även göra mindre justering av kostnadsberäkningarna för Kaskerlinjen
och Avavikslinjen över Jäknajaure.»

I övrigt må framhållas, att samtliga kostnader hänföra sig till de
arbets- och materialpriser, som gällde år 1914. Styrelsen har icke
funnit erforderligt att ingå på prövning, i vad mån dessa kostnader
kunnat röna inverkan av de under nuvarande kristid stegrade konjunk-
turerna, enär det i detta sammanhang endast gäller att sinsemellan jäm-
föra olika förslag.

Yttranden av
sakkunniga
och hörda
myndigheter.

Sedan förestående fem alternativa förslag till linjesträckningar blivit funna, har järnvägsstyrelsen inhämtat yttrande över deras inbördes företräden av de av Kungl. Maj:t förordnade sakkunniga på jordbruks- och skogsbrukshanteringens områden samt, sedan dessa yttranden ingått, ytterligare inhämtat yttranden från Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens och Norrbottens län, domänstyrelsen och chefen för generalstaben.

Lantbruks-
ingenjör
H. Wikström.

Lantbruksingenjör H. Wikström anser, att klimatet i ifrågavarande trakter icke lägger hinder i vägen för ett framgångsrikt jordbruk, blott detta anpassas efter de former, som naturen själv anvisat. Inom de högre belägna områdena norr om Arjeplogssjöarna måste jordbruket dock inriktas enbart på produktion av kreatursfoder och boskapsskötsel; inom områdena söder om Storavan samt även längre norrut särskilt kring Kåbdalislinjen kan produktionen jämväl omfatta brödsäd och rotfrukter. För odling synnerligen lämpliga torvmarker finnas dels i stor utsträckning i området söder och sydväst om sjön Storavan, dels ock kring linjerna norr om Avaviken, dock i ojämförligt största utsträckning kring Kåbdalislinjen. Inom dessa trakter finnes ock mindre stenbunden och för odling tjänlig fastmark. Däremot är Kaskerlinjen norr om Kasker dragen genom karga och ogästvänliga trakter, bestående huvudsakligen av fjäll eller blockrika moränmarker, som utestänga tanken på odling. Därvarande myrar ägna sig ej heller för torrläggning och uppodling bland annat på grund av deras betydande höjd över havet.

Kaskerlinjen anses böra helt och hållet lämnas ur räkningen. Vid värdesättande av de övriga linjerna ges ett avgjort företräde åt Kåbdalislinjen, såsom berörande ett lägre liggande, jämväl för brödsädesproduktion lämpligt område, inom vilket bebyggelsernas antal redan är jämförelsevis stort och där de flesta och mest bärkraftiga nya jordbruken kunna upptagas.

Vid Kåbdalislinjens byggande måste de väster därom belägna fåtaliga jordbruken anses få sin järnvägsförbindelse ej alltför illa ordnad med en väglängd till station av intill 5 à 6 mil. Emellertid synes avgörande hänsyn vid inlandsbanans förläggning genom dessa trakter ej böra tagas till jordbruksintressena, enär jordbruket under en avsevärd tid framåt endast torde komma att mera tillfälligt anlita järnvägen.

Överjäg-
mästaren A.
H. Holmgren.

De olika banförslagen bedömas av överjägmästaren A. H. Holmgren huvudsakligen efter sin betydelse för tillvaratagande av kolvirke med åtföljande möjligheter för införande av rationell beståndsvård. Under medverkan av respektive revirförvaltare har efter en av herr Holmgren företagen rundresa genom området skogsmarken indelats i tre kategorier, nämligen sämre, medelgod och bättre mark. I nedanstående tabell anges de beräknade arealer skogsmark av olika bonitet, vilkas virke kan genom olika inlandsbanelinjer tillgodogöras för kolning, dels skogskolning, dels ugnskolning av till upptagningsmagasin vid järnvägen framflottat virke.

	Kaskerlinjen	Ersnäslinjen	Avavikslinjen över		Kåbdalislinjen.
			Gangsajajaure	Jäknajaure	
			Areal skogsmark i kvkm.		
Zon för skogskolning:					
Sämre skogsmark	2,039.3	1,990.0	2,039.6	1,943.8	985.8
Medelgod "	1,972.6	2,051.0	2,408.3	2,412.3	3,657.8
Bättre "	194.0	475.1	595.0	732.5	845.7
Summa	4,205.9	4,516.1	5,042.9	5,088.6	5,489.3
Zon för ugnskolning:					
Sämre skogsmark	1,223.5	1,346.7	1,346.7	1,583.7	676.8
Medelgod "	886.6	1,116.7	1,116.7	1,355.4	981.7
Bättre "	82.3	54.5	54.5	54.5	54.5
Summa	2,192.4	2,517.9	2,517.9	2,993.6	1,713.0
Hela kolningszonen:					
Sämre skogsmark	3,262.8	3,336.7	3,386.3	3,527.5	1,662.6
Medelgod "	2,859.2	3,167.7	3,525.0	3,767.7	4,639.5
Bättre "	276.3	529.6	649.5	787.0	900.2
Summa	6,398.3	7,034.0	7,560.8	8,082.2	7,202.3
P r o c e n t					
Sämre skogsmark	50.9	47.6	44.9	43.7	23.1
Medelgod "	44.7	44.9	46.6	46.6	64.5
Bättre "	4.4	7.5	8.5	9.7	12.4

De fyra första linjerna genomlöpa alla en omkring 1,400 kvadratkilometer stor, av myrar uppfylld högplatå norr om Pite älv, som ur skogssynpunkt är så gott som värdelös. Denna omständighet ställer samtliga dessa linjer långt efter Kåbdalislinjen ur skogssynpunkt. Det skogliga tillståndet längs sistnämnda linje är ock bättre än kring de västligare alternativen, varför med hänsyn till skogsbeståndens nuvarande tillstånd Kåbdalislinjen komme att tillföras både mer kol och tjära än vad som kan beräknas för en var av övriga linjer.

Ur skogssynpunkt graderas slutligen linjerna i följande ordning:

1. Kåbdalislinjen, avgjort den förnämligaste.
 2. Avavikslinjen över Jäknajaure.
 3. " " Gangsajajaure.
 4. Ersnäslinjen
 5. Kaskerlinjen
- } avgjort minst förmånliga.

Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande i
Västerbottens
och Norrbottens län.

Konungens befallningshavande i Norrbottens och Västerbottens län förorda båda Kåbdalislinjen med hänsyn till de resultat, vartill de jordbruks- och skogsbrukssakkunnige kommit, dock under vissa reservationer med hänsyn till alternativets läge och dess starkt östliga sträckning. Av befallningshavanden i Norrbottens län ifrågasättes vid val av annan sträckning än Kasker- eller Ersnäslinjerna en bibana från Avaviken till den punkt, där Ersnäslinjen skär landsvägen till Arjeplog i syfte att bereda lättnad för den ekonomiska och andliga utvecklingen i Arjeplogs avskilda socken.

Domän-
styrelsen.

Domänstyrelsen vitsordar, att Jäknajaurelinjen ända till Piteälven har en sträckning, som med hänsyn till skogsbrukets intressen skulle kunna fullt godtagas och förordas, men avstyrker dock bestämt denna linje, enär densamma norr om Piteälven får att under en sträcka av omkring fem mils längd genomgå till största delen improduktiva och så gott som fullständigt öde marker. Kåbdalislinjen förordas utan tvekan.

Chefen för
generalstaben.

I skrivelser till järnvägsstyrelsen den 7 och den 21 februari 1917 framlägger chefen för generalstaben sin ståndpunkt i järnvägsfrågan.

Den linje, som kräver den kortaste byggnadstiden, anges bestämt vara att föredraga, och måste denna omständighet tagas i betraktande jämte en i strategiskt avseende lämplig planutstakning av banan.

Kåbdalislinjen anges på grund av sin östliga sträckning ur försvarets synpunkt bestämt oantaglig, enär linjen allt för lätt kan åtkommas av en eventuell fiende, som behärskar trakten av Älvsbyn. Härigenom skulle hela inlandsbanans grundläggande försvarsidé, nämligen att utgöra en andra uppmarschlinje med tryggt läge, komma att förryckas.

Ur synpunkten av inlandsbanans snara fullbordande, beroende av linjens längd och kostnad, framhålles Kaskerlinjen såsom den förmånligaste, och de olika alternativen sämre, ju östligare de förläggas. Generalstabschefen ifrågasätter, huruvida hänsyn bör tagas till en tvärbana till Jörn, vilken icke är av riksdagen beslutad. Skall dock sådan hänsyn tagas, framhålles, att olägenheten av huvudlinjens förlängning i framtiden torde komma att visa sig vida större än den fördel, man nu möjligen anser sig vinna genom tvärbanans förkortande.

Kåbdalislinjen avstyrkes bestämt, och tillstyrkes i främsta rummet Kaskerlinjen och i andra och tredje rummet Gangsjajaure-, resp. Jäknajaurelinjen, vilken sistnämnda vitsordas vara ur försvarets synpunkt godtagbar.

Järnvägs-
styrelsen.

Järnvägsstyrelsen undersöker främst förutsättningarna för trafikens storlek och kommer till det resultatet, att transitotrafiken å särskilt ifrågavarande inlandsbanesektion får beräknas bli jämförelsevis obetydlig.

Med hänsyn härtill finner styrelsen, att en eventuell förlängning av inlandsbanan å ifrågavarande sektion — förutsatt att militära hänsyn

ej lägga hinder i vägen för en sådan förlängning — spelar en underordnad roll, såvida i stället vinnes avsevärdare trafikökning från sektionens eget trafikområde. Det synes styrelsen ur allmän ekonomisk synpunkt önskligt, att inlandsbanan i sin sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk får ett sådant läge, att banan i förening med tvärbanan Jörn—Avaviken kan i största möjliga utsträckning tillgodose trafikbehovet för de inre områdena mellan Vindel och Lule älvar, naturligtvis under förutsättning att banans lämplighet som genomfartsbana icke i mera avsevärd grad åsidosättes och alldeles särskilt att dess militära betydelse ej äventyras.

Vidare upptager styrelsen till prövning inlandsbanans lämpliga förläggning i förhållande till Arjeplogs stora sjösystem och kommer till det bestämda resultatet, att, oberoende av kanaliseringsåtgärder, Avaviken, såvitt man nu kan se, är den ur ekonomisk synpunkt viktigaste punkt vid Arjeplogssjöarna, som inlandsbanan har att beröra. De huvudsakliga skäl, varpå styrelsen grundar sin slutsats, äro, att den enda större exportartikel, som för närvarande kan påräknas från sjösystemets trafikområde, är skogsprodukter inklusive träkol och tjära, vilka varor ungefärligen lika väl nedfraktas till en station vid Avaviken som till Kasker, samt att, därest varorna skola vidaresändas till kusten, en station vid Avaviken ställer sig vida förmånligare än en station vid Kasker, enär järnvägsfrakten blir avsevärt dyrare från den senare stationen. Slutsatsen blir än mer bindande, om hänsyn tages till en tvärbana till Jörn.

»Tvärbanan Jörn—Avaviken får», anför styrelsen, »ett ur transitosynpunkt synnerligen lämpligt läge, såsom utgörande en kort förbindelseled till stambanan och Skellefteå hamn för såväl det stora arjeplogska sjösystemets trafikområde som ock för vidsträckta områden kring inlandsbanan norr och söder om Avaviken. Skulle åter tvärbanan på från Arjeplogs socken ifrågasatt sätt anläggas i sträckning Jörn—Arvidsjaur—Gubblijaure, miste tvärbanan sin stora betydelse som transitolead, enär den komme i ett olämpligt läge såväl i förhållande till Arjeplogssjöarna som ock till områdena söder om Kasker, vilka av ifrågavarande inlandsbaneområden äga de ojämförligt största utvecklingsmöjligheterna. Vida lämpligare ur transitosynpunkt liksom ock för vinnande av anslutning till Storavan vore en tvärbana Jörn—Avaviken—Västra Vuojjaure, men en sådan linje finge å sträckan mellan Avaviken och Västra Vuojjaure en mycket ringa betydelse, såsom löpande jämsides med sjön Storavan.

Den förkortning i banlängd för själva inlandsbanan, som skulle vinnas genom Kaskerlinjen, motväges, såsom av förut anförda uppgifter över banlängder och byggnadskostnader framgår, mer än väl av inträdande förlängning av tvärbanan.»

Under hänvisning till vad sålunda anförts, avgivna utlåtanden från alla unniga samt styrelsens tidigare yttrande uttalar styrelsen, att

Kaskerlinjen icke bör ifrågakomma till byggnad. Då dock denna linje ur militär synpunkt förordas, verkställer styrelsen vissa efterföljande jämförande beräkningar även för densamma.

Linjerna över Ersnäs och Gangsjajaure avstyrkas såsom underlägsna Jäknajaurelinjen ur skogssynpunkt, varvid i sluttävlan ur ekonomisk synpunkt kvarstå linjerna över Jäknajaure och Kåbdalis.

Av dessa båda linjer berör Kåbdalislinjen i sin nordligare del såväl mera för odling tjänliga trakter som ock bättre skogsmarker, beroende därpå, att Jäknajaurelinjen norr om Piteälven har att genomgå en vidsträckt högplatå med sterila myrmarker (Kurkapemyren med flera), medan Kåbdalislinjen även norr om Piteälven går genom skogstrakter, som ock i viss mån äga förutsättningar för odling.

Med ledning av relationstalen 1, 4 och 6, såsom angivande den ungefärliga relativa produktionsförmågan för skogsmarker av sämre, medelgod och bättre beskaffenhet, vilka relationstal angivits av överjägmästaren Holmgren, har den i en föregående tabell angivna skogsmark, varifrån träkolsvirke kan hämtas till respektive linjer, blivit evalverad till bättre skogsmark, varvid erhållits följande jämförbara värden.

Areal skogsmark, evalverad till kvadratkilometer bättre skogsmark.

	Zon för skogskolning.	Zon för ugnskolning.	Summa.
Kåbdalislinjen	3,448.7	821.8	4,270.5
Kaskerlinjen	1,849.0	877.8	2,726.8
Avavikelinjen över Jäknajaure	2,664.8	1,222.1	3,886.9
» » Gangsjajaure	2,540.6	1,023.5	3,564.1
Ersnäslinjen	2,174.2	1,023.5	3,197.7

Det företräde, som Kåbdalislinjen enligt dessa siffror ur skogsbrukssynpunkt visar framför Jäknajaurelinjen, reduceras enligt styrelsens åsikt, om hänsyn toges till den förra linjens större längd och till det förhållandet, att Jäknajaurelinjen i väsentligt högre grad än Kåbdalislinjen lämnar tillfälle till förädlingsrörelse, baserad på framflottat virke.

Sistnämnda förhållande anges bero därpå, att Jäknajaurelinjen möjliggör förädling av flottgoods även från Piteälven, vilket Kåbdalislinjen icke gör, enär den korsar älven å sträcka, där upptagningsmagasin ej kan anordnas. Styrelsen finner nämnda förhållande vara ett ur järnvägsökonomisk synpunkt mycket viktigt skäl för byggande av linjen över Jäknajaure. Järnvägstransporterna av skogskol måste försiggå under kortare tidsperiod, i mån som träkolet under vintern framköres till station,

binda därför ett stort antal vagnar, som under andra årstider icke lämpa sig för annan transport, och vålla en viss tillfällig överbelastning å de norrländska linjerna. Transporten av ugnskol kan däremot försiggå successivt året om och förorsakar därför mindre transportkostnader för järnvägen med därav följande såväl trafiktekniska som järnvägsekonomiska fördelar. Ett gynnande av ugnskolning anges vara ett järnvägens intresse liksom det även bör vara till fördel för träkolskonsumenterna.

»Emellertid är det tydligt», anför styrelsen, »att därest de nationalekonomiska synpunkterna vid bedömandet av föreliggande järnvägsfråga vore ensamt utslagsgivande, Kåbdalislinjen borde före Jäknajaurelinjen komma till utförande, om än skillnaden i nationalekonomisk betydelse mellan de båda linjerna ej är väsentlig. Styrelsen har dock att taga hänsyn jämväl till dels rent järnvägsekonomiska, dels militära faktorer, av vilka särskilt de senare i fråga om inlandsbanans sträckning måste tillmätas en alldeles särskild vikt.»

Den undersökning rörande de sammanlagda ränte- och driftkostnaderna för Kasker-, Jäknajaure- och Kåbdalislinjerna, jämte eventuella bibanor till Jörn, som styrelsen låtit verkställa, resulterar i följande årliga, jämförliga ränte- och driftkostnader:

Kaskerlinjen	1,747,100 kronor
Jäknajaurelinjen	1,681,400 »
Kåbdalislinjen	1,670,700 » .

Denna jämförelse utvisar, att Kaskerlinjen i förening med en tvärbana till Jörn kommer att draga icke obetydligt högre kostnader än vardera av de båda andra linjerna, för vilka skillnaden i berörda hänseende är mindre väsentlig, om än något till Kåbdalislinjens förmån.

I nedanstående tabell anges verkliga och virtuella banlängder ävensom gångtider å inlandsbanesträckan Sorsele—Jokkmokk.

	Kaskerlinjen.	Avavikslinjen över Jäknajaure.	Kåbdalislinjen.
Verklig banlängd	215.5	247.7	254.0
Virtuell »	302.5	340.0	362.9
Virtuell banlängd utöver verklig banlängd	87.0	92.3	108.9
D:o » » » »	40.4	37.3	42.9
Gångtider:			
Persontåg	4 t. 3 m.	4 t. 37 m.	4 t. 54 m.
Militärtåg	6 t. 13 m.	7 t. 6 m.	7 t. 31 m.

Jäknajaurelinjen har, som synes, en bättre tracé än Kaskerlinjen och i än högre grad än Kåbdalislinjen. Den virtuella banlängden blir därför för sistnämnda linje mera avsevärt längre än för linjen över Jäknajaure.

Styrelsen sammanfattar sin uppfattning i frågan sålunda.

»Av skäl, som i det förestående utförligt anförts, kan styrelsen icke förorda Kaskerlinjen till byggnad.

Då vad som av utredningen framkommit beträffande Kåbdalislinjens värde ur nationalekonomisk synpunkt framför den förut av styrelsen föreslagna Jäknajaurelinjen i själva verket icke synes vara av synnerligen stor betydelse och i varje fall ingalunda så betydelsefullt, att det kan uppväga, vad som ur andra synpunkter talar emot ett val av densamma, har styrelsen icke funnit anledning frångå sitt förut förebragta förslag i föreliggande linjesträkningsfråga, utan får styrelsen förorda Jäknajaurelinjen till byggnad.»

Departements-
chefen.

Som jag redan i mitt anförande förra året till statsrådsprotokollet i denna fråga framhållit, har inlandsbanan att mellan Arvidsjaurs kyrkplats och Jokkmokk genomlöpa synnerligen glest bebyggda och ogästvänliga trakter. Naturens karghet mildras dock mot öster. Samtliga i ärendet hörda myndigheter och sakkunniga vitsorda också företrädet ur nationalekonomisk synpunkt av den östligaste ifrågasatta sträckningen, den över Kåbdalis. Även utmed denna linje är dock, sedan man kommit några mil norr om den ifrågasatta tvärbanan till Jörn, bebyggelsen ytterst gles och förutsättningarna för en större bosättning små.

Gent emot de enligt järnvägsstyrelsens utredning icke alltför betydande företräden ur ekonomisk synpunkt, Kåbdalislinjen må äga, står det bjudande kravet att erhålla en linjesträckning, som med en mera västlig riktning erbjuder större trygghet mot anfall från en eventuell fiende. Inlandsbanans betydelse som en andra fullt tryggad uppmarschlinje har framhållits och varit det bärande skälet för den stora inlandsbanetanken, innan ännu verkställda utredningar klarlagt banans mycket stora vikt för utvecklingen av andlig och materiell kultur. Det synes mig icke kunna ifrågasättas, att just å den sektion, där banans betydelse ur sistberörda synpunkter — oavsett den sträckning banan erhåller — är allra minst, banan skall ges ett sådant läge, att dess värde ur försvarets synpunkt helt äventyras. Jag kan därför icke förorda Kåbdalislinjen till byggnad.

Jag anser mig ej heller kunna föreslå den ur militär synpunkt främst förordade linjen över Kasker. Sedd för sig, utan att ställas i samband med en enligt min uppfattning nödvändig tvärbana till norra stambanan, erbjuder linjen vissa fördelar, främst genom sin korthet,

men ock därför, att linjen på mera fullständigt sätt än andra linjer tillgodoser intressena i Arjeplogs avskilda socken.

Den fullständiga utredning, som lämnats i ämnet, ger emellertid tydligt vid handen, såväl att dessa sistnämnda intressen äro väsentligt underlägsna dem, som äro förbundna med en linje över Avaviken eller Ersnäs, som ock att en sträckning enligt något av dessa senare alternativ är den enda riktiga i kombination med en tvärbana till Jörn.

Av olika ifrågasatta alternativ över Avaviken och Ersnäs föredragas ur militär synpunkt de västligare sträckningarna, medan de östligare ges företräde ur ekonomisk synpunkt. En något östligare sträckning än den över Jäknajaure skulle att döma av förebragta utredningar erbjuda betydande ekonomiska fördelar. I dessa trakter möter emellertid en terräng, som lägger praktiskt sett oöverstigliga hinder i vägen för byggande av en bana mellan Jäknajaure- och Kåbdalislinjerna, såvida banan skall ges de lutningsförhållanden och den därav följande trafikförmåga, som bestämts för inlandsbanan.

Jäknajaurelinjen är således den östligaste linje, som synes böra ifrågakomma till byggnad. Den är ock den näst Kåbdalislinjen ur nationalekonomisk synpunkt bästa och har på grund härav förordats av järnvägsstyrelsen.

Emellertid erbjuda de västligare linjerna över Ersnäs och Gangsjajaure ur andra synpunkter avsevärda fördelar framför linjen över Jäknajaure. Ersnäslinjen är 17 kilometer kortare än sistnämnda linje och i följd härav avsevärt billigare, vilka fördelar emellertid i det väsentliga motvägas av den vägförlängning och kostnadsfördyring för en tvärbana till Jörn, som linjen skulle medföra. För de övre delar av Arjeplogs socken, som större delen av året äro hänvisade till landsvägen Arvidsjaur—Arjeplog, skulle linjen medföra avsevärd fördel. Emellertid går linjen genom kläna skogsmarker; det beräknas, att linjen skulle bli till gagn för en till bättre skogsmark evalverad skogsareal, som med 689 kvadratkilometer understiger den areal, som finge nytta av Jäknajaurelinjen, och med 366 kvadratkilometer understiger skogsarealen utmed Gangsjajaurelinjen. Förnämligast av nämnda skäl kan jag ej förorda Ersnäslinjen till byggnad.

Gangsjajaurelinjen blir 4 kilometer kortare än linjen över Jäknajaure och beräknas bliva 260,000 kronor billigare. Linjernas tracé är ungefär likvärdig. Fördelen för de övre delarna av Arjeplogs socken kring Hornavan av Gangsjajaurelinjen belyses därav, att om en landsväg lägges till Tjåutjanåive station å banan öster om Gubblijaure, avståndet hit från Arjeplogs kyrkoby blir ej fullt 4 mil, medan avståndet längs nuvarande landsväg till Källmyrans för Jäknajaure- och Gang-

sjajaurelinjerna gemensamma station är ej fullt 7 mil och genaste förbindelse över ny landsväg till Jäknajaurelinjen vid Bölonåive skulle erhålla en längd av något mindre än 5,5 mil. Mot de fördelar, som Gangsjajaurelinjen sålunda erbjuder framför den av järnvägsstyrelsen förordade sträckningen, står den förra linjens mindre betydelse för skogsbruket. Kolningszonen, evalverad till bättre skogsmark, beräknas för Gangsjajaurelinjen vara 323 kvadratkilometer mindre än för Jäknajaurelinjen, huvudsakligen beroende därpå, att den senare linjen vid Sabdekjaure kan upptaga flottgods ur Abmorälvens bivattendrag. Att den skillnad i betydelse för skogsbruket, som nämnda båda linjer äga, emellertid ej är allt för betydande, synes mig av de verkställda utredningarna visat och har ock av den utav Kungl. Maj:t tillkallade sakkunnige för skogsbruksnäringen på av mig framställd fråga ytterligare bekräftats.

Vid sådant förhållande synes man mig böra taga hänsyn till det avskilda läge, som de övre delarna av Arjeplogs socken och särskilt socknens kyrkoby alltjämt skulle erhålla, om Jäknajaurelinjen bygges, och den avsevärda, av Kungl. Maj:ts befallningshavande vitsordade lättnad, som socknen skulle vinna genom Gangsjajaurelinjen.

Med hänsyn till att linjen över Gangsjajaure är den billigaste, och att denna linje i så stor utsträckning, som ekonomiska hänsyn medgiva, tillgodoser Arjeplogs socken, finner jag sålunda linjen över Avaviken och Gangsjajaure böra föreslås till byggnad.

Jag övergår härefter till behandling av frågan om tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan.

Tvärbanor
mellan in-
landsbanan
och norra
stambanan.

Sedan genom 1916 års riksdags beslut frågan om anläggande av tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan tills vidare fallit, har till Kungl. Maj:t från olika håll ingått ett flertal framställningar, framhållande dels behovet av frågans snara avgörande, dels företrädet av viss tvärbanesträckning. Det livliga intresse, som sedan en följd av år visats i övre Norrland för ifrågavarande järnvägar, har under det senast tilländagångna året framträtt i oförminskad eller stegrad grad.

Emellertid kunna en hel del av de banförslag och detaljsträckningar, som vid ärendets föregående behandling voro föremål för Eders Kungl. Maj:ts prövning, numera anses avförda från programmet, under det att nya förslag till detaljsträckningar för en bana genom Ångermanland framkommit. I det jag ber att få uppskjuta behandlingen av frågan om val mellan olika detaljsträckningar för vissa av de nu ifråga-ställda tvärbanorna, vill jag redan nu omnämna de huvudförslag, mellan vilka avgörandet främst måste träffas. Dessa äro:

en tvärbana i Faxälvens dalgång (Långsele—Ulriksfors),

en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar (Forsmo—Hoting eller Långsele—Hoting),
 tvärbanan Mellansel—Råsele,
 en tvärbana över Lycksele (Hällnäs—Stensele eller Tvärålund—Stensele) samt
 tvärbanan Jörn—Avaviken.

De sålunda angivna järnvägssträckningarna ävensom olika ifrågasatta detaljsträckningar äro utmärkta å förenämnda vid protokollet fogade karta.

Innan jag härefter övergår till en redogörelse för de förnyade utredningar, som av järnvägsstyrelsen verkstälts i tvärbanefrågan, ber jag att få erinra om dels den utförliga motivering, jag för min del redan framlagt, och som legat till grund för Eders Kungl. Maj:ts framställning i ärendet till 1916 års riksdag, dels järnvägsstyrelsens vidlyftiga utredning i skrivelsen den 11 februari 1916, dels ock matematikern i järnvägsstyrelsen S. Norrmans ekonomisk—statistiska utredning rörande tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan. Med hänsyn till vad sålunda förut i ämnet anförts, anser jag mig nu kunna avfatta redogörelsen i relativ korthet, härvid läggande huvudvikten på åstadkommande av en överskådlig jämförelse mellan de olika alternativens inbördes företräden och förmåga att fylla dem förelagda uppgifter.

Dessa uppgifter anger järnvägsstyrelsen i sitt yttrande av den 7 mars 1917 vara

Tvärbanornas
huvudsakliga
uppgifter.

»dels att förmedla sådan trafik från eller till inlandsbanans stationer, som, såvida tvärbanor ej byggas, måste dirigeras antingen i långa omvägar till eller från kusten eller ock ledas i annan riktning än handels av ålder varande och naturliga riktning, vilken trafik i det följande för korthetens skull benämnas transitotrafik,

dels att i lokalt berörda områden lätta de tunga utgifter vid nödvändiga resor och nödvändiga godstransporter, som befolkningen har att bära,

dels slutligen att framkalla ökat näringsliv såväl i inlandsbaneområdet genom de billigare järnvägsfrakter till kusten, som tvärbanorna medgiva, som ock, och detta i främsta rummet, i tvärbanornas direkt berörda områden, genom att dessa erhålla förut saknad järnvägsförbindelse.»

Av denna definition, om vars allmängiltighet tvivel icke torde kunna råda, anser styrelsen framgå, att tvärbanorna äga en mera djupgående betydelse för de av dem direkt berörda områdena än för andra områden vid kusten och kring inlandsbanan, för vilka tvärbanorna dock jämväl bliva av synnerlig vikt. Tvärbanefrågan får enligt styrelsens uppfattning icke bedömas ur den ena eller andra isolerade synpunkten, utan måste hänsyn tagas till samtliga på frågan inverkan förhållanden.

Val mellan olika huvudsträckningar för tvärbanorna.

Nuvarande trafikbehov i tvärbanornas lokalt berörda trafikområden.

Närmast undersöker järnvägsstyrelsen, i vilken grad och på vilka håll järnvägar med hänsyn till nuvarande befolkningsfördelning äro främst nödvändiga i de trakter, som ligga mellan inlandsbanan och norra stambanan.

Till vägledning vid bedömande av denna fråga framlägger styrelsen till en början följande uppgifter över folkmängden i olika tvärbanors lokalt berörda områden.

T v ä r b a n a	Banlängd km.	Invånare i direkt berörda områden (såvida närliggande tvärbaneförslag ej utföres)	Invånare pr km banlängd
Jörn—Avaviken	98	¹⁾ 7,800	79.6
Hällnäs—Stensele	166	²⁾ 10,800	65.1
Mellansel—Råsele	162	³⁾ 11,600	71.6
Forsmo—Hoting (via Kilsjön)	133	⁴⁾ 17,000	127.8
” ” (” Åkvisselan)	120	⁴⁾ 16,200	135.0
Långsele—Ulriksfors	118	⁵⁾ 10,700	90.7
Bibanan Hällnäs—Lycksele	63	9,300	147.6

¹⁾ Härav 3,800 i de västra delarna av Arvidsjaurs socken.

²⁾ Härav 1,400 i Stensele socken öster om inlandsbanan.

³⁾ Härav 5,000 i Åsele, varav större delen boende närmare inlandsbanan än norra stambanan.

⁴⁾ Härav 4,000 i Bodum och Fjällsjö.

⁵⁾ Härav 1,600 i Ström och Fjällsjö.

Ovanstående noter ange den ungefärliga folkmängd, som, såvida respektive tvärbana ej bygges, får sin trafik över inlandsbanan och närmast belägna tvärbana.

Medan flertalet tvärbanor och i särskild grad Jörn—Avaviken och Forsmo—Hoting träffa större befolkningscentra i sin övre, inlandsbanan närmare liggande del, går Hällnäs—Stensele i sin väster om Lycksele liggande del icke genom starkare bebyggda trakter. Det invånareantal, som tillhör banans direkta trafikområde, är för delen Hällnäs—Lycksele synnerligen stort, men ökas icke i motsvarande grad genom banans utsträckning till Stensele. En bibana Hällnäs—Lycksele visar det största antalet invånare per kilometer banlängd; närmast i ordningen kommer tvärbanan Forsmo—Hoting.

Med ledning av en av läroverksadjunkten, fil. lic. S. Norlindh upprättad befolkningskarta över Norrland, som av styrelsen befordrats till tryckning och bilagts styrelsens skrivelse, verkställer styrelsen vidare en ingående undersökning rörande befolkningsfördelningen kring dels tvärbanan Mellansel—Råsele, dels tvärbanan Forsmo—Hoting i syfte att undersöka rättmätigheten i de anmärk-

ningar, som i berörda hänseende riktats mot den genom styrelsens försorg förut förebrogta utredningen.

Efter avdrag av de invånare, som bo på intill 5 kilometers avstånd, mätt fågelvägen, till längdbanorna, erhålles kring de båda banorna följande antal invånare och följande medelavstånd för dessa till dels längdbanorna dels resp. tvärbantor:

	Mellansel— Råsele.	Forsmo—Ho- ting via Åkvisslan.
Antal invånare	12,000	17,200
Per bankilometer	74.1	143.4
Medelavstånd fågelvägen:		
Till längdbanorna km.	36.8	31.9
Till resp. tvärbantor..... »	14.7	10.7

Efter samma grund erhålles följande gruppering av invånarne med hänsyn till nuvarande och blivande avstånd till station:

Avstånd km.	Antal invånare, bosatta på vidstående avstånd fågelvägen			
	till längd- banorna	till Mellansel —Råsele	till längd- banorna	till Forsmo— Hoting; Åkvisslan- linjen
	i trafikområdet för Mellansel —Råsele.		i trafikområdet för Forsmo— Hoting; Åkvisslanlinjen.	
1—5	—	4,000	—	6,600
6—10	1,200	2,200	1,900	2,000
11—20	1,600	2,200	2,700	6,300
21—30	1,100	1,400	3,700	1,500
31—40	2,800	800	3,100	800
41—50	2,200	1,100	5,700	—
över 50	3,100	300	100	—
Summa	12,000	12,000	17,200	17,200

I anledning av dessa siffersammanställningar anför styrelsen följande:

»De nu utförda detaljerade räkningarna visa en otvetydig överlägsenhet, med hänsyn till nuvarande befolkning, för banan Forsmo—Hoting framför banan Mellansel—Råsele. Antalet trafikanter i det lokala området är per bankilometer räknat nära dubbelt så stort, och det förhållandet, att banan kommer det stora antalet invånare så mycket närmare, än vad Mellansel—Råsele förmår, kommer

givetvis att uppdryva den lokala trafiken å Forsmo—Hoting per bankilometer till över dubbla den lokala trafik, som kan beräknas å Mellansel—Råsele.»

På grund av anförda förhållanden finner styrelsen det uppenbart, att, därest ändring i genom styrelsens försorg förut gjorda jämförande trafikberäkningar skulle behöva genomföras, en sådan ändring måste, vad det lokala trafikområdet angår, resultera i minskning av trafiken å Mellansel—Råsele och höjning av trafiken å Forsmo—Hoting.

Ekonomiska
utvecklings-
möjligheter
i tvärbanornas
lokalt berörda
trafikom-
råden.

Under hänvisning till den utförliga redogörelse rörande i odlingsvärd jord, skog och vattenkraft befintliga naturtillgångar samt tvärbanornas betydelse för deras utnyttjande, som i tidigare lämnade redogörelser avgivits, lämnar styrelsen härefter en koncentrerad jämförelse mellan dels storleken av dessa naturtillgångar uti ifrågasatta tvärbanors direkta trafikområden, dels tvärbanornas olika betydelse för tillgångarnas rikare utnyttjande.

Närmast undersökes då tillgången på odlingsvärd jord i respektive trafikområden och anges denna till följande arealer.

T v ä r b a n o r.	Odlings- värd jord.	Pr ban- kilometer.
	Hektar.	Hektar.
Jörn—Avaviken (inom Arvidsjaur's socken).....	28,302	435
Hällnäs—Stensele	61,380	370
Mellansel—Råsele	55,716	344
Forsmo—Hoting via Åkvisslan	66,876	557
Långsele—Ulriksfors	27,776	235
Bibana Hällnäs—Lycksele	44,609	708

Härtill fogar styrelsen följande slutsatser och kommentarer:

»Den relativt största tillgången på odlingsvärd jord finnes jämlikt ovanstående tabell inom trafikområdet för en bibana Hällnäs—Lycksele; närmast i ordningen kommer Forsmo—Hoting.

Lycksele sockens vidsträckta odlingsjord, som till långt övervägande del utgöres av myr, träffas huvudsakligen söder och väster om Lycksele samhälle i Ume- och Öreälvarnas flodområden, medan Vindelälvens område är mera sterilt. I Stensele sockens nedre delar, som tillhöra en tvärbanas till Stensele lokala trafikområde, träffas jämväl vidsträckta områden med delvis mycket godartad odlingsjord.

Tvärbanan Forsmo—Hoting genomlöper i nästan hela sin längd områden med stora utvecklingsmöjligheter på jordbrukets område. Fastmarken är här starkare representerad än i de lappländska socknarna.

Inom trafikområdet för Jörn—Avaviken äro uppgifter om den odlingsvärda jorden kända endast för Arvidsjaur's socken. Medan socknens norra del i Pite

älvs flodområde erbjuder endast smärre tillfällen till odling, utbreda sig söderut och särskilt i det område mellan Byske och Skellefte älvar, som skulle genomkorsas av tvärbanan, vidsträckta myrar av synnerligen godartad beskaffenhet. Av socknens hela odlingsjord angives 12,039 hektar utgöra utmärkt och 13,953 hektar medelgod odlingsjord.

Inom trafikområdet för Mellansel--Råsele är tillgången på odlingsvärd jord jämförelsevis knapp inom Åsele socken med omgivande delar av Fredrika, Junsele och Anundsjö socknar, således kring järnvägens mellersta partier. Den rikliga tillgång på odlingsjord, som träffas inom Anundsjö socken, är till långt övervägande del belägen i den stora socknens nedre del, nära norra stambanan. Inom denna sistnämnda trakt, som genom Anundsjö och Mellansels stationer redan har ur jordbrukssynpunkt tillfredsställande kommunikationer, angives jorden synnerligen väl lämpa sig för odling.

Tvärbanan till Ulriksfors slutligen får ett mycket begränsat trafikområde och såväl till följd härav som därigenom, att banans övre del faller inom ett område, som icke i högre grad ägnar sig för odling, en jämförelsevis inskränkt betydelse för jordbrukets utveckling, vad beträffar det lokalt berörda trafikområdet.»

Rörande *skogstillgångarna* och tvärbanornas betydelse för deras tillvaratagande anför styrelsen följande:

»Skogstillgången och särskilt återväxten per hektar skogsmark är avsevärt större i Ångermanland än inom lappmarksgränsen. Virkesutflottningen å de ångermanländska älvarna, huvudälven från Malgomaj, Fjällsjöälven och Faxälven, är ock enormt stor och verkställes mot så låga flottningskostnader, att virkesförädling i större stil till bräder eller trämassa inuti landet vid tvärbanestationer anses sakna större förutsättningar. Dock må erinras därom, att vid Ulriksfors kort tid efter inlandsbanans framförande till denna punkt anlagts en större fabrik för tillverkning av blekt sulfittmassa. Den huvudfaktor, som kan göra denna tillverkning lönande, torde vara det rena fjällvattnet i Strömsvattnet, tack vare vilket en högre kvalitet erhålles för trämassan, på grund varav denna kan betinga högre pris än trämassa, framställd vid kusten.

Vid de nordligare belägna stora älvarna äro flottningskostnaderna däremot avsevärt högre, och anses ovisst, huruvida desamma i framtiden kunna i högre grad nedbringas, enär arbetslönernas stegring torde motverka den kostnadsminskning, som kan uppstå genom ökning i flottningsrörelsen och flottningsledningens slutamortering. Mycket avsevärda förutsättningar för förädlingsindustri i större skala finnas därför på de platser, där tvärbanan från Hällnäs berör Vindel- och Umeälvarna vid större lugnvattensbäcken, ägnade till magasin för flottgoods (Åmsele, Lycksele med flera platser).

Sin största betydelse för skogsbruket få dock tvärbanorna därigenom, att de möjliggöra förädling till träkol av gallrings- och avfallsvirke och därigenom indirekt i hög grad kunna befordra en rationellare skogsvård. Denna tillverkning får tänkas försiggå dels vid skogsmilor, dels vid träkolsugnar. Milkolningens rayon kring tvärbanorna bestämmes dels av träkolspriset, dels av markens lutningsförhållanden, varav forkostnaderna till station äro i hög grad beroende. Man torde kunna utgå från, att i stort sett milkolningens blivande omfattning kommer att stå i relation till tvärbanornas längd; i de ångermanländska tvär-

banornas rayoner torde lutningsförhållandena vara svårare än kring de nordligare tvärbanorna, men å andra sidan är, såsom redan antytts, avverkningen större.

Det ligger emellertid av skäl, som vid behandlingen av frågan om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk redan anförts, i statsbanornas såväl som i träkolskonsumenternas intresse, att ugnskolningen såvitt möjligt är befordras.

Den tväranelinje, från vars stationer det största flottningsområdet kan behärras, är linjen Hällnäs—Lycksele—Stensele, vilken kommer i beröring med såväl Umeälven (vid Åskilje, Kattisavan och Lycksele) som Vindelälven (vid Åmsele). Det totala flottningsområde, som behärras vid Lycksele, utgör cirka 2,900 kvadratkilometer produktiv skogsmark, och vid Åmsele cirka 3,500 kvadratkilometer sådan mark, inalles på sträckan mellan Hällnäs och Lycksele 6,400 kvadratkilometer; dock kan vid inlandsbanans korsning av de båda vattendragen virke upptagas från härav berörda områden, som ligga ovanför denna bana, inalles måhända 2,500 kvadratkilometer.

Vid banan Mellansel—Råsele utmed Ångermanälven kunna upptagningsmagasin tänkas anordnade vid Åsele och Hälla. Vid den senare, sydligast ligande punkten framflottas virke från cirka 3,500 kvadratkilometer produktiv skogsmark, varav dock endast cirka 1,500 kvadratkilometer falla på områden nedom inlandsbanan vid Råsele. I sin sträckning genom Anundsjö socken går banan längs ett mindre vattendrag, Kubbån, där flottningskostnaderna för småvirke äro synnerligt låga, varför någon större förädlingsrörelse längs banan ej synes kunna ifrågasättas.

Utmed linjen Forsmo—Hoting träffas vid Bodumsjön ett till upptagningsmagasin för cirka 3,000 kvadratkilometer produktiv skogsmark lämpligt vatten. En stor del av detta väldiga skogsområde kan dock beskattas vid de punkter, där inlandsbanan skär de större vattendrag, som tillsammans bilda Fjällsjöälven. Även vid den något sydligare belägna Fjällsjön kan upptagningsmagasin anordnas. Småvirke från den i Junsele socken belägna Betarsjöns stora flottningsområde kan vidare tillvaratagas på icke alltför stort avstånd från järnvägen, särskilt i dess direction längs Äkvisslanlinjen.

Tvärbanorna Jörn—Avaviken och Långsele—Ulriksfors träffa nedom sina utgångsstationer vid inlandsbanan icke lugnvatten, lämpliga för upptagning av flottgods från större flottningsområden. Jörn—Avaviken, som till större delen skulle löpa å vattendelaren mellan Skellefte- och Byske älvar, från vilken flottningskostnaden å de små bivattendragen är synnerligen hög, finge emellertid härigenom en relativt större betydelse än andra tvärbanor för skogsbruket, och motses å banan en betydande utförsel ej endast av träkol utan ock av bilat virke.

Tjärbränning utgör en viktig hantering i de områden, där tallen är förhärskande, vilket särskilt är fallet i de nordligare älvarnas dalgångar. Särskilt Vindelälvens beröring vid Åmsele kommer att medföra väsentlig lättnad i fraktkostnaderna för tjärtunnorna och beräknas ge till resultat en avsevärd ökning av produktionen.

Då statens anpart i skogsmarken starkt tilltar, ju längre norrut man kommer, har staten som skogsägare de största intressena av de nordligaste linjerna.»

Med hänsyn till *vattenkraftstillgångarna* utmed respektive tvärbanor anför styrelsen följande.

I nedanstående tabell anges den energi, som vid 6 respektive 9 månaders effekt kan utan större vattenregleringsarbeten uttagas från mera betydande utbyggnadsvärda fall, belägna på högst 1, respektive 2 miles avstånd från tvärbanorna (exklusive fall belägna i närheten av norra stambanan eller inlandsbanan), och tillåter sig styrelsen hänvisa till bilagda schematiska kartor över vattenfall i dels Ume och Vindelälvarna, dels Ångermanälven, dels slutligen delar av Pite, Byske och Skellefte älvar.

	Jörn— Ava- viken.	Hällnäs —Sten- sele.	Mellan- sel—Rå- sele.	Forsmo— Höting via Åkvis- lan.	Långsele —Ulriks- fors. ¹⁾	Bibanan Hällnäs —Lyck- sele.
Turbinhästkrafter vid 6 månaders effekt:						
på högst 1 mils avstånd	—	126,900	22,100	288,300	86,700	63,300
på över 1 till 2 mils avstånd	40,100	17,000	25,200	92,100	—	51,400
Summa	40,100	143,900	47,300	380,400	86,700	114,700
Per km. banlängd.....	409	867	292	3,170	735	1,821
Vid 9 månaders effekt:						
på högst 1 mils avstånd	—	60,500	12,700	166,100	52,200	32,800
på över 1 till 2 mils avstånd	24,050	11,000	14,700	47,000	—	26,100
Summa	24,050	71,500	27,400	213,100	52,200	58,900
Per km. banlängd	245	431	169	1,776	442	935

¹⁾ Härunder upptagas icke de stora forsarna i Ådals-Lidens socken, ehuru belägna på mindre än 2 mils avstånd, enär kraften härifrån får tänkas vid Ulriksforsbanans byggande dragen ned till norra stambanan och icke till tvärbanan. Analogt är Ödsgårdsforsen i Faxälven icke inräknad i kraftenergien för Forsmo—Höting.

Uppgifterna, som äro av i viss mån approximativ natur och icke fullständigt belysa hithörande spörsmål, visa dock en alldeles förkrossande övervikt för en bana Forsmo—Hoting.

Den vattenkraftsenergi, som genom en bibana till Lycksele får järnväg i sin närhet, blir ock förhållandevis mycket betydande. Än bättre kunna Umeälvens starka fall utnyttjas vid banans framdragande till Stensele. Vad banan Långsele—Ulriksfors angår, är att märka, att banan under en mil närmast väster om Ramsele kyrkobygd skulle beröra ett flertal lätt utbyggda forsar. Järnvägen Mellansel—Råsele kan icke väntas i högre grad leda till vattenfallens utbyggande, och tvärbanan Jörn—Avaviken saknar i nämnda hänseende nämnvärd betydelse.»

Slutsatser
i fråga om
starkast före-
liggande
behov av
järnvägar i
tvärbanornas
lokala trafik-
områden.

Av förestående utredning drar järnvägsstyrelsen följande slutsatser.

»Alldeles bortsett från problemet om tvärbanornas betydelse som transitobanor mellan de båda längdbanorna, förefinnes ett starkt och oavvisbart behov av järnvägskommunikationer *dels* i fråga om trakterna i och omkring de ångermanländska ådalarna i huvudsträckning Forsmo—Hoting, *dels* i fråga om trakten mellan stambanan och Lycksele municipalsamhälle, *dels* slutligen i de trakter, som skulle genomkorsas av tvärbanan Jörn—Avaviken.

Även om sistnämnda banas betydelse i nu ifrågavarande hänseende, nämligen tillfredsställande av det lokala trafikbehovet i de trakter, den genomlöper, är mindre framträdande än vidkommande banor i de båda andra nyssnämnda trakterna, bör dock tvärbanan Jörn—Avaviken enligt styrelsens förmenande i nu avhandlade hänseende ställas framför tvärbanorna Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors samt bandelen Lycksele—Stensele av tvärbanan Hällnäs—Stensele.

Vidkommande sistnämnda tre bansträckningar skulle desamma givetvis bliva till stort gagn för utvecklandet av näringslivet inom de av dem berörda lokala trafikområdena. Men detta gagn, som är skiftande till sin natur och storlek för olika banor, synes styrelsen icke i något av dessa fall vara av sådan storleksgrad, att det i och för sig kräver banornas upptagande i en byggnadsplan för den närmaste framtiden.

Huruvida nu sistnämnda bansträckningar böra under en närmare framtid anläggas, blir således beroende av den betydelse, de få anses jämväl äga som transitoleder. Härvid torde också böra beaktas, huruvida tillgodoseendet av det lokala områdets trafikbehov oundgängligen kräver banornas byggande i deras helhet, eller om möjligen det väsentligaste av detta trafikbehov kan på ett billigare sätt besörjas genom bibanor till vissa viktigare punkter i de inre områdena.»

Behovet av
transitoleder.

Järnvägsstyrelsen övergår vidare till en granskning av olika ifrågasatta tvärbanors blivande funktioner som transitoleder och undersöker därvid först ur *mera principiell synpunkt* denna fråga.

Efter erinran om, att det övre Norrland kan sägas i stort sett vara ur ekonomisk synpunkt uppdelat i med de större älvarnas flodområden sammanfallande skikt, vilkas huvudorter äro de vid flodmynningarna belägna städerna, anför styrelsen följande.

»Skulle inga transitoleder i samband med inlandsbanans byggande anläggas, skulle denna de inre områdenas samhörighet med kustområdena på ett betänkligt sätt brytas. Handeln och samfärdseln komme att söka sig nya vägar, delvis med norska hamnar som ändpunkt, och kustens städer och hamnar bleve berövade sina naturliga uppland. Inlandsbanan skall väl i och för sig verka i hög grad stimulerande på näringslivet inom av den berörda områden, men de alltför långa järnvägstransporterna till hamn skola dock lägga hinder i vägen för uppblomstrandet av större industriell verksamhet. Det synes därför styrelsen vara av största vikt, att tvärbanor anläggas, och synes hänsynen till geografiskt och historiskt givna förhållanden kräva, att tvärbanor byggas i sådan riktning, att allt för svåra omkastningar i bestående förhållanden undvikas, och till sådant antal, som kan vara förenligt med den begränsning, som ur statsekonomisk synpunkt är nödvändig».

Till en början undersökas förutsättningarna för en *tvärbana till Jörn*, vilken icke anses kunna lämpligen ersättas av annan tvärbana, varefter de söder därom ifrågasatta tvärbanorna behandlas i ett sammanhang.

Jörn—Avaviken som transitoled.

Järnvägsstyrelsen erinrar om, att redan vid behandling av frågan om inlandsbanans sträckning mellan Sorsele och Jokkmokk påvisats, att tvärbanan, oavsett val av inlandsbanesträckning, bör utgå från eller komma i kommunikation med Arjeplogssjöarnas östra ändpunkt vid Avaviken, samt att styrelsen förordat sådan inlandsbanesträckning, Jäknajaurelinjen, att Avaviken jämväl skulle bliva tvärbanans verkliga utgångsstation, men att vid val av annan sträckning än Jäknajaure- eller Gangsjajaurelinjerna tvärbanans anslutning med inlandsbanan ändras.

Från inlandsbanan komme trafiken att ledas över tvärbanan på en sektion, sträckande sig 15 mil norr och 10 à 14 mil söder om Avaviken.

Det indirekta trafikområdet bleve till sin storlek i endast mindre grad beroende av tillkomsten av annan tvärbana och består av de västra delarna av Arvidsjaur socken, Arjeplogs och Sorsele socknar samt de västra delarna av Malå socken. Bortses i detta sammanhang från de i inlandsbanans närhet liggande delarna av Arvidsjaur, förut inräknade i det lokala trafikområdet för tvärbanan, med en befolkning av cirka 3,800 invånare och en areal odlingsvärd jord av 14,630 hektar, finner man inom sagda inlandsbaneområde i övrigt följande antal invånare och omfattning av odlingsvärd jord.

S o c k e n	Antal invånare	Odlingsvärd jord hektar
Arjeplog	3,000	9,930 (endast nedom odlingsgränsen)
Sorsele	3,700	20,800 (approximativt)
Malå, del av	2,400	(ej känt)
Summa	9,100	

Arvidsjaur, Arjeplog och Malå socknar ha sina livligaste förbindelser med Skellefteå. Jämväl Sorsele, som dock administrativt och genom Vindelälvens flottled har stora intressen att tillvarataga i Umeå, torde ha sin livligaste handel med denna stad. I nedanstående tabell visas de avstånd, som vid byggande av olika tvärbanor skulle uppstå från stationerna Avaviken (representativ station för Arjeplog och Arvidsjaur) samt Sorsele till Kallholmen (Skellefteå), Holmsund (Umeå) samt Örnsköldsvik.

	Kallholmen 16 km. bort- om Skellefteå.	Holmsund 16 km. bort- om Umeå.	Örnsköldsvik.
	A v s t å n d i k m.		
Från Avaviken via:			
Jörn—Avaviken	195	290	392
Hällnäs—Stensele	430	399	501
Mellansel—Råsele	689	562	424
Forsmo—Hoting	784	657	519
Från Sorsele via:			
Jörn—Avaviken	261	356	458
Hällnäs—Stensele	364	333	435
Mellansel—Råsele	623	496	358
Forsmo—Hoting	718	591	453

»Det trängande behovet» — anför styrelsen vidare — »av en transitobana Jörn—Avaviken torde genom ovan lämnade distansuppgifter få anses visat.

Behovet framstår emellertid i än tydligare dager, om hänsyn toges till följande förhållanden. Skogsmarken i berörda inlandsbaneområde är till allra största delen kronans mark; i Jörn—Avavikens trafikområde i dess helhet upptaga de allmänna skogarna 69 procent av skogsarealen, i inlandsbaneområdet är ifrågasvarande procent än större. Flottningskostnaderna i Pite, Skellefte och Vindel älvar äro relativt höga, och flottningen delvis tvåårig från de övre flottningsdistrikten. Det finnes därför, såsom av distriktets överjägmästare utförligt motiverats, anledning antaga, att under förutsättning av gen utfart till hamn en avsevärd förädlingsindustri, ledande till ökad inkomst av de väldiga statsdomänerna, skall uppstå vid lämpliga platser utmed inlandsbanan och särskilt vid Avaviken, som är ändpunkt för Arjeplogssjöarnas vidsträckta sjösystem. Men förutsättning för en sådan industri, åtminstone beträffande sågverk och trämassefabriker, men i viss mån även beträffande träkolsugnar är, såsom nyss nämnts, att gen förbindelse till kusten erhålles genom tvärbanan Jörn—Avaviken.»

Till *siffermässigt underlag* för bedömande av den relativa lämpligheten såsom transitoleder vid inbördes tävlan *mellan de söder om Jörn—Avaviken ifrågasatta tvärbanorna* meddelar styrelsen tre tabeller, vilka jag nu ber att få återgiva.

Söder om Jörn—Avaviken ifrågasatta tvärbanor som transitoleder.

Den första av dessa tabeller avser att visa den relativa betydelsen av olika socknar kring inlandsbanan och dessa socknars samhörighet med viss kuststad. Befolkning och arealer odlingsvärd jord för dessa socknar äro i regel icke inräknade i förut angivna uppgifter, avseende tvärbanornas direkt berörda områden. Den andra tabellen anger olika kuststäders relativa betydelse. Tillsammans äro de två tabellerna ägnade att ge en jämförande bild av storleken av de intressen, som äro bundna till de olika tvärbanorna, som *transitoleder* betraktade. Att socknarna kring inlandsbanan icke blivit grupperade kring olika tvärbanor, beror därpå, att detta skulle medfört en tröttande upprepning, enär transitotrafikens blivande riktning kommer att bestämmas av valet av tvärbanor, som byggas. Den tredje tabellen anger genom avstånden till olika hamnar förmånen för olika socknar kring inlandsbanan av respektive tvärbanor.

Antal invånare och arealer odlad och odlingsvärd jord i olika inlandsbaneområden från Stensele i norr till Ström i söder.

Socknar kring inlandsbanan.	Antal inv. 1 jan. 1915.	Areal odlad jord hektar.	Areal odlingsvärd jord hektar.	Stad (med omnejd), med vilken socknen (före inlandsbanan) stått i livligaste förbindelse med hänsyn till:		
				handeln.	flottningsrörelsen.	administration, skolor m. m.
1. Kring Ume älv:						
Tärna	1,570	205	1,364 ¹⁾	Umeå ²⁾	Umeå	Umeå
Stensele	3,822	639	34,586	Umeå	Umeå	Umeå
Summa 1	5,392	844	35,950			
Härav upptaget under tvärbanan Hällnäs—Stensele lokala trafikområde	1,400	—	16,771			
2. Kring Ångermanälven:						
Vilhelmina	7,986	1,402	65,354	Örnsköldsvik	Härnösand	Umeå
Åsele	5,031	1,237	13,653	Örnsköldsvik	Härnösand	Umeå
Summa 2	13,017	2,639	79,007			
Härav upptaget under Mellansel—Råsele lokala trafikområde	5,000	—	13,653			

¹⁾ Endast å för odling upplåtna hemman.

²⁾ Handeln går huvudsakligen över Norge.

Socknar kring inlandsbanan.	Antal inv. 1 jan. 1915.	Areal odlad jord hektar.	Areal odlings- värd jord hektar.	Stad (med omnejd), med vilken socknen (före inlandsbanan) stått i livligaste förbindelse med hänsyn till:		
				handeln.	flottnings- rörelsen.	administration, skolor m. m.
3. Kring Fjällsjöälven:						
Dorotea	4,324	1,502	12,565	Örnsköldsvik	Härnösand	Umeå
Tåsjö	3,838	946	8,740	Härnösand ¹⁾	Härnösand	Härnösand
Alanäs	1,871	744	24,785	Östersund	Härnösand	Östersund
Bodum	1,630	558	4,706	Härnösand ¹⁾	Härnösand	Härnösand
Fjällsjö	2,345	785	3,898	Härnösand ¹⁾	Härnösand	Härnösand
Summa 3	14,008	4,535	54,694			
Härav upptaget under Forsmo —Hotings lokala trafikområde	4,000	—	8,604			
under Långsele—Ulriksfors lo- kala trafikområde	1,000	—	952			
4. Kring Faxälven:						
Ström	6,177	2,241	43,285	Östersund	Härnösand	Östersund
Frostviken	2,550	767	10,555	Östersund	Härnösand	Östersund
Summa 4	8,727	3,008	53,840			
Härav upptaget under Långsele —Ulriksfors lokala trafikom- råde	600	—	2,155			

¹⁾ Dock torde även Örnsköldsvik ha drivit en avsevärd handel på socknen.

Antal invånare, handel och skeppsfart i nedan angivna städer.

	Antal invånare den 1 januari 1915.	Handlande (1911)		Skeppsfart (1914)	
		Antal	Bevillnings- taxerad inkomst i kr.	In- och avgångna fartyg	
				Antal	Dräktighet ton
Skellefteå	1,744	29	81,000	²⁾ 929	²⁾ 416,000
Umeå	6,312	73	293,000	²⁾ 1,504	²⁾ 153,000
Örnsköldsvik	4,006	91	530,000	1,718	467,000
Härnösand	10,040	195	536,000	7,862	774,000
Sollefteå ¹⁾	2,536	28	95,900	—	—
Östersund	9,412	153	475,000	—	—

¹⁾ Stad 1 januari 1917. — ²⁾ Skellefteå uthamn Ursviken. — ³⁾ Endast Umeå stad, ej yttre hamnar.

Avstånd i kilometer mellan vissa viktigare stationer å inlandsbanan och hamnar vid kusten.
(Endast avstånd av betydelse för ifrågavarande fråga äro utsatta.)

	Skelleftea uthamn Ursviken.	Umeå blivande uthamn Holm- sund.	Örnskölds- vik.	Härnö- sand.	Nyland.
<i>Stensele</i> ¹⁾ (138 km. från Avaviken, 95 km. från Råsele) via:					
Jörn—Avaviken	333	428	530	—	—
Hällnäs—Stensele	292	261	363	—	—
Mellansel—Råsele	551	424	286	—	—
Forsmo—Hoting (via Åkvisslan)	646	519	381	—	—
<i>Råsele</i> ²⁾ (95 km. från Stensele, 61 km. från Hoting) via:					
Jörn—Avaviken	—	523	625	—	—
Hällnäs—Stensele	—	356	458	636	574
Mellansel—Råsele	—	329	191	369	307
Forsmo—Hoting	—	424	286	312	250
Långsele—Ulriksfors	—	489	351	347	285
<i>Dorotea</i> ³⁾ (37 km. från Råsele, 24 km. från Hoting) via:					
Hällnäs—Stensele	—	390	495	—	—
Mellansel—Råsele	—	366	228	406	344
Forsmo—Hoting	—	387	249	275	213
Långsele—Ulriksfors	—	452	314	310	248
<i>Hoting</i> ⁴⁾ (61 km. från Råsele, 52 km. från Ulriksfors) via:					
Mellansel—Råsele	—	390	252	430	368
Forsmo—Hoting	—	363	225	251	189
Långsele—Ulriksfors	—	428	290	286	224

¹⁾ Representativ station för Tärna och Stensele socknar.

²⁾ " " " Vilhelmina socken.

³⁾ " " " Dorotea och Åsele socknar.

⁴⁾ " " " Täsjö, Bodum och Fjällsjö socknar.

	Skellefteå uthamn Ursviken.	Umeå blivande uthamn Holmsund.	Örnsköldsvik.	Härnösand.	Nyland.
<i>Löfberga</i> ¹⁾ (32 km. från Hoting, 20 km. från Ulriksfors) via:					
Mellansel—Råsele	—	422	284	462	400
Forsmo—Hoting	—	395	257	283	221
Långsele—Ulriksfors	—	396	258	254	192
<i>Ulriksfors</i> ²⁾ (52 km. från Hoting, 115 km. från Östersund) via:					
Mellansel—Råsele	—	442	304	482	420
Forsmo—Hoting	—	415	277	303	241
Långsele—Ulriksfors	—	376	238	234	172

¹⁾ Representativ station för Alanäs socken.

²⁾ " " " Ström och Frostvikens socknar.

Styrelsen sammanfattar i följande tre punkter *de ledande synpunkter, som styrelsen anlagt på transiteringsproblemet.*

»Vid tvärbanesystemets planerande bör vägledande hänsyn tagas till respektive tvärbanors betydelse för näringslivets utveckling och förkovran. Skälig hänsyn bör tagas till förutvarande historiskt givna och geografiskt betingade intressen, så att tvärbanorna i görlig mån leda till bibehållande av kontinuiteten i utvecklingen och icke mer än nödigt är ingripa störande i olika områdets mera vitala intressen.

Vid den begränsning av tvärbanornas antal, som framtvingas av statsfinansiella skäl, bör jämväl hänsyn tagas till anläggnings- och trafikeringskostnader för olika järnvägar.»

Ur var och en av dessa synpunkter betraktas därefter problemet, och sammanfattar styrelsen efter en ingående utredning till en början sin principiella uppfattning om ifrågavarande *transitobanors lämpliga förläggning med hänsyn till näringslivets krav* beträffande områden utanför banornas direkt berörda trafikområden i följande punkter.

»Ur *jordbrukssynpunkt* spelar transitobanornas förläggning en relativt mindre roll. Angeläget synes, att banorna från trakter med blivande produktionsöverskott ledas ned till trakter med starkt konsumtionsbehov. Forsmo—Hoting framstår som den ur angiven synpunkt angelägnaste banan.

Ur *industriell synpunkt* är det angeläget, att banorna skapa genast möjliga förbindelse mellan kusthamn och de platser, Stensele, Råsele, Bodumsjön, Ulriksfors, vid vilka storindustri kan ifrågasättas, eller till de platser, Stensele, Vilhelmina (Storholmen), Ulriksfors, vid vilka gods för export kan påräknas från inemot fjällen gående sjöleder. Förutsättningarna för sådan industri eller gods rörelse äro dock ännu i det hela ovissa. Vad särskilt Ulriksfors angår, har det icke kunnat visas, att där uppkommen eller motsebar trafik har nödvändigt behov av genast möjliga förbindelse med hamn vid Bottenhavet.

Ur ovan angivna synpunkter anser emellertid styrelsen, att samtliga ifrågasatta tvärbanor skulle vara till större eller mindre gagn.»

Därefter bedömas tvärbanorna främst med hänsyn till deras betydelse att bereda *kontinuitet i utvecklingen*.

Härvid erinras om, att banan Forsmo—Hoting utan tvivel kan på ett såväl för Örnsköldsvik som för Härnösand och hela den nedre Ådalen fullt tillfredsställande sätt övertaga den transitotrafik mellan dessa orter och inlandsbaneområdet, varav för närvarande med någon större grad av sannolikhet behov kan påräknas komma att uppstå. Det påvisas, att intet förhindrar användningen av Örnsköldsviks hamn för gods, som blir fraktat via Forsmo—Hoting, enär avståndet till Örnsköldsvik blir kortare och frakterna dit lägre än till Härnösand. Styrelsen måste därför såsom fullkomligt ohållbara tillbakavisa gjorda påståenden, att Örnsköldsviks intressen skulle oberättigat tillbakasättas, därest Forsmo—Hoting komme att byggas före Mellansel—Råsele.

Tvärbanan Hällnäs—Stensele anges såsom för transitotrafiken i hög grad behövlig, enär avståndet mellan Umeå och dess uppland kring de övre delarna av Ume älv eljest bleve större än rimligt är.

Vad tvärbanan Långsele—Ulriksfors angår, har styrelsen icke blivit övertygad om, att behov av en omläggning av trafiken i östlig riktning föreligger av tillräcklig räckvidd att för närvarande motivera denna sträckning.

Medan sålunda transitolederna Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors, såvitt förhållandena för närvarande kunna bedömas, icke anses behöva byggas, för att det syfte, man med banorna betraktade som transitoleder önskar vinna, i huvudsak skall uppnås, synes det styrelsen, att döma av här ovan lämnade uppgifter över distanser, folkmängd med mera, tydligt, att såväl tvärbanan Forsmo—Hoting som även tvärbanan Hällnäs—Stensele äro strängt behövliga som transitoleder.

Skulle Mellansel—Råsele byggas som ensam transitoled, bleve genom denna statsmakternas åtgärd Härnösand, Sollefteå med flera platser i den nedre Ådalen samt Umeå berövade sina av ålder innehavda uppland i det inre landet till förmån för Örnsköldsvik, vars handel med mera erhöle monopolartad ställning. Befolkningen i de inre områdena ginge vidare miste om en för densamma nyttig konkurrens mellan tävlande hamnar och handelsstäder och finge sina resor ytterligt förlängda till de städer och platser, med vilka de dock allt framgent komme att stå i livligaste personförbindelser.

Mellansel—Råsele järnväg skulle därför enligt styrelsens uppfattning ur transitosynpunkt kräva en samtidig komplettering med såväl en bana genom Ångermanland som en bana längs Ume älv.

En begränsning av det antal transitoleder, som för den närmaste framtiden bör byggas, till att omfatta Forsmo—Hoting och Hällnäs—Stensele — förutom Jörn—Avaviken — kan åter enligt styrelsens uppfattning lämpligen genomföras.

Slutligen upptar styrelsen till prövning de *järnvägsekonomiska förhållanden*, som inträda vid tillämpning av olika byggnadsplaner, och anför härvid:

»Styrelsen tillåter sig härvid erinra om här ovan förut dragna slutsatser, nämligen,

att banorna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Lycksele äro oavvisligen påkallade för utnyttjande av de lokala trafikområdenas naturtillgångar, samt att ett synnerligt starkt behov ur angivna synpunkt föreligger i fråga om banan Jörn—Avaviken,

att banorna Jörn—Avaviken, Hällnäs—Stensele och en tvärbana genom Ångermanland ur transiteringssynpunkt icke kunna tillfredställande ersättas av annan tvärbana,

att banorna Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors dels icke i lika hög grad som närliggande alternativ äro ägnade att befordra näringslivets uppblomstring i berörda områden, dels kunna som transitoleder åtminstone tills vidare ersättas av banan Forsmo—Hoting, samt

att bandelen Hällnäs—Lycksele ur det lokalt berörda trafikområdets synpunkt är mera betydelsefull än bandelen Lycksele—Stensele.

Av dessa slutsatser följer, att enligt styrelsens uppfattning banorna Jörn—Avaviken, Forsmo—Hoting och Hällnäs—Stensele böra byggas, oavsett om Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors upptagas i byggnadsplanen eller icke, men att något trängande behov av dessa två sistnämnda banors byggande för närvarande ej kan anses föreligga.»

I följande tabell anger styrelsen banlängder, byggnadskostnader och beräknade bruttointkomster för nu nämnda banor.

	Banlängd.	Byggnads- kostnad.	Beräknad bruttoinkomst ca 10 år efter banans öppnande för trafik.	
	Km.	Kr.	Kr.	Pr bankm. kr.
Jörn—Avaviken	98	4,900,000	263,700	2,691
Hällnäs—Stensele	166	11,150,000	268,800	1,619
Härav Hällnäs—Lycksele	63	4,600,000	147,900	2,348
Mellansel—Råsele	162	8,800,000	—	—
Utan konkurrens med Forsmo—Hoting	—	—	411,300	2,539
Vid » » Forsmo—Hoting	—	—	284,800	1,758
Forsmo—Hoting via Åkvisslan	120	8,700,000	—	—
Utan konkurrens med Mellansel—Råsele	—	—	327,300	2,727
Vid » » Mellansel—Råsele	—	—	247,300	2,061
Långsele—Ulriksfors	118	7,342,000	ej beräknade.	

Banlängder och byggnadskostnader äro i tabellen angivna, vad Jörn—Avaviken angår, under förutsättning av anslutning vid Avaviken, och vad Forsmo—Hoting angår, under förutsättning av anslutning till Forsmo och direction över Åkvisslan. Bruttoinkomsterna äro de i Norrmans föregående beräkningar angivna, dock modifierade, vad Forsmo—Hoting angår, med hänsyn till banans förkortning från förut beräknade 146 kilometer, avseende sträckning till Sollefteå via Kilsjön, till 120 kilometer. För en isolerad bandel Hällnäs—Lycksele har en approximativ kalkyl utförts. För Långsele—Ulriksfors har någon inkomstberäkning icke blivit genomförd. Såvitt förutsättningarna för denna bana för närvarande kunna beräknas, skulle emellertid bruttoinkomsterna å denna bana bliva väsentligt lägre än å banan Forsmo—Hoting. I alldeles särskild grad få de framtida inkomsterna efter trafikens upparbetande beräknas bliva högre å sistnämnda järnväg, beroende på de ojämförligt större utvecklingsmöjligheterna i de bygder, denna bana genomlöper.

Som sammanfattning drager styrelsen ur nu refererade utredning följande *slutsatser rörande tvärbaneproblemets lämpliga lösning*.

»Ett något så när fullständigt tillgodoseende av tvärbanebehovet, sådant det för närvarande föreligger eller för en närmare framtid kan beräknas, kräver byggande av följande tre tvärbanor:

Jörn—Avaviken,
Hällnäs—Stensele och
Forsmo—Hoting

eller annan bana i dessa linjers respektive huvudsträckningar.

Tvärbanan Mellansel—Råsele bör eventuellt framdeles byggas, om nämligen i Vilhelmina socken skulle framväxa ett starkare behov av banan. I annat fall synes Åsele sockens trafikbehov lämpligen kunna

Järnvägsstyrelsens sammanfattning rörande tvärbanor.

framdeles tillgodoses antingen genom en till Forsmo—Hoting ledande bana i Ångermanälvens dalgång eller, på sätt Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet föreslagit, genom en kortare bibana till Dorotea. Till dessa i framtiden liggande frågor anser sig styrelsen för närvarande dock icke behöva taga ställning.

Jämväl en tvärbana Långsele—Ulriksfors eller en bana i dennas huvudsträckning genom Ramsele socken med anknytning å lämplig plats till Forsmo—Hoting kan framdeles ifrågakomma till byggnad, så mycket mer som inom Ramsele socken finnas avsevärda utvecklingsmöjligheter i flera hänseenden. Ännu synas dock styrelsen tillräckliga förutsättningar för en sådan bana knappast vara för handen.

Befinnes av statsekonomiska skäl en ytterligare begränsning i den närmaste byggnadsplanen för tvärbanorna vara oundgängligen nödvändig, anser styrelsen, på sätt Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län ifrågasatt, detta syfte lämpligen kunna tillgodoses genom utsträckning av tiden för byggnadsplanens genomförande, varvid bandelen Lycksele—Stensele, såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga, synes styrelsen kunna sättas såsom sista led i byggnadsplanen.»

Departements-
chefen.

I statsrådsprotokollet över civilärenden den 31 mars 1916 har jag utförligt utvecklat de skäl, som tala för byggande av tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan. Jag har vidare efter en skissering av de allmänna geografiska konturerna för dessa tvärbanors trafikområden påvisat de utomordentligt stora outnyttjade eller endast mycket ofullständigt utnyttjade naturtillgångar i odlingsvärd jord, skog och vattenkraft, som dessa trafikområden äga, och framhållit, att dessa tillgångar äro av den betydande storlek, att landet helt enkelt icke har råd att låta dem i brist på kommunikationer ligga mer eller mindre obrukade.

Vid prövningen av olika ifrågasatta banors inbördes företräden har jag först undersökt deras lämplighet som förbindelseleder mellan inlandsbanan och norra stambanan och därvid funnit, att ingen tvärbana kan tänkas med sådant läge, att den ensam på ett ens tillnärmelsevis tillfredsställande sätt tillgodoser de krav på förbindelser mellan norra inlandsbanan och kusten, som ur olika synpunkter måste uppställas. Mera tillfredsställande fann jag ett system med två tvärbanor; på det mest ändamålsenliga sättet ansåg jag dock behovet av förbindelseleder fyllas genom anläggande av tre tvärbanor, nämligen en i Faxälvens eller i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar, en över Lycksele och en mellan Jörn och Avaviken.

Därefter gick jag till en prövning av tvärbanornas inbördes företräden för vederbörande trafikområdets tillgodoseende och fann härvid, att en järnväg i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar vore av vida större betydelse än en järnväg i Faxälvens dalgång. En bana Mellansel—Råsele befanns beröra ett på naturtillgångar relativt fattigt trafikområde. Vad tvärbanan över Lycksele angår, visade jag, huru redan en kortare bibana från norra stambanan till Lycksele skulle i det väsentligaste tillgodose de obestridligt stora och viktiga trafikbehov, som förelåge i denna banas trafikområde, medan den längre bandelen mellan Lycksele och inlandsbanan skulle beröra områden, som icke i särskild grad ägde förutsättningar för vare sig större utveckling av jordbruket eller industriellt framåtskridande. Vad slutligen tvärbanan Jörn—Avaviken angår, fann jag densamma bliva ur olika synpunkter av synnerligt stor betydelse.

Slutligen betonade jag, att inom det vidsträckta området mellan de båda längdbanorna i övre Norrland ett behov av järnvägskommunikationer framträder i var och en av de älvdalar, där en större bosättning hittills ägt rum, men att det av finansiella skäl icke kunde ifrågasättas att i en plan för den närmaste tidens järnvägsbyggnader söka tillgodose detta behov i dess helhet. Jag ansåg därför en begränsning nödvändig, även om härvid järnvägsförslag av avsevärd ekonomisk betydelse bleve utsovrade och ställda på framtiden. Jag fann i anslutning här till tvärbanorna böra i sin helhet under närmaste tid utföras endast under den förutsättningen, att de uppfyllde såväl kravet på synnerlig lämplighet som förbindelseleder mellan de viktigaste kulturdistrikten kring inlandsbanan och med dem närmast samhörande kustområden och hamnstäder, som ock kravet på att beröra de i jordbruks- och industriellt hänseende mest framskridna och utvecklingsdugliga älvdalsområdena.

På grund härav ansåg jag mig förhindrad att förorda upptagande i byggnadsplanen av dels de ifrågasatta tvärbanorna Långsele—Ulriksfors och Mellansel—Råsele, dels ock den väster om Lycksele belägna delen av en tvärbana över nämnda plats, varvid jag emellertid beträffande sistnämnda tvärbana framhöll, att det i en framtid möjligen torde finnas lämpligt att framdraga densamma till inlandsbanan.

I järnvägsstyrelsens nu slutförda förnyade utredning har tvärbaneproblemet skärskådats ur väsentligen samma synpunkter som i denna min förenämnda framställning. Styrelsen har emellertid vid frågeställningens besvarande gått djupare i detaljer och framfört ett betydande och mångsidigt siffermaterial. I vissa fall, där riktigheten av förutvarande grundläggande uppgifter ställts i fråga, har styrelsen verk-

ställt förnyad mera detaljerad utredning, varvid riktigheten av föregående beräkningar i allt väsentligt bestyrkts.

Denna styrelsens förnyade, detaljerade och omsorgsfulla utredning leder till alldeles samma slutledningar, som dem styrelsen framfört redan i sin skrivelse i ämnet den 11 februari 1916. Styrelsen har således icke funnit anledning att i fråga om valet mellan olika ifrågasatta huvudsträckningar frångå sin förutvarande uppfattning, till vilken jag i min nämnda framställning i huvudsak anslutit mig.

Vid sådant förhållande torde det vara mig tillåtet, att, utan att ånyo ingå på en mera detaljerad granskning av tvärbaneproblemet, hänvisa till dels min framställning i ämnet den 31 mars 1916, dels järnvägsstyrelsens senaste förut refererade skrivelse. Dock ber jag att, efter den förnyade prövning jag underkastat tvärbanefrågans huvuddrag, få i kortfattad form framlägga min uppfattning i denna fråga, därvid jag tillåter mig förutskicka den anmärkning, att jag ej funnit anledning frångå min föregående år uttalade åsikt i frågan.

Först ber jag då att få erinra om, att tvärbaneproblemet har upprunnit ur nödvändigheten att finna sådana förmedlingslänkar mellan den nya inre och den äldre yttre stambanan, att icke inlandsbanan skulle komma att medföra skadliga omvälvningar i de intresseområden, som naturliga vägar och historisk hävd skapat i övre Norrland. Men under utredningsarbetet har allt klarare framgått, att tvärbanorna ha en, oberoende av deras transiteringsuppgifter, självständig uppgift för utvecklingen av de lokalt berörda områdenas näringsliv, en uppgift som, vad vissa av banorna angår, måste anses än större och viktigare. Tvärbaneproblemet bör därför allsidigt skärskådas med noggrannt avvägande av olika inverkanse faktorerens betydelse.

Skola järnvägar i övre Norrland bliva till verkligt stort gagn för befolkningen och leda till en större industriell utveckling, synes det mig nödvändigt, att de förläggas så, att de komma i beröring med dels de nuvarande kommunikationsmedlen — landsvägarna vid viktigare vägknutar och flottlederna vid lugnvatten, lämpliga till upptagningsmagasin för största möjliga avverkningsområden — dels ock de i de största vattenfallen varande kraftkällorna. Undersöker man belägenheten av dessa för trafikens utveckling viktiga platser, finner man, att de — med få undantag — äro belägna kring de flodsträckor, som ligga under den marina gränsen vid cirka 250 meters höjd över havet, det vill säga i Vindelälvens dalgång upp till trakten ovan Åmsele, i Umeälvens dalgång till Lycksele kyrkoplats, i Ångermanälvens dalgång till Junsele kyrkoby, i Fjällsjöälvens dalgång till Bodums kyrkoby och

i Faxälvens dalgång till Ramsele kyrkoby. Upp till dessa platser sträcker sig de marina lerornas och älvsedimentens region med sin för åkerbruk lämpliga jord och sin tätare befolkning; ovanför vidtager moränregionen med sin mera svårbearbetade mark och sin mera spridda befolkning. Nedanför denna höjdgräns gå älvarna i större lutning med fall efter fall, ovanför är lutningen svagare, fallen lägre och vattenmängden mindre, och slutligen bliva vid befintliga lugnvatten i älvarna flottningsområdena större, ju längre österut man kommer.

Dessa geografiska förhållanden måste enligt min uppfattning vara de grundläggande vid val av tvärbanor, som således böra företrädesvis förläggas till de stora älvarnas dalgångar. Av det förut refererade siffermaterialet liksom av det kartmaterial, som styrelsen bifogat sin skrivelse, nämligen dels Norlindhs befolkningskarta, dels en vattenfallskarta, vilken senare jag ber att få bilägga protokollet, framgår omedelbart den avgjorda överlägsenheten över andra ifrågasatta linjer ur här berörda synpunkter av dels en bana i huvudsträckning Forsmo—Hoting, dels en bibana till Lycksele, vilken senare vid val av Hällnäslinjen verksamt berör två dalgångar. Vad en bana i Faxälvens dalgång (Långsele—Ulriksfors) angår, finge densamma — enligt vad vid behandlingen av frågan om val av sträckning för den ångermanländska tvärbanan kommer att närmare visas — en mera inskränkt betydelse på grund av trafikområdets snäva begränsning, den mindre vattenkraftstillgången, frånvaron av lämpligt magasin för flottgoods och älvens segelbarhet till Edsele och efter kringgåendet av en fors vidare till Ramsele. Tvärbanan Mellansel—Råsele kommer in i Ångermanälvens dalgång först i dess högre inom moränregionen liggande del, varför vattenkrafttillgången är ringa och bosättningen spridd. Dess största betydelse för det lokalt berörda området ligger däri, att Åsele viktiga vägknut beröres. Motsvarande anmärkningar kunna riktas mot delen Lycksele—Stensele av en tvärbana över Lycksele, som dock kommer i beröring med vissa för trafikens utveckling viktiga platser, såsom Kattisavan, Bastuträsk och Bålforsen.

Tvärbanan Jörn—Avaviken intar i viss mån en särställning. Banan löper å en plant liggande vattendelare mellan Skellefte och Byske älvar, där odlingsmöjligheterna äro exceptionellt gynnsamma och redan givit anledning till uppkomsten av Lapplands största jordbrukssamhälle vid Glommersträsk. Den genomgår goda skogsmarker, som till övervägande del tillhöra kronan. De höga flottningskostnaderna å de små vattendragen försvåra virkesutförseln, varför trävaror väntas komma att i stor utsträckning direkt tillföras järnvägen. Flera viktiga vägknutar och två relativt större samhällen, Arvidsjaur och Glommersträsk, beröras,

och slutligen för tvärbanan, med en längd av endast 10 mil, direkt till de stora Arjeplogssjöarnas östligaste sjöände.

I fjällområdet bilda de stora sjöarna de viktigaste äldre kommunikationsmedlen. Det måste anses vara en uppgift företrädesvis för inlandsbanan att förmedla samarbetet med dessa samfärdsleder. Vid inlandsbanans planerande har också nödig hänsyn härtill tagits, i det banan just berör de stora lapplandsjöarnas sydänder. Antalet stora sjöar är så stort, att man icke kan ifrågasätta en tvärbana upp till var och en av dem. Detta synes mig heller alldeles icke erforderligt, då den trafik, som från fjällsjöarnas trafikområden kan beräknas skola gå i riktning från och till bottnisk hamn, så vitt man nu kan se, under lång tid framåt blir tämligen obetydlig och i regel ingalunda påkallar genaste möjliga väg till hamn.

Motsvarande förhållande råder i fråga om relationen mellan antal kuststäder och antal tvärbanor. Det synes mig icke berättigat att kräva, att varje kuststad skall få sin direkt på staden pekande tvärbana, när dock vissa av tvärbanorna hava sådant läge, att de gagna flera städers intressen, utan att skada någons.

Ur dessa synpunkter finner jag, att en bana Forsmo—Hoting mycket väl kan upptaga de funktioner i transiteringshänseende, som skulle tillkomma banorna Mellansel—Råsele och Långsele—Ulriksfors. Den tillgodoser i nära samma grad Örnsköldsviks och Härnösands intressen samt får vid Hoting en centralt belägen anslutningsstation för inlandsbaneområdet från Ströms till Vilhelmina socknar. Däremot blir denna järnväg lika litet som Jörn—Avaviken tillfredsställande för Umeå och vissa delar kring inlandsbanan i Västerbottens län. I ett fullt tillfredsställande system för tvärbanor bör därför ingå en bana över Lycksele till Stensele.

De ekonomiska synpunkter, som jag förra året anlade i syfte att nedpressa byggnads- och driftkostnader för detta nya järnvägssystem så långt, som med ett klokt tillvaratagande av berörda traktors resurser kan vara förenligt, torde icke hava förlorat i betydighet. Jag måste dock inlägga min gensaga mot ett sådant ekonomiskt betraktelsesätt, att man, såsom förslaget är, med full vetskap om otillräckligheten därav tillsvidare bygger endast en centralt belägen tvärbana — Mellansel—Råsele — då denna bana i övrigt har sådant läge, att den av samtliga ifrågasatta har de minsta förutsättningarna att inom eget trafikområde gagna näringslivets utveckling. Såsom järnvägsstyrelsen visat, måste ett eventuellt sådant beslut leda till ökad kostnad, enär byggande av de tillbakasatta, men mera behövliga järnvägarna icke torde kunna avvisas.

Mera ovisst kan synas, huruvida bandelen Lycksele—Stensele av en tvärbana över Lycksele redan nu bör beslutas och upptagas i byggnadsplanen eller ställas på framtiden. Det av järnvägsstyrelsen numera

framlagda siffermaterialet, belysande det relativa värdet av en tvärbana Hällnäs—Stensele och av en bibana Hällnäs—Lycksele, bestyrker till fullo, vad jag tidigare anfört rörande dels det oavvisliga behovet av en järnväg till Lycksele, dels det relativt vida mindret för lokalt berörda områden av en fortsättningslinje upp till inlandsbanan. Då järnvägsstyrelsen dock förordar beslut redan nu om byggande i dess helhet av en tvärbana över Lycksele till Stensele, är det under framhållande av, att banan är behöflig som transitoban, en uppfattning som även jag delat och fortfarande delar. Samma synpunkt anlägges av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län, som i en till Eders Kungl. Maj:ts ingiven skrivelse i tvärbanefrågan anfört bland annat,

att det för Västerbottens län vore av största vikt, att den ifrågasatta banan mellan norra stambanan och Lycksele utsträcktes till Stensele, ty i annat fall skulle, även om banorna Sollefteå—Höting och Jörn—Åvaviken kom till stånd, i själva verket icke mellan inlandsbanan och norra stambanan skapas någon sammanbindningslänk med utfartsväg till havet vid svensk kust inom hela Västerbottens län, ett län, som har en bredd av ungefär 30 mil. De naturliga handelsvägarna skulle även bli betänkligt rubbade, om icke Lyckselebanan utsträcktes till Stensele, då denna plats och hela området väster därom längs övre delen av Ume älv sedan ålder hade haft sin handelsväg över Lycksele till Umeå. Blev denna förbindelse med Stensele icke byggd, komme vidare de nuvarande förbindelserna på Norge att ytterligare utvecklas, och möjligheterna att draga de övre lappmarkssocknarnas handelsförbindelser över svenskt område till svensk hamn bleve ringa eller mycket små.

Järnvägsstyrelsen placerar ifrågavarande linje Lycksele—Stensele sist bland de av styrelsen föreslagna linjerna och ifrågasätter jämväl, såvida statsekonomiska skäl göra en ytterligare begränsning i den närmaste byggnadsplanen för tvärbanoerna oundgängligen nödvändig, att tiden för byggnadsplanen utsträcket, varvid bandelen Lycksele—Stensele, såsom den ur ekonomisk synpunkt minst bärkraftiga, synes styrelsen kunna sättas som sista led i byggnadsplanen.

Rörande önskvärdheten av sagda banas byggande föreligger ingen mera avsevärd skillnad mellan styrelsens uppfattning och den, jag tidigare framlagt för Eders Kungl. Maj:t. Dock gäller frågan, om man vid nu ifrågavarande byggnadsplan skall begränsa sig till endast sådana banor, som ur mera allsidig synpunkt framstå som oundgängligen nödvändiga, eller utvidga programmet till att upptaga åtminstone en linjesträckning, varav behov förnämligast föreligger ur synpunkten att erhålla en behöflig förbindelseled mellan de båda längdbanorna.

Rättast och konsekventast synes mig vara att för närvarande upptaga i byggnadsplanen endast de ur alla synpunkter strängt erforderliga

banorna och hänskjuta till kommande tider nödiga kompletteringar av järnvägsnätet, och kan jag således icke för det närvarande förorda bandelen mellan Lycksele och inlandsbanan till byggnad, ehuru jag erkänner önskvärdheten av denna banas byggnad, så snart förhållandena det medgiva.

I det jag ber att i det följande få upptaga till behandling frågan om den närmare sträckningen för vissa banor, får jag således i överensstämmelse med min framställning den 31 mars 1916 förorda till byggnad dels en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar, dels en tvärbana Jörn—Avaviken och dels slutligen en bibana mellan norra stambanan och Lycksele.

Val av
sträckning
för en tvär-
bana i
Ångerman-
älvens och
Fjällsjö-
älvens dal-
gångar.

Jag ber att vidare få övergå till en närmare prövning av sträckningen för en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar.

Det övre ångermanländska landskapet är delat i två kulturområden, belägna kring dels Ångermanälven och Fjällsjöälven dels Faxälven, och åtskiljas dessa områden av en vattendelare, som reser sig till avsevärd höjd. Skola dessa områden i sin helhet tillgodoses med en enda järnväg utan bibanor, måste åt banan givas en riktning, som än kröker åt väster och än åt norr, varvid banan dels avsevärt förlänges, dels erhåller oförmånliga lutningsförhållanden. Dock kan även vid sådan krökande riktning banan ej bringas i så tillfredsställande närhet till alla för trafikens utveckling viktiga platser, att byggande av framtida bibanor helt undvikas. Sträckningar, gående konsekvent antingen i Faxälvens dalgång eller i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar, få ett gynnsammare höjdläge i terrängen i förhållande till den odlade bygden, en kortare längd och mindre lutningar, men nå icke lika stora trafikområden som mera buktande linjer. Anslutning med norra stambanan för en bana i Ångermanälvens dalgång kan vidare ske på mer än ett sätt.

Dessa förhållanden göra det till ett tämligen invecklat problem att finna bästa tänkbara lösning för den ångermanländska järnvägsfrågan, och järnvägsstyrelsen har vid sin förnyade prövning underkastat frågan en ingående undersökning, varvid jämväl behovet av framtida bibanor upptagits till preliminär granskning.

Längder och
kostnader.

I första rummet har styrelsen verkställt utförliga tekniska undersökningar, avseende att fastställa relationen mellan byggnadskostnader för dels ett större antal tänkta huvudlinjer, dels anslutning vid norra stambanan och dels ett antal framtida bibanor. Dessa kostnadsberäkningar, som alla äro grundade på de arbets- och materialpriser, som

gällde år 1914 före kristiden, avvika för vissa sträckningar på av styrelsen närmare angivna skäl delvis i någon mån från de kostnadsuppgifter, som styrelsen lämnat i skrivelse den 11 februari 1916.

I följande tabell äro längder och kostnader för ej mindre än åtta alternativa linjesträckningar angivna, vilka samtliga finnas utmärkta å den vid protokollet fogade kartan över ifrågasatta och av järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningar av inlandsbanan och tvärbanor. Därjämte ber jag få bilägga protokollet en specialkarta över framställda förslag till vinnande av anslutning med norra stambanan för en järnväg i Ångermanälvens dalgång.

S t r ä c k n i n g.	Längd km.	Kostnad kronor.
1. Långsele—Edsele—Ramsele (kyrkbyn)—Ulrikfors	117,6	7,342,000
2. " " " —Backe—Hoting.....	130,2	8,798,000
3. " —Näcksjön—Sörtanflo—Forsås—Åkvisslan—Backe—Hoting ¹⁾	130,8	9,140,000
4. " " " " —Kilsjön—Backe—Hoting ¹⁾	143,6	9,836,000
5. Forsmo—Sörtanflo—Forsås—Åkvisslan—Backe—Hoting ²⁾	119,9	8,700,000
6. " " " —Kilsjön— " " ²⁾	132,7	9,396,000
7. Långsele—Näcksjön—Sörtanflo—Forsås—Norrnäs fäbodars—Ramsele (Krången)—Backe—Hoting ¹⁾	141,5	10,200,000
8. Forsmo—Sörtanflo—Forsås—Norrnäs fäbodars—Ramsele—(Krången)— Backe—Hoting ²⁾	130,6	9,760,000

¹⁾ I förslagen ingår icke en andra bro över Faxälven vid Långsele; denna bro beräknas till 235,000: —
ej heller ingår kostnaden för banans inledning till Långsele från brostället, uppskat-
tad till 65,000: —

²⁾ Kostnaden för anordnande av bro över stambanan vid Forsmo för den händelse tvärba-
nan skulle framdragas direkt över Österås och Granvåg till Sollefteå skulle dessutom kosta 254,000: —

Härefter ber jag att någorlunda utförligt få redogöra för järnvägsstyrelsens förnyade utredning i övrigt och för de resultat, vartill styrelsen kommit.

Innan järnvägsstyrelsen ingår på granskning av de olika alternativa sträckningarna, framlägger styrelsen till orientering följande tabell över närmast berörda socknars folkmängd med mera.

Allmänna för-
utsättningar
och principer.

	Antal in- vånare 1 januari 1915.	Odlad jord (hela socknarna) hektar.	Odlings- värd jord hektar.	Lands- vägs- avstånd i genom- snitt till nuvarande station km.	Vatten- krafts- tillgång (9 måna- ders effekt) hkr.	Anm.
Faxälvens dalgång.						
a) Ovanför norra stambanan:						
Ström, del av	591	—	2,155	14	4,250	{ Station vid Ul- riksfors. Ångbåtsled till Helgum.
Ramsele, del av	2,910	1,547 ¹⁾	13,189	55	40,900	
Edsele	2,015	908	3,762	36	10,000	
Summa a)	5,516	2,455	19,106	—	55,150	
b) Vid norra stambanan:						
Helgum	3,008	2,050	2,718	—	—	Station.
Långsele	3,079	1,675	—	—	—	Station.
Summa b)	6,087	3,725	2,718	—	—	
Ångermanälvens och Fjäll- sjöälvens dalgångar.						
a) Ovanför norra stambanan:						
Bodum	1,630	558	4,706	28	13,200	
Fjällsjö	2,345	785	3,898	44	5,600	
Ramsele, del av	1,200	— ²⁾	5,000	77	1,650	
Junsele	3,805	1,203	20,703	61	96,900	
Ådals-Liden	2,394	1,102	13,142	30	95,600	
Summa a)	11,374	3,648 ²⁾	47,449	—	212,950	
b) Vid norra stambanan:						
Resele	2,523	1,086	6,238	11	33,400	{ Station vid Sel- sjön.
Summa b)	2,523	1,086	6,238	11	33,400	

¹⁾ Härav c:a $\frac{1}{4}$ i Fjällsjöälvens dalgång.²⁾ Jfr not. 1.

Styrelsen gör vidare följande principiella uttalanden:

»Av ovanstående tabells uppgifter, jämförda med vad redan i det föregående yttrats i fråga om värdet av en tvärbana Forsmo—Hoting i jämförelse med en tvärbana Långsele—Ulriksfors, torde få anses visat, att tvärbanan bör huvudsakligen dragas i Fjällsjö- och Ångermanälvar-

nas dalgångar. Det område, som såväl med hänsyn till omfattningen och arten av odlingsvärd jord, som främst i betraktande av de utomordentliga vattenkraftsresurserna bör i främsta rummet tillgodoses med järnväg, ligger i Ådals-Lidens och Junsele socknar kring och ovan Fjällsjö- och Ångermanälvarnas sammanflöde nedom Åkvisslanforsen.

Tvärbanan måste beräknas framdeles erhålla en jämförelsevis betydande trafik såväl i transito som ock från sitt lokala trafikområde, detta senare i alldeles särskild grad, om en på vattenfallens energi baserad storindustri kommer till stånd. Styrelsen finner det därför i högre grad än för andra tvärbanor angeläget, att banan erhåller jämförelsevis goda lutningsförhållanden, enär i annat fall de framtida driftkostnaderna komma att ställa sig höga, dels på grund av ökad kolåtgång, dels ock genom hindret att framföra trafiken i tunga godståg.

Den närmaste hamnen för banans trafik blir Nyland, som dock icke ännu är anordnad som hamn och icke kan hållas öppen så lång tid som Örnsköldsvik och Härnösand. Såväl Härnösand som Örnsköldsvik driva jämte Sollefteå handel — med övervikt för Härnösand — på den övre ådalen. Av detta förhållande framgår, att anslutningen med norra stambanan bör lämpligast väljas så, att med möjligast raka sträckning för banan förenas tillgodoseende av såväl Härnösands som jämväl Örnsköldsviks intressen.

Slutligen bör hänsyn tagas till kostnadsfrågor.»

Styrelsen anser sig till en början, på grund av Faxälvdalens allmänna underlägsenhet, lika litet eller mindre än en konsekvent i Faxälvens dalgång gående bana kunna förorda banor, som vid tvärbanans mitt övergå från den ena till den andra dalgången och avstyrker således banorna Långsele—Ulriksfors och Långsele—Edsele—Hoting.

Banor övergående från den ena till den andra dalgången.

År 1916 förelågo två alternativ med avvikande sträckning i banans mellersta delar, nämligen dels Åkvisslanlinjen, dels Kilsjölinjen. Före det slutliga valet mellan dessa sträckningar förbehöll sig styrelsen rätt att verkställa förnyad utredning. Sedermera har styrelsen undersökt även ett alternativ över Norrnäs fäbodars, som i någon mån tillgodoser Edsele socken och väl tillgodoser Ramsele socken, men går direkt på Fjällsjö, härvid lämnande Junsele socken ur räkningen.

Sträckningar i banans mellersta delar.

Den av styrelsen verkställda undersökningen rörande dessa linjers inbördes företräden utfaller på följande sätt.

»Åkvisslanlinjen», anför styrelsen, »tillgodoser på bästa sätt de stora jordbruksintressena i Adals-Liden och Junsele. Synnerligen riklig och godartad odlingsjord finnes i linjens omedelbara närhet. Till följd av sitt låga höjdläge i älvens närhet och även å sträckan Tågsjön—Fjällsjön, där linjen framgår på längre avstånd från älven, blir järnvägen för befolkningen av större gagn än de andra alternativen, som till väsentlig del gå på vattendelarnas höjdryggar. Härigenom möjliggöres och tillförseln av träkol och skogsprodukter från större avverkningsområden. Från Junsele kyrkbygd till station vid Tågsjön blir endast 9 kilometer lätt väg. Skulle kolugnar med större produktion uppstå vid Betarsjön, kan lastspår utan allt för betydande kostnad dit anläggas.

Alternativets mest avsevärda olägenhet är, att det icke tillgodoser trafikbehovet i Ramsele socken. Detta göres på ett lyckligt sätt av det linjeförslag, som efter Norrnäs fäbodrar på vattendelaren mellan Fjällsjö- och Faxälven här benämnts Norrnäsalternativet. Denna linje blir dock i stället av ingen betydelse för Junsele socken. Då linjen vidare blir 11 kilometer längre och 1,060,000 kronor dyrare än Åkvisslanlinjen, anser styrelsen den böra lämnas ur räkningen.

I 1916 års underdåniga skrivelse i ärendet har styrelsen ställt sig tveksam i valet mellan Kilsjö- och Åkvisslanalternativen samt förbehållit sig att först efter ytterligare utredningar få avgiva definitivt förslag. Sådana utredningar hava numera verkställts.

Vid de förhandlingar, som härvid blivit förda med inbyggare i respektive socknar och med av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande utsedda förtroende-män, har framgått, att man numera icke anser Kilsjölinjens kompromissförslag tillfredsställande, utan föredrar en mera konsekvent lösning av banproblemet.

En företagen jämförelse mellan de järnvägsekonomiska resultat, som de båda linjerna få beräknas giva, ger vid handen, att inkomsterna å Kilsjölinjen trots den större banlängden icke kunna beräknas högre utan kanske snarare lägre än å Åkvisslanlinjen, medan å andra sidan utgifterna för drift, underhåll och ränta måste beräknas bliva avsevärt högre å den förstnämnda linjen.

Vad inkomsterna angår, baserar sig nämnda beräkning på det förhållandet, att, medan Åkvisslanlinjen framgår tämligen lågt i den kuperade terrängen, härvid underlättande tillförsel av varor, skulle vid Kilsjölinjen långa sträckor ligga å höjdparter, dit tillförseln, särskilt av träkol och skogsprodukter, bleve försvårad. Stationen vid Kilsjön bleve på grund av sitt läge, 6 kilometer från Ramsele kyrkobygd och 100 meter över denna, icke ägnad att i konkurrens med båtarna å Faxälven draga till sig hela trafiken och än mindre att upparbeta en större sådan.

Verkställda beräkningar rörande banlängder, byggnadskostnader och skillnader i ränte- och driftkostnader för de båda alternativen resultera i följande siffror.

	Forsmo—Hoting över		Kilsjölinjen jämförd med Åkvisslan- linjen.
	Kilsjön.	Åkvisslan.	
Verklig väglängd	132,7	119,9	+ 12,8
Ökning av virtuell banlängd utöver verklig banlängd ¹⁾ »	81,7	61,9	+ 19,8
Byggnadskostnad	9,396,000	8,700,000	+ 696,000
5 % ränta härå	469,800	435,000	+ 34,800
Beräknad skillnad:			
i driftkostnad	—	—	+ 41,800
i ränte- och driftkostnad	—	—	+ 76,600

¹⁾ Virtuella banlängden här beräknad i avseende på kostnaderna för dragkraften.

Då således ett endast nödtorftigt tillgodoseende av Ramsele sockens trafikbehov genom Kilsjölinjen skulle kräva en årlig merkostnad av cirka 77,000 kronor och detta tillgodoseende måste ske på bekostnad av dels transitotrafiken, som finge sin väg ökad med 13 kilometer, dels Ådals-Lidens och Junsele socknar, som genom Åkvisslanlinjen skulle vinna avsevärda förmåner, anser styrelsen, att linjen över Åkvisslan bör ges ett avgjort företräde framför linjen över Kilsjön.»

Styrelsen anser vidare, att en framtida lösning av Ramsele järnvägsfråga bör sökas på ett mera följdriktigt sätt, än det Kilsjölinjen erbjuder, och framlägger följande alternativ för en sådan lösning:

Framtida
lösning av
Ramsele järn-
vägsfråga.

»Verkställda undersökningar hava givit till resultat, att en bibana Forsås (Ådals-Liden)—Krången (Ramsele) över Norrnäs fäbodrar skulle få en längd av 28,1 kilometer och kräva 2,009,000 kronor i byggnadskostnad. En dylik bibana, vilken ytterligare skulle kunna utsträckas längs Faxälven till Ulriksfors, synes styrelsen ägnad att på ett i det hela tillfredsställande sätt tillgodose det mera framträdande trafikbehovet i Faxälvens dalgång. Emellertid kan även annan lösning av Faxälvsdalens järnvägsfråga tänkas, som på ett än fullständigare sätt tillgodoser dalgångens intressen. Ett uppskov ~~med~~ denna sistnämnda järnvägsfrågas upptagande till prövning synes styrelsen utan större olägenhet kunna göras och vara särskilt motiverat, enär vägledande erfarenhet i sådant fall skall kunna vinnas rörande dels Forsmo-Hotings lämplighet att besörja driften mellan kusten och Ströms Vattudal, dels behovet av järnväg för vattenfallens utnyttjande.»

Ett än fullständigare tillgodoseende av Junsele sockens intressen, än vad även Åkvisslanlinjen kan erbjuda, har ifrågasatts böra vinnas genom att leda Åkvisslanlinjen från Tågsjön i en båge upp till Betarsjön samt vidare längs denna sjö förbi byn Vallen till Fjällsjö, varigenom dels järnvägen skulle bringas några

Alternativ
längs
Betarsjön.

kilometer närmare Junsele kyrkobygd, dels Betarsjön, som har ett vidsträckt skogsområde med bland annat stora kronoparker, skulle komma att beröras. Styrelsen avstyrker dock detta förslag såsom längre och dyrare och anser det lämpligare att, vid framtida behov ett lastspår för trafik av träkol och skogsprodukter framdrages till Betarsjön eller eventuellt en bibana bygges till Junsele kyrkoby, vilken bana med en längd av 9,3 kilometer beräknas utförd för en kostnad av 553,000 kronor.

Anknytning
med norra
stambanan.

Slutligen upptager styrelsen till ingående behandling frågan om den lämpligaste *anknytningen med norra stambanan*. Svårigheterna att finna en ur alla synpunkter fullt tillfredsställande lösning av denna fråga anges bero därpå, att den nuvarande föreningsstationen med Sollefteåbanan, Långsele, ligger vid Faxälven, som genom en hög och brant vattendelare är skild från Ångermanälvens dalgång, i vilken tvärbanan bör gå fram. Följande olika förslag till lösning av anslutningsfrågan framläggas.

Alt. 1. *Forsmoalternativet*, enligt vilket banan framdrages i Ångermanälvens dalgång till norra stambanan vid Forsmo (Västerås), varefter en skiljestation anordnas för omrangering av norrgående trafik, medan tvärbanetågen från Forsmo framgå å stambanans spår till Långsele, som således blir tvärbanetågens egentliga ändpunkt.

Alt. 2. *Näcksjöalternativet*, enligt vilket banan från sydligast möjliga punkt i Ångermanälvens dalgång drages över vattendelaren mellan sistnämnda älv och Faxälven till Långsele.

Alt. 3. *Mosjöalternativet*, enligt vilket banan från samma punkt i Ångermanälvens dalgång som enligt alt. 2 drages över vattendelaren till närheten av Helgumsjöns norra ände, Mosjön, för att därifrån ledas till Långsele.

Alt. 4. *Sollefteåalternativet*, enligt vilket Forsmolinjen framdrages till Sollefteå, med övergång av Faxälven vid Granvåg. I samband härmed nedlägges Långsele—Sollefteå järnväg, varvid Långsele stations egenskap av föreningsstation bortfaller. I stället anordnas efter viss omläggning av norra stambanan en ny föreningsstation (Österås) i vinkeln mellan Ångerman- och Faxälvarna på norra sidan av sistnämnda älv.

Prövningen av dessa förslag verkställas närmast ur *allmän ekonomisk* och därefter ur *järnvägsekonomisk* synpunkt. Till en början avser dock prövningen endast alternativen 1—3, enär alternativ 4 kan sägas vara en komplettering av alt. 1, vilken komplettering bör ses i jämförelse med annat jämväl ifrågasatt alternativ för framtida komplettering.

Längduppgifterna visa, att från stationer å Hotinglinjen blir väglängden till Härnösand:

enligt alt. 1	25 km. längre än till Örnköldsvik
» » 2 och 3	4 » kortare » » »

På grund härav framstår alternativ 1 såsom det för Örnsköldsvik förmånligare, medan Härnösand vinner ökad konkurrenskraft gent emot Örnsköldsvik, om alternativ 2 eller 3 kommer till utförande. Av lämnade uppgifter övergodstrafikens storlek vid Helgums och Selsjöns stationer framgår, att största intresse av kortaste väg bör finnas även för Örnsköldsvik.

Den totala väglängden till hamn från anslutningsstationen Hoting vid inlandsbanan blir enligt de tre första alternativen följande:

A l t e r n a t i v .	Egen banlangd.	Hela väglängden till			
		Sollefteå.	Nyland.	Härnösand.	Örnsköldsvik.
	K i l o m e t e r .				
<i>Åkvisslanlinjen</i>					
alt. 1 (via Forsmo)	119,9	148	188	250	225
alt. 2 (via Näcksjön)	130,8	145	185	247	251
alt. 3 (via Mosjön)	138,5	152	192	254	258

Alternativ 1 erbjuder i det hela de kortaste transporterna till hamn. Alternativ 2 ger visserligen 3 kilometer kortare väg till Härnösand, Nyland och Sollefteå, men ock 26 kilometer längre väg till Örnsköldsvik.

I fråga om tillgodoseendet av det lokala trafikbehovet genom olika linjer anföres, att av Resele sockens 2,523 invånare 1,914 skulle få gagn av järnvägen till Forsmo med en förkortning av vägen till station från i genomsnitt 11 till endast 3 kilometer. För Sollefteå växande stadssamhälle samt militära förläggningar i Sollefteå vore en ökad livsmedelstillförsel av behovet påkallad, och kan sådan, om järnväg bygges, erhållas från Resele, vilken socken är känd som den bördigaste och burgnaste i hela den övre ådalen.

Alternativen till Långsele skulle däremot icke få någon betydelse för Resele sockens centrala delar. *Näcksjölinjen* skulle få löpa 29 kilometer genom skogsbygden, utan att anträffa annat än fåbodställen. I trakten kring Näcksjön ligga visserligen odlingar kring därvarande många fåbodar, och annan odlingsbar mark finnes, men förutsättningar för uppkomsten av någon större by därstädes anses vara små, även om järnväg anlägges. Ur det lokalt berörda områdets synpunkt finge således Formolinjen det mest avgjorda företräde framför Näcksjölinjen.

Mosjölinjen berör ej bygd på den 20 kilometer långa sträckan mellan Flakaberg och Mosjön. En station vid Mosjön skulle emellertid kunna få en avsevärd betydelse, som dock väsentligt förringas därav, att en livlig ångbåts trafik bedrivs på Helgumsjön.

Med hänsyn till Näcksjölinjens ytterst ringa betydelse för trakten anser styrelsen Mosjölinjen böra hava avgjort företräde framför Näcksjölinjen ur det lokala näringsintressets synpunkt. Däremot anser styrelsen linjen ur ifrågasättande synpunkt, på grund av sjötrafiken å Helgumsjön, icke kunna tävla med Formolinjen i betydelse. Då linjen emellertid skulle medföra en vägförlängning gent emot Näcksjölinjen av 7,7 kilometer och draga häremot svarande ökning i

anläggnings- och driftkostnader, finner styrelsen alternativet ur samlad synpunkt i allmänt ekonomiskt hänseende underlägset Näcksjöalternativet och således icke böra ifrågakomma till utförande.

Styrelsen övergår härefter till en granskning av alternativen ur *järnvägs-ekonomisk* synpunkt, varvid dock Mosjöalternativet såsom varande underlägset andra alternativ lämnas ur räkningen.

Trafikinkomsterna beräknas bli större å en linje genom Resele socken till Forsmo än å Näcksjölinjen.

Byggnadskostnaden för en linje till Forsmo beräknas bli 440,000 kronor lägre än för en linje över Näcksjön till Långsele.

Genom styrelsens försorg utförda driftkalkyler visa, att de årliga utgifterna för trafikering av Forsmo—Hoting inklusive ränta å byggnadskostnaden vid beräknade 4 tågpar dagligen skola understiga utgifterna för trafikering av Näcksjölinjen med 35,300 kronor.

Atminstone till dess i framtiden trafikens storlek lägger hinder i vägen för framförande av såväl norra stambanans som tvärbanans tåg å sträckan Forsmo—Långsele, får alltså enligt styrelsens noggranna beprövande Forsmolinjen anses ur driftekonomisk synpunkt överlägsen Näcksjölinjen.

När framdeles ett andra spår eventuellt behöver läggas till Långsele, vilket styrelsen anser inträda efter tidigast 10 å 20 års trafik och sannolikt först efter avsevärt längre tid, ökas kostnaderna för Forsmolinjens trafikerande något.

Tages emellertid hänsyn till vunna driftsbesparingar, tills nytt spår behöver utläggas, beräknas, att de genomsnittliga årliga utgifterna för drift och underhåll för alternativen Forsmo—Hoting, kompletterat med ett framdeles lagt andra spår Forsmo—Långsele, understiga motsvarande utgifter för Näcksjölinjen med 17,600 kronor, om dubbelspår med mera måste inläggas redan efter tio år och med 25,700 kronor, om dubbelspår med mera behöver utläggas först efter tjugo år.

De verkställda beräkningarna ge enligt styrelsens åsikt bestämt vid handen, att Forsmoalternativet ur järnvägsekonomisk synpunkt likasom ur nationalekonomisk synpunkt är överlägset Näcksjöalternativet.

Styrelsen övergår därefter till en omsorgsfull prövning av förenämnda alternativ 4, Forsmolinjens framdragande till Sollefteå i samband med nedläggning av Långsele—Sollefteå järnväg och anordnande av ny föreningsstation vid Österås.

Styrelsen anser denna fråga böra avgöras ur rent järnvägsekonomiska synpunkter. Några viktigare statsintressen anses icke vara knutna till det direkta spåret till Sollefteå.

Verkställda beräkningar rörande byggnadskostnaden för ett fullständigt genomförande av detta alternativ sluta på en summa av 3,750,000 kronor utöver kostnaderna för anslutning vid Forsmo och begagnande av förutvarande spår till Långsele.

Med hänsyn till denna höga merkostnad och i övrigt utförda driftkalkyler avstyrker styrelsen byggande av en fortsättningslinje till Sollefteå.

Slutligen sammanfattar styrelsen sitt yttrande i den ångermanländska järnvägsfrågan på följande sätt.

»Såväl *allmänt ekonomiska* som *järnvägsekonomiska* synpunkter tala jämlikt förestående förnyade utredning för en tvärbana i Fjällsjö- och Ångermanälvarnas dalgångar mellan Forsmo och Hoting i direction över Åkvisslan, varför styrelsen utan tvekan förordar en sådan sträckning.

Beträffande framdeles eventuellt erforderliga kompletterande nybyggnader vid norra stambanan finner styrelsen viktigare statsintressen ej vara förbundna med en fortsättningslinje till Sollefteå, varför, då ett framtida byggande och trafikering av ett andra spår till Långsele ställer sig järnvägsekoniskt fördelaktigare, styrelsen uttalar sig för sistnämnda framtidsalternativ.»

Järnvägs-
styrelsens
samman-
fattning.

Vid den närmare prövningen av ifrågavarande tvärbanas sträckning synes mig bestämmande hänsyn böra tagas till storleken och arten av den trafik, som banan kan antagas få att besörja. Jag tillåter mig erinra om, att banan skall få att förmedla trafiken mellan å ena sidan för jordbruk synnerligen utvecklingsdugliga områden kring inlandsbanan så i norr som i söder från Hoting räknat och å andra sidan ett starkt industrialiserat område kring Ångermanälvens mynning samt att därjämte kring själva banan befintliga naturtillgångar ge anledning förvänta en rik ekonomisk uppblomstring. Om ock banans trafik under den första tiden ej kan antagas bli synnerligen stor, synes man därför kunna motse en snabb utveckling därhän, att banan blir en av de mera starkt trafikerade i Norrland.

Departements-
chefen.

Vid sådant förhållande synes banan böra ges en så rak riktning, som är förenlig med syftemålen att nå de för trafikens utveckling viktigaste platserna över en relativt jämn terräng. Det synes mig icke ändamålsenligt att taga sådan hänsyn till mera lokala intressen, att banan därigenom i någon avsevärd grad förlänges eller ges en mera oförmånlig tracé. De mera lokala intressena, vilka i och för sig delvis äro av nog så betydande storlek, kunna för övrigt icke i allo på sätt önskligt vore tillgodoses, även om tvärbanan ges en mera krokig sträckning. Riktigare och mera konsekvent synes mig därför vara att till en senare tidpunkt uppskjuta frågan om järnvägsbyggande till trakter vid sidan om tvärbanans raka huvudsträckning. Dessa trakter böra härvid hava utsikt att, om ock först längre fram, vinna bättre förbindelser än dem, ett kompromissförslag nu skulle ställa i utsikt. Även ur statsfinansiell synpunkt framstår, såsom av järnvägsstyrelsens utredning torde

framgå, en dylik lösning av järnvägsfrågan som den riktiga. Jag får därför förorda sträckningen över Åkvisslan till Hoting till utförande.

Beträffande anslutningsfrågan har den av järnvägsstyrelsen utförda utredningen ytterligare bestyrkt min förut uttalade åsikt, att banan bör ansluta vid Forsmo och ej vid Långsele.

En bana till Forsmo blir nämligen kortare och billigare i byggnadskostnad och drift, berör även i sin nedersta del ett starkt kultiverat område — medan Långselelinjen i en omväg undviker detta område — samt ger betydligt kortare väglängd för norrgående trafik, utan att avsevärt förlänga vägen för öster- och södergående trafik.

Vad den tänkta fortsättningslinjen till Sollefteå beträffar, synes mig denna på grund av de därmed förenade stora kostnaderna icke kunna ifrågasättas att byggas av statsmedel. Den anordning, järnvägsstyrelsen föreslagit, att låta Långsele fungera som tvärbanans verkliga ändpunkt, varvid tvärbanetågen tillsvidare få framföras å nuvarande statsbanesträcka Forsmo—Långsele, synes mig ändamålsenlig och torde kunna utan svårighet fortgå under lång tid framåt. I en framtid lär trafikkens utveckling komma att kräva antingen byggande av ett andra spår Forsmo—Långsele eller en fortsättningslinje Forsmo—Österås—Sollefteå. Med hänsyn därtill, att ovisshet beträffande de slutliga anordningarna kan tänkas verka hämmande på utvecklingen särskilt i Långsele stationssamhälle, anser jag mig i likhet med järnvägsstyrelsen och på av denna anförda skäl böra uttala, att vid sådant eventuellt framtida behov byggande av ett andra spår till Långsele bör ges företräde, såvida icke en trafik av nu ej förutsebar storlek kommer att framtinga genast möjliga väg över Sollefteå.

Jag får således ansluta mig till järnvägsstyrelsens förslag om byggande av sträckningen Forsmo—Åkvisslan—Hoting.

Sträckning för en bana mellan Lycksele och norra stambanan. Jag övergår härnäst till bibanan till Lycksele och ber få bringa i erinran, att vid ärendets beredning år 1916 flera förslag förelågo. Numera torde endast två av dem få anses vara aktuella, varav det ena från Hällnäs över Åmsele vid Vindelälven till Lycksele och det andra från Tvärålund i Umeälvens dalgång till samma plats.

Längder och kostnader. Sedan järnvägsstyrelsen numera verkställt okulär undersökning av linjen Tvärålund—Lycksele, anges för nämnda två alternativ följande längder och jämförande kostnader, de senare beräknade med ledning av 1914 års arbetslöner och materialpriser.

	Längd. Km.	Kostnad. Kr.
Hällnäs—Lycksele:		
Lycksele station öster om älven	63	4,600,000
» » väster » »	63.3	5,160,000
Tvärålund—Lycksele	80	4,980,000

Skälet till att kostnaderna för Tvärålundslinjen torde bli något lägre än för Hällnäslinjen, såvida Lycksele station förlägges väster om Ume älv, anges vara den förra linjens läge i en jämnt stigande ådal utan större tillflöden och härav förorsakade djupa nedskärningar, medan Hällnäslinjen har att övergå Vindelälven och ett flertal mindre vattendrag. Förlägges, på sätt jag kommer att föreslå, Lycksele station öster om älven på c:a 300 meters avstånd från en eventuellt blivande station väster om älven, beräknas byggnadskostnaden för Hällnäslinjen bli 380,000 kronor lägre än för Tvärålundslinjen.

Järnvägsstyrelsen har allsidigt skärskådat frågan om den lämpligaste sträckningen och därvid först upptagit till prövning frågans betydelse för den befolkning, som närmast skulle beröras av järnvägen i dess olika sträckningar.

Järnvägs-
styrelsen.

Med ledning av Norlindhs ofta omnämnda befolkningskarta har undersökts, vilket antal invånare får beräknas vid varje ifrågasatt station eller hållplats, samt uträknats nuvarande medelavstånd till station och de medelavstånd, som skulle ernås vid byggande av endera järnvägen. Undersökningen, som dock icke omfattar det antal invånare, som oavsett sträckning får Lycksele till station, resulterar i följande siffror.

	Hällnäs— Lycksele.	Tvärålund— Lycksele.
Invånare:		
i Degerfors och Lycksele socknar	3,025	3,450
i Örträsk socken	—	800
Summa antal	3,025	4,250
Medelavstånd till station:		
Till nuvarande station:		
för Degerfors och Lycksele	53.0	46.0
för Örträsk	—	47.0
Om Hällnäslinjen bygges:		
för Degerfors och Lycksele	17.3	24.0
för Örträsk	—	—
Om Tvärålundslinjen bygges:		
för Degerfors och Lycksele	23.6	10.8
för Örträsk	—	25.0

Efter en mera ingående undersökning finner styrelsen, att Hällnäslinjen karaktäriseras därav, att linjen i sin mitt kommer i beröring med Vindelälvens dalgång vid ett befolkningssentrum, medan Tvärälundslinjen träffar en mera avsevärd befolkning dels de tre milen närmast norra stambanan, dels 7 kilometer från Lycksele, medan mellanliggande 44 kilometer gå genom mycket glest befolkade bygder.

Mellan Örträsk socken och Umeälvens dalgång finnes ännu icke landsväg. Även efter en sådans anläggande till en station vid en eventuell Tvärälundslinje anser styrelsen ett närmare övervägande ägnat att väcka tvivel, om Örträsk sockens trafik mera allmänt kommer att taga denna väg i stället för den av ålder begagnade vägen genom Bjurholm till Nyåker. Det erinras därjämte om, att Öreälvdalen äger betydande utvecklingsmöjligheter på jordbrukets område, varför en blivande bibana från Hörnsjö eller Nyåker genom Bjurholms socken till Örträsk framträder som en av de viktigare bland de bibanor, vilka framdeles få tänkas komplettera det norrländska järnvägsnätet.

Styrelsen omnämner, att jorden i ifrågavarande del av Vindelns dalgång äger mindre fruktbarhet än kring de tre första milen från Tvärälund räknat av banan genom Umeälvens dalgång. I Vindelälvens dalgång är befolkningen därför i högre grad hänvisad till skogsarbete och vad därmed står i samband. En betydande tjärindustri har utvecklat sig i denna dalgång, där tallen utgör det förhärskande trädslaget, varför god tillgång på råvara finnes.

Tjärtunnorna flottas i Vindelälven men sönderslås till betydande antal i de större forsarna; särskilt uppges Trollforsen nedom Ämsele vara förlustbringande för tjärhanteringens utövare. Skulle station erhållas i Ämsele, bleve denna plats centrum för Vindelälvens tjärindustri, berörda förluster undginges, och man finge förvänta en mycket betydande ökning i tjärindustrien och därmed förbättrade levnadsförhållanden för befolkningen i en stor del av Vindelälvens dalgång.

Vad tillgången på odlingsvärd jord utmed de olika linjerna angår, anses kunna bortses från förekomsten i Lycksele socken, enär Lycksele station här blir centralpunkten för båda linjerna, och jämväl i det hela från Örträsk socken, vars gagn av en Tvärälundslinje, såsom ovan anförts, synes bli av mindre betydelse. Inom Degerfors socken har redovisats 3,523 hektar odlingsvärd jord kring Tvärälundslinjen, varav cirka 3,300 hektar kring linjens första tre mil och endast något över 200 hektar kring norr om Strandåker till sockengränsen löpande cirka 2¹/₂ mil, samt 3,079 hektar odlingsvärd jord kring Hällnäslinjen med centralpunkt i Ämsele. Vid bedömande av ovanstående odlingsarealer får hänsyn tagas till, att Hällnäslinjen faller med 40 kilometer och Tvärälundslinjen med 54 kilometer inom Degerfors socken.

Styrelsen anser, att verkställda detaljerade jämförelser mellan befolkningsfördelning och jordförhållanden utmed de båda alternativen visa någon överlägsenhet för Tvärälundslinjen, varvid dock är uppenbart, att denna överlägsenhet väsentligt eller helt beror på denna linjes större längd och jordmånens bättre beskaffenhet i de nedre delarna av Umeälvens dalgång.

Emellertid anser styrelsen det ej ekonomiskt berättigat att för dessa trakter låta val av sträckning bestämmas av smärre variationer med hänsyn till jordbrukets utvecklingsmöjligheter, då skogsbruket är i så mycket högre grad beroende av järnväg.

Till bevis för jordbrukets relativt ringa användning av järnvägarna lämnas följande sammandrag, utvisande avsända mängder vagnslastgoods av olika slag (exkl. malm m. m.) år 1913 från norrländska stationer.

	Linjerna norr om Bräcke		Norrländska linjer söder (öster och väster) om Bräcke	
	ton.	procent av hela varumängden.	ton.	procent av hela varumängden.
Specerier, socker, drycker m. fl. <i>konsumtionsvaror</i>	7,200	2,0	12,200	0,8
Ladugårdsalster, spannmål, mjöl, hö, gödningsämnen m. fl. varor, hänförliga till <i>jordbruket</i>	26,800	7,4	78,800	5,2
Stenkol, oljor, maskiner, sten m. fl. varor, hänförliga till <i>industrin i dess helhet</i>	111,700	30,7	266,000	17,6
<i>Järn</i> och metaller	7,500	2,1	149,500	9,9
<i>Trävaror</i> och produkter därav inkl. träkol ...	210,300	57,8	1,007,900	66,5
Summa	363,500	100,0	1,514,400	100,0

Det synes av dessa uppgifter styrelsen tydligt, att, om man över huvud vill lägga ekonomiska synpunkter på frågan om val av sträckning, den avgörande vikten måste tillmätas de olika förslagens betydelse ur industriell synpunkt.

Av allt avsänt vagnslastgods kom jämlikt förestående tabell cirka 60 procent på skogsprodukter, råa eller förarbetade, medan c:a 30 procent hänförde sig till andra råvaror eller industriprodukter. Vad ifrågavarande delar av övre Norrland angår, har man att basera förhoppningarna om en industriell utveckling på förekomsten av råvarorna virke och vattenkraft.

Styrelsen påvisar därefter, huru de norrländska linjerna söder, öster och väster om Bräcke på en mängd platser tänga de stora vattendragen vid lugnvatten, lämpliga som upptagningsmagasin för flottgods, varigenom uppkomsten av en mycket betydande inlandsindustri möjliggjorts, medan linjerna norr om Bräcke i regel korsar älvarna, där dessa framgå i stritt lopp, varigenom ett samarbete mellan järnvägarnas och flottledernas transportarbete förhindrats eller inskränkts till ett fåtal fall.

Huvudsakligen till följd av dessa förhållanden har trafiken av trävaror och därav framställda produkter blivit flerfaldigt större å de södra än å de norra norrländska linjerna. År 1913 avsändes av trävaror samt fabrikat därav följande kvantiteter:

	Från linjerna norr om Bräcke ton.	Från norrländska linjer söder (öster och väster) om Bräcke. ton.
Virke som huvudsakligen framflottats till station eller står i samband med vid upptagningsmagasin förlagd industri.	46,900	648,400
Virke som huvudsakligen framkörts till station	163,400	359,500
Summa	210,300	1,007,900

Dessa sifferuppgifter finner styrelsen helt bevisande för, att det är en tvingande angelägenhet att vid byggande av järnvägar i Norrland se till, att dessa få ett i förhållande till viktigare vattendrag lyckligt läge, och att man endast under denna förutsättning kan hysa någon förhoppning om, att dessa linjer i framtiden bliva ekonomiskt bärkraftiga företag. Ytterligare hänvisar styrelsen till betydelsen av, att beredning av träkol vid ugnar, förlagda till platser, där järnväg och flottled mötas, från statens järnvägars sida befordras.

Efter ovanberörda mera principiella utredning erinras om, att Tvärålundslinjen endast berör Umeälvens vattendrag, från vilket flottgods kan upptagas redan i Lycksele, under det att Hällnåslinjen, utom ett antal smärre vattendrag med i och för sig mycket avsevärda flottningsområden, vid Åmsele korsar Vindelälvens dalgång på plats, där virke kan upptagas från ett flottningsområde av ej mindre än 3,500 kvadratkilometer produktiv skogsmark. Härav kommer endast en mindre del på skogsområden, som kunna beskattas vid inlandsbanestationer. Mellan inlandsbanan och Åmsele har Vindelälven en flodlängd av 14 mil, och kan till denna flodsträcka neddrivet virke, om Åmselelinjen icke bygges, ej upptagas tidigare än nedanför Umeå, cirka 11 flodmil från Åmsele.

Sistnämnda förhållande skulle givetvis innebära en utomordentlig förminskning i möjligheterna för avverkning och rationell skogsvård i de vidsträckta skogsvidderna i Vindelälvens flodområde mellan inlandsbanan och Åmsele, enär på grund av de höga flottningskostnaderna småvirke ej kan utdrivas och särskilt icke träkolsved. För staten, såsom varande den största skogsägaren, har detta förhållande en mycket avsevärd ekonomisk betydelse. Det skogsområde, från vilket virke kan tillföras en bana från Lycksele, blir för Hällnåslinjen väsentligt mer än dubbelt så stort som för Tvärålundslinjen.

De olika linjernas belägenhet i förhållande till de viktigare fallen i Ume- och Vindelälvarna finner styrelsen i förevarande järnvägsfråga vara av mera underordnad betydelse.

Väglängden från Lycksele till de föreslagna anslutningsstationerna blir vid olika alternativ

	Till Hällnås km.	Till Tvärålund km.
Från Lycksele via:		
Lycksele—Hällnås	63	89
Lycksele—Tvärålund	106	80

För norrgående trafik blir således Hällnåslinjen 43 kilometer kortare än Tvärålundslinjen, för södergående trafik är Hällnåslinjen 9 kilometer längre. Tages hänsyn till trafikens storlek i norr- och södergående trafik, ger Hällnåslinjen för trafiken i dess helhet obetydligt kortare medelväglängd.

Med hänsyn till de två alternativens allmänna likvärdighet, om man tar i betraktande befolkningsfördelningen och därmed i samband stående förhållanden samt lämpligheten för befolkningen av den ena eller andra anslutningsstationen, med bortseende från andra mera statliga synpunkter, finner styrelsen naturligt, att gjorda uttalanden rörande bansträckningen icke gå i enhetlig riktning.

Av styrelsen företagna driftekonomiska kalkyler visa en sammanlagd årlig drift- och räntekostnad, som utfaller till Hällnäslinjens förmån med, om Lycksele station lägges på östra stranden av Ume älv, 44,500 kronor och, om stationen lägges på västra stranden, 16,500 kronor.

Från chefen för generalstaben har till styrelsen ingått förnyat yttrande den 16 februari 1917 rörande tvärbanan anslutning. Det synes generalstabschefen allttjänt vara av den allra största vikt, att en eventuell tvärbana från inlandsbanan över Lycksele till stambanan genom övre Norrland, kommer att ansluta till sistnämnda bana vid någon punkt belägen norr om bron över Vindelälven och sålunda icke vid Tvärålund eller annan söder om Vindelälven belägen plats.

Härefter gör styrelsen följande uttalande.

»Sammanfattande förestående utförligare redogörelse, får styrelsen som sin åsikt uttala, att de fördelar, de båda linjerna erbjuda berörda trakters befolkning, äro varandra så likvärdiga, att företråde näppeligen kan tillmätas vare sig den ena eller andra linjen, om samtliga bidragande faktorer tagas med i beräkningen, men att Hällnäslinjen däremot ur större och mera statliga synpunkter äger avgörande företräden. Denna linje begränsar banans trafikområde icke enbart till Umeälvens dalgång, utan inför även Vindelälvens dalgång i trafikområdet, genom förmedling av dels landsvägen, dels flottleden, varför trafikområdet ur skogssynpunkt blir mer än dubbelt så stort som för Tvärålundslinjen. I följd härav måste, sedan banan hunnit verka befruktande på näringslivet, en avsevärt större trafiktillväxt motses å Hällnäslinjen än å den sydligare linjen. För de i dessa trakter dominerande statsdomänerna måste ock den första linjen genom den ökade kolvedsfångst, den möjliggör, vara av långt övertägnande betydelse. Genom densamma befordras den ugnskolning, som styrelsen anser det för statens järnvägar vara av synnerlig vikt att främja. Banan blir vidare billigare att trafikera än Tvärålundslinjen, och jämväl den sammanlagda ränte- och driftkostnaden ställer sig billigare. Av särskild vikt synes det styrelsen slutligen vara, att ur militär synpunkt en anslutning söder om Vindelälven icke är godtagbar.

Av ovan anförda skäl får styrelsen som sin oförändrade åsikt uttala, att Hällnäs bör bliva banans ändpunkt.»

Av verkställda utredningar framgår, att Tvärålundslinjen i Degerfors och Lycksele socknar finge betydelse för ett större antal personer än Hällnäslinjen, liksom att den förra banan skulle gå genom mera burgna byar med större procent självägande brukare än den senare linjen. Men av utredningarna framgår ock, att, om man tar hänsyn till befolkningens fördelning kring olika delar av de båda linjerna, vägnätets

Departements-
chefen.

beskaffenhet och den särskilt kring Vindelälven bedrivna järthanteringen behov av lättade transporter, behovet av varutransporter för befolkningens räkning icke torde vara mindre kring Hällnäslinjen än kring Tvärålundslinjen. Särskilt har jag härvid uppmärksammat, att Hällnäslinjen vid sin mittpunkt skulle i sitt trafikområde infånga även Vindelälvens mellersta flodområde, medan den större befolkning, som finge gagn av Tvärålundslinjen, är bosatt dels i Degerfors socken, tämligen nära nuvarande station vid norra stambanan, dels i Lycksele socken, så att Tvärålundslinjen skulle bereda befolkningen endast 7 kilometers kortare väg till station än avståndet till Lycksele station vid Hällnäslinjens byggande. Örträsk socken med en befolkning av cirka 1,150 personer ligger söder om Tvärålundslinjen. Landsväg till Ume älv finnes ännu icke. Efter anläggande av en sådan bleve väglängden från socknens centrum till station vid Tvärålundslinjen cirka 2,5 mil mot cirka 4,7 mil till Nyåkers station vid norra stambanan. Enligt mig delgivet beslut har socknens kommunalstämma numera uttalat sig för Tvärålundslinjen. Inräknas Örträsk socken i Tvärålundsbans trafikområde, får nämnda bana ur befolkningens synpunkt något större värde än Hällnäslinjen. Man har även i en till mig ställd skrivelse velat göra gällande, att en avsevärd del av Bjurholms socken skulle få gagn av en bana till Tvärålund. Tillgängliga kartor visa emellertid, att så icke blir fallet.

Vad Bjurholms och Örträsk socknar i Öreälvdalen angår, tillåter jag mig hänvisa därtill, att järnvägsstyrelsen vitsordat Öreälvens dalgång såsom ägande goda förutsättningar för att i framtiden erhålla egen järnväg. Tydligt är, att en bana till Tvärålund kommer att i högsta grad försvåra en dylik rationell framtida lösning, liksom ock att en särskild bana i Vindelälvens dalgång skulle komma att möta stora svårigheter. Av Västerbottens läns hushållningssällskap har ock Tvärålundslinjen angivits som en kompromisslinje. För min del har jag den tilltro till den framtida utvecklingen i dessa trakter, att jag icke anser det välbetänkt att lösa frågan i kompromissens tecken, utan finner jag riktigare att för närvarande stanna vid den sträckning, som till fullo löser visst förefintligt kommunikationsbehov.

Jag tillåter mig erinra därom, att i Lycksele socken utsedda kommitterade förordat Hällnäslinjen, och att i Degerfors socken åsikterna i denna fråga varit så delade, att något uttalande från socknens sida ej kunnat komma till stånd. Jag anser därför och på i övrigt anförda skäl det icke visat, att någondera linjen ur den närmast berörda befolkningens synpunkt har något mera bestämt företräde framför den andra.

Å andra sidan visa förebragta utredningar, att de största statliga intressen äro förbundna med sträckningen över Hällnäs. Denna linje får genom sin beröring med Vindelälven vid lugnvatten nedom Åmsele ett skogsområde för träkolsberedning och annan virkesfångst, som blir mer än dubbelt så stort som Tvärålundslinjens. Den betydelse, detta förhållande kan få för värdestegringen av de väldiga, huvudsakligen i statens hand varande skogarna i Vindelälvens mellersta och skogrikaste flodområde, måste anses vara högst betydande.

Åmsele synes mig därför vara en för trafikens utveckling och för skogsvården kring Vindelälven så viktig plats, att den icke kan få förbigås. Även andra, av järnvägsstyrelsen anförda ekonomiska skäl tala för den norra sträckningen. Ur militär synpunkt är linjen till Hällnäs den avgjort förmånligare. Ur förbindelsesynpunkt medför linjen betydande lättnad för norrgående trafik utan avsevärdare förlängning för den södergående.

Dessa större statliga synpunkter finner jag — då linjerna i övrigt äro så likvärdiga — böra vara de avgörande; och anser jag således — efter att noga hava granskat de skäl, som från skilda håll framförts för de olika linjerna — att Hällnäslinjen bör komma till utförande.

Jag ber härefter att få till behandling upptaga frågan om byggande av en statsbana mellan Umeå och Holmsund, vilken fråga i viss mån står i samband med förut behandlade tvärbanefrågor.

Umeå—
Holmsund.

Till 1916 års riksdag hade Eders Kungl. Maj:t framlagt förslag om byggande jämväl av en 16,3 kilometer lång bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund. Kostnaden härför beräknades, med tillämpning av 1914 års arbetslöner och materialpriser, till 1,200,000 kronor. Förslaget ifråga avslogs av riksdagen i samband med riksdagens avslag å tvärbanebyggnaderna.

Rörande förevarande frågas behandling fram till 1916 års riksdag tillåter jag mig hänvisa till den framställning, som därav givits i dels mitt uttalande till statsrådsprotokollet den 31 mars 1916, dels järnvägsstyrelsens skrivelse av den 7 mars 1917.

I denna sin skrivelse erinrar styrelsen, att framställningar om banans skyndsamma anläggning gjorts från dels ombud för Umeå stad och Umeå landsförsamling, dels Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet. Styrelsen framhåller vidare, att banan måste anses behöfelig, oberoende av huru frågan om tvärbanor mellan norra stambanan och inlandsbanan än kommer att lösas, samt tillstyrker, att bibanan bygges, så snart

Järnvägs-
styrelsen.

erforderliga anslag för densamma lämpligen kunna inpassas i byggnadsplanen för statsbanebyggnaderna i Norrland.

Departements-
chefen.

Behovet av järnvägsförbindelse med en tillfredsställande hamnplats har under lång tid varit synnerligen trängande för Umeå stad och de trakter, som haft sin export och import över denna stad. Sedan statsbana år 1912 öppnats för trafik till Skellefteå och vidare till Ursvikens och Kallholmens hamnar, har stadens handel på grund av de dåliga hamnförhållandena givetvis haft än större svårighet än förut att uthärda konkurrensen med de i hamnfrågan lyckligare ställda grannstäderna Skellefteå och Örnsköldsvik. Banan ifråga skulle sammanbinda stora och livskraftiga industriområden och hamnar med statsbanenätet. Såsom erfarenheten från statsbanedelen Skellefteå—Kallholmen tydligt ger vid handen, torde man därför kunna motse en avsevärd trafik å densamma. Från Umeå stad föreligger, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, ett ovillkorligt åtagande att vid Holmsund anordna en hamn, som av Kungl. Maj:t provas vara tillfredsställande, till den tid, då järnvägsbyggnaden ifråga beräknas vara färdig. Banan utgör en förutsättning för, att den nationalekonomiska nyttan av en bibana till Lycksele skall fullt framträda, men å andra sidan föreligger givetvis, oberoende av sådan bana, ett synnerligen trängande behov av banan till Holmsund. Jag finner därför, i anslutning till vad jag redan förra året anfört, det vara angeläget, att järnvägen Umeå—Holmsund under den närmaste tiden kommer till utförande.

Angående tiden för banans utförande blir jag i tillfälle att närmare yttra mig i samband med behandlingen av frågan om den plan, efter vilken de norrländska statsbanorna böra byggas.

Samman-
fattning be-
träffande
tvär- och
bibanor.

Med hänsyn till såväl behovet av förbindelsebanor mellan inlandsbanan och norra stambanan som ock det allt mer framträdande behovet av järnvägar i de stora dalgångarnas riktningar genom det väster om stambanan liggande området i övre Norrland får jag sålunda i överensstämmelse med min framställning i ärendet år 1916 förorda byggnad av i främsta rummet

tvärbanan Forsmo—Hoting,
bibanan Hällnäs—Lycksele samt
tvärbanan Jörn—Avaviken, ävensom
bibanan Umeå—Holmsund.

De banor, som sålunda föreslås att i första rummet byggas, äro enligt min uppfattning oundgängligen av behovet påkallade dels såsom

förbindelseleder mellan de båda längdbanorna, dels ock för tillgodogörande av de naturtillgångar av skilda slag, varpå de direkt berörda trafikområdena äro synnerligt rika. Med byggande av dessa banor torde hela det framtida behovet av järnvägar emellertid icke kunna anses fyllt inom det ofantliga landområde, som beröres av de föreslagna banorna. Dessa torde fastmer få anses äga karaktären av huvudlinjer; byggandet av ytterligare erforderliga linjer av mindre betydenhet måste emellertid ställas på framtiden, när utvecklingen kommit längre, och framför allt när landets ekonomiska möjligheter blivit större.

De hittills verkställda järnvägsutredningarna hava icke haft till syfte att framlägga en fullständig plan för behövlige järnvägar i övre Norrland. Emellertid hava i samband med utredningen om tvärbanorna de från olika håll framförda önskemålen om järnvägar blivit så prövade, att visst underlag vunnits för bedömande av behovet av i andra hand erforderliga järnvägar i den del av övre Norrland, som ligger mellan Faxälven i söder och banan Luleå—Riksgränsen i norr. Jag ber att här få i korthet redogöra för de viktigare trafikbehov i dessa trakter, som genom de nu föreslagna banorna icke bliva tillgodosedda, åtminstone icke som önskligt vore, och att i anslutning härtill få lämna en antydan om de framtida kompletteringar av järnvägsnätet, som — så vitt förhållandena nu kunna bedömas — framstå som närmast behövlige. Dock ber jag få betona, att denna min framställning icke gör anspråk på att uttömma det rika ämnet.

Längst i söder möter behovet av en järnväg genom Faxälvsdalen, där särskilt i Ramsele socken betydande förutsättningar finnas för näringslivets utveckling på skilda områden. En bibana till Ramsele drages kortast och billigast från Forsås i Ådals-Lidens socken å den av mig föreslagna tvärbanan längs Ångermanälven, men kan ock tänkas utgå från Långsele. Från Ramsele får bibanan antagas komma att vidare framdragas till Ulriksfors vid inlandsbanan. Härmed skulle en ny tvärbaneled komma till stånd, vilken gäve den genaste vägen mellan Jämtland och övre Norrlands kusttrakter.

Närmast norr om trafikområdet för den föreslagna tvärbanan Forsmo—Hoting ligger Åsele stora socken med en viktig vägknut vid socknens kyrkoby, där jämväl förutsättningar för industriell verksamhet, baserad på framflottat virke, finnes. Åtminstone till denna punkt torde framdeles en järnväg böra framföras. Tre lösningar av Åsele järnvägsfråga kunna ifrågakomma, nämligen antingen en tvärbana Mellansel—Åsele—Råsele eller en bibana från Tågsjön å Forsmo—Hoting genom Junsele socken längs Ångermanälven till Åsele eller ock slutligen en bibana från Dorotea vid inlandsbanan till Åsele.

Öre älvs dalgång utmärker sig för fruktbarhet och en rik tillgång på odlingsvärd jord. Befolkningen är ock talrik, främst i de nedre socknarna inom dalgången, Nordmaling och Bjurholm, men även, relativt sett, inom dalgångens lappmarksområden, Örträsk och en del av Lycksele socken. En bana Nordmaling—Örträsk synes mig böra förut-sättas som led i ett utbildat framtida järnvägssystem.

Redan i det föregående har jag haft anledning uttala mig om behovet av en tvärbana över Lycksele. En bibana från norra stambanan till sagda plats finner jag, så snart de ekonomiska förhållandena det medgiva, böra utsträckas till inlandsbanan, varvid banan synes böra förläggas i Umeälvens dalgång till Stensele. Av här berörda banor synes denna böra komma i första rummet.

I Malåns dalgång framstår en bana från Bastuträsk främst till Norsjö såsom framdeles önskvärd. En sådan bana kan ytterligare utsträckas till Malå socken.

Jag ber att få betona, att denna preliminära översikt av framdeles erforderliga järnvägar huvudsakligen rör det bälte mellan norra stambanan och inlandsbanan, som genom tvärbaneutredningarna blivit närmare undersökt. Jag har således icke yttrat mig om behovet av en bana längs det tätt befolkade och industriellt utvecklade kustområdet, ej heller har jag tagit i betraktande de särskilda anledningar till järnvägsbygge, som kunna framstå t. ex. för malmutförsel från eventuella fyndigheter i fjälltrakterna.

Slutligen har jag icke berört behovet av nya järnvägar norr om banan mellan Luleå och Riksgränsen. I fråga om detta område tillåter jag mig erinra om, att redan kända mineralfyndigheter och den förhoppning om nya sådana fyndigheter, som landets geologiska skapnad ger, ställa det utom tvivel, att förr eller senare nya järnvägar här komma att dragas fram. Bortsett från sådana banor, som bliva påkallade av dylika särskilda skäl, ber jag endast få erinra om den starka bosättning, som på grund av jordens goda beskaffenhet ägt rum i Kalix älvs dalgång från Över-Kalix till Neder-Kalix, samt om behovet av en framtida bana i denna dalgång ned till den utmärkta naturliga hamn, som Neder-Kalix erbjuder.

Det av mig till omedelbart beslut förordade järnvägssystemet innebär en väsentlig, av huvudsakligen ekonomiska skäl betingad inskränkning i det av järnvägsstyrelsen ifrågasatta, i det att av tvärbanan över Lycksele sträckan från Lycksele till Stensele utesluts ur programmet för den närmaste framtidens järnvägsbyggnader. Med detta undantag har jag nu liksom år 1916 ansett mig böra biträda järnvägsstyrelsens förslag.

Vid ärendets behandling år 1916 framförde jag min uppfattning — grundad på resultaten av förebragta utredningar och i dessa gjorda uttalanden av myndigheter och representanter för berörda trakter samt på vad jag personligen vid resor i orterna samt i övrigt inhämtat — att de järnvägar, som då föreslogos till byggnad och som äro desamma som nu föreslås, borde för sig vinna stödet av den övervägande folkmeningen i de tre nordligare länen liksom ock i de trakter, vilkas intressen närmast berördes av den föreliggande frågan.

Jag nämnde dock, att det förordade förslaget, som gick helt emot den mindre åsiktsgrupp, vilken förordade en central bana Mellansel—Råsele, icke heller fullt tillfredsställde den större åsiktsgrupp, som önskade två banor genom Västerbottens och Västernorrlands län. Icke heller fann jag möjligt att vid val av detaljsträckningar tillgodose alla särintressen. Tvärtom fann jag det ligga i öppen dag, att full enighet om lämpligaste sträckningar icke skulle kunna uppnås hos befolkningen i områden, så vidsträckta som de förevarande och med ett så allmänt känt behov av järnvägskommunikationer.

De erfarenheter, jag under det gångna året inhämtat rörande folkmeningen i järnvägsfrågan, dels från ärendets behandling vid 1916 års riksdag, dels från de många till Eders Kungl. Maj:t ingivna framställningarna och opinionsyttringarna, dels ock från av mig ånyo företagna resor i orterna, synas mig icke hava i någon mån jävat dessa uttalanden. Det synes mig lika litet möjligt att genom något praktiskt utförbart förslag samla hela folkmeningen som att finna någon lösning, vilken i högre grad än det av Eders Kungl. Maj:t år 1916 framlagda förslaget, vilket jag i år i nu ifrågavarande hänseende oförändrat förordar, kan synas ägnat att samla folkmeningens flertal. Dock torde jag härtill böra foga en möjlig reservation. Det finnes uppenbart en stark mening, även företrädd av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västerbottens län, för omedelbart upptagande i den närmaste tidens byggnadsplan av jämväl bandelen Lycksele—Stensele, så att en tvärbana genom Västerbottens c:a 30 mil breda län erhöles. Detta innebär emellertid endast en komplettering, även av mig vitsordad som behövlig, av det förordade förslaget, och skulle även jag önska, att en sådan komplettering kunde utan hinder av ekonomiska hänsyn omedelbart genomföras.

I det föregående har jag uttalat mig angående frågan om, vilka statsbanor i Norrland utöver redan beslutade enligt mitt förmenande böra komma till stånd under den närmaste framtiden. Jag övergår nu till frågan om den plan, efter vilken de norrländska statsbanorna böra

Byggnads-
plan.

byggas och ber härvid först att i nära anslutning till mitt yttrande i ärendet den 31 mars 1916 få upprepa de huvudsakliga skäl, som tala för behovet av en byggnadsplan.

Behov av
byggnadsplan.

Att beslut om de ifrågavarande nya banorna bör fattas snarast och i ett sammanhang, därför har jag framlagt enligt min uppfattning övertygande skäl. Det vill ock synas mig, som om det funnes särskilt viktiga skäl för att, om ock endast i viss mån preliminärt, fastslå de årliga anslagsbelopp, som för inlandsbanan och övriga norrländska banor böra få framdeles beräknas till deras färdigbyggande.

Vad inlandsbanan angår, kan denna nya stambana från de norrbottniska gruvfälten till Vänerns numera för havstrafik öppnade vatten ej göra sig nationalekonomiskt på avsett sätt gällande, förr än den i sin helhet öppnats för trafik; och banan saknar dessförinnan värde för det nationella försvaret. Vad tvärbanorna beträffar, äro de nödvändiga komplement till inlandsbanan, förutan vilka denna i vissa sina delar icke kan göra sig på önskvärt sätt nationalekonomiskt gällande och i viss mån även kan bliva till svårbotlig skada för viktiga intressen. Hänsyn till såväl vårt lands vitala behov som ock till vidsträckta bygders ekonomiska och andra intressen synes mig kräva, att tiden för olika banors färdigbyggande genom en byggnadsplan åtminstone preliminärt fastställs.

För ett rationellt och ekonomiskt bedrivande av statens järnvägsbyggnadsverksamhet liksom för beredande av jämn tillgång till arbete åt byggnadsbefäl och den stora stammen av facklärdas byggnadsarbetare är ock fastställandet av byggnadsplan åtminstone för en kortare tidsperiod framåt ett sedan länge känt och med styrka framhållet önskemål. Jag tillåter mig härutinnan erinra om, vad jag i berörda hänseende anfört i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 31 mars 1916, samt i övrigt hänvisa till, vad järnvägsstyrelsen ånyo i frågan anfört i sin skrivelse den 7 mars 1917.

Det särskilda önskemålet av en byggnadsplan för de norrländska nya banorna och det allmänna önskemålet av en byggnadsplan för den närmaste framtiden sammanfalla i det närmaste, enär statens järnvägsbyggnader — fränsett Kapellskärsbanan, om densamma kommer att anläggas som statsbana, en förkortningslinje, om sådan visar sig nödvändig, från Kristinehamn till Töreboda eller annan lämplig punkt å västra stambanan samt svenska delen av sammanbindningsbanan mellan Haparanda och Torneå, ävensom därjämte naturligtvis utvidgningar och ombyggnader vid redan befintliga stationer och banor — under de närmaste åren torde komma att huvudsakligen koncentreras

till redan beslutade eller nu ifrågasatta järnvägar i Norrland. En enhetlig plan för byggande av dessa banor är därför ägnad att lämna en i och för sig nödvändig grundval för bedömande av frågan om statens järnvägsbyggnader i allmänhet under den närmaste framtiden.

Jag tillåter mig bringa i erinran, att järnvägsstyrelsen den 28 mars 1914 erhöll i uppdrag att framlägga en fullständig plan angående be- Kungl. brev
den 28/3 1914.
drivande av arbetena å inlandsbanan. Vid upprättande av denna plan borde styrelsen tillika angiva sammanlagda byggnadstiden för hela banan samt under vilka år olika bandelar ansåges böra fullbordas och successivt öppnas för trafik. En förutsättning borde vara, att så stort byggnadsanslag användes årligen, att arbetena kunde bedrivas på ett i byggnadshänseende ekonomiskt sätt, raskt, men utan dyrbart force-
rande. Byggnadsplanen, som alltså borde förslagsvis angiva de enligt de olika alternativen erforderliga årliga anslagen, borde upprättas under förutsättning vidare,

a) att arbetena bedreves å inlandsbanan endast söderifrån, och att därvid 1) staten icke samtidigt byggde tvärbana, 2) staten samtidigt byggde tvärbana, samt

b) att arbetena å inlandsbanan bedreves såväl söderifrån som norr-
ifrån, med enahanda alternativ i tvärbanefrågan.

I skrivelsen den 11 februari 1916 framlade styrelsen med närmare Förslag till
byggnadsplan
år 1916.
angivande av följda principer sex olika byggnadsplaner, varav de med I₁—I₃ betecknade avsågo alternativ, enligt vilka inlandsbanan skulle byggas utan samtidigt byggande av annan bana än den redan beslutade bibanan Sveg—Hede, och de med T₁—T₃ avsågo alternativ, enligt vilka tvärbanan skulle byggas samtidigt som inlandsbanan. Av skäl, som av järnvägsstyrelsen närmare anfördes, och under särskild erinran, att chefen för generalstaben ansett alternativ T₂ bäst tillgodose försvarets krav, för den händelse tvärbanan måste byggas samtidigt med inlandsbanan, uttalade styrelsen som sin åsikt, att den med *alternativ T₂* betecknade byggnadsplanen borde läggas till grund för arbetenas be-
drivande å de här avhandlade banorna i Norrland.

Det förslag till byggnadsplan, som jag därefter förordade, anslöt sig i huvudsak till det av järnvägsstyrelsen förordade alternativet T₂, dock med dels den ändring, som betingades av mitt förslag till utslutande ur byggnadsplanen av banan Lycksele—Stensele, dels den mindre väsentliga ändringen, att det erforderliga anslaget för år 1917 nedsattes med 500,000 kronor.

För genomförande av byggnadsplanen i enlighet med det av mig sålunda förordade, i Eders Kungl. Maj:ts proposition till 1916 års riksdag upptagna förslaget skulle för åren 1917—1925 erfordras anslag till följande belopp.

År.	Till förut beslutade banor.	Till förut ej beslutade banor.	Summa.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1917	4,000,000	3,500,000	7,500,000
1918	3,500,000	4,500,000	8,000,000
1919	2,150,000	5,850,000	8,000,000
1920	252,000	7,750,000	8,002,000
1921	—	8,000,000	8,000,000
1922	—	8,000,000	8,000,000
1923	—	7,200,000	7,200,000
1924	—	4,800,000	4,800,000
1925	—	1,780,000	1,780,000
Summa	9,902,000	51,380,000	61,282,000

På de särskilda järnvägsföretagen skulle dessa summor fördela sig på följande sätt:

	Förut beslutade banor.	Ej förut beslutade banor.
	Kronor.	Kronor.
Längdbana:		
Sveg—Brunflo	6,450,000	—
Ulriksfors—Volgsjön	500 000	—
Volgsjön—Gällivare	—	31,580,000
Tvärbanor:		
Sveg—Hede	2,952,000	—
Forsmo—Hoting	—	9,100,000
Hällnäs—Lycksele	—	4,600,000
Umeå—Holmsund	—	1,200,000
Jörn—Avaviken	—	4,900,000
Summa	9,902,000	51,380,000

Enligt det i 1916 års proposition upptagna förslaget till byggnadsplan skulle inlandsbanan norr om Volgsjön byggas samtidigt från norr och söder. Norrifrån skulle emellertid inlandsbanans byggande påbörjas först år 1920. Redan 1917 skulle tvärbanan Forsmo—Hoting börja att byggas. De olika i planen ingående banorna beräknades skola i sin helhet öppnas för trafik:

inlandsbanan i sin helhet	år 1925
bibanan Sveg—Hede	» 1920
tvärbanan Forsmo—Hoting	» 1923
bibanan Hällnäs—Lycksele	» 1923
» Umeå—Holmsund	» 1919
tvärbanan Jörn—Avaviken	» 1923.

Jag får vidare bringa i erinran, att riksdagen, med avslag för år 1917 av begärt anslag å 1,000,000 kronor för påbörjande av tvärbanan Forsmo—Hoting, anvisade enahanda belopp för påbörjande av inlandsbanans byggande även norrifrån år 1917.

Vid upprättandet av förnyad plan för de norrländska järnvägsbyggnaderna har järnvägsstyrelsen i första hand tagit hänsyn till, att byggandet av inlandsbanan skulle komma att fortgå på sätt, som överensstämde med 1916 års riksdags beslut och vid nämnda riksdag gjorda uttalanden. Styrelsen har således förutsatt, att byggnadsarbetena skulle bedrivas samtidigt såväl norrifrån som söderifrån och att det årliga anslaget för banans olika delar borde bliva 2,500,000 å 3,000,000 kronor å södra delen och 1,500,000 å 2,000,000 kronor å den norra delen, varvid banan beräknats räslagd år 1923 samt fullbordad år 1924. Medan styrelsen i byggnadsplanen T 2 utgick från ett årligt byggnadsanslag av högst 8,000,000 kronor, upptar den av styrelsen nu upprättade byggnadsplanen T 4 för vissa år erforderliga anslagsbelopp, som med belopp, varierande mellan 500,000 och 150,000 kronor överstiga denna summa. Styrelsen, som måst utgå från, att påbörjandet av tvärbanorna Forsmo—Hoting och Hällnäs—Lycksele samt bibanan Umeå—Holmsund skulle framskjutas ett år emot vad som förordades i planen T 2, har icke ansett sig kunna ifrågasätta en sådan ytterligare försening av dessa viktiga banor, som skulle bliva följden, därest vid ett årsanslag av högst 8,000,000 kronor inlandsbanan skulle byggas enligt i planen T 4 upptagen följd.

Styrelsen hänvisar till tidigare uttalanden, att för ett ekonomiskt bedrivande av arbetena för varje olika byggnadsplats anslagen icke böra överstiga 3,500,000 kronor, men ej heller understiga 1,250,000 eller

Järnvägsstyrelsens förslag T 4.

1,500,000 kronor, allt efter arbetenas beskaffenhet, samt att arbetena kunna bedrivas mest ekonomiskt med ett årligt anslag av 2,500,000 eller 3,000,000 kronor. I byggnadsplanen T4 har därför icke i något fall förutsatts, att för viss arbetsplats under något år skulle disponeras mera än 3,500,000 kronor, varemot — fränsett första byggnadsåret, då de förberedande arbetena utan olägenhet i allmänhet kunna bedrivas med mindre anslag, och det sista byggnadsåret, då anslag erfordras endast i mån av återstående arbeten — måst räknas med, att årsanslaget för vissa av tvärbanorna i några få fall skulle understiga det belopp, som förut angivits såsom behöfligt för ett ekonomiskt bedrivande av arbetena. Skälet för en sådan reduktion anger styrelsen vara en önskan att nedbringa det för samtliga banor erforderliga årsanslaget så nära 8,000,000 kronor som möjligt, där så kunnat ske utan alltför mycket fördröjande av respektive banors fullbordande.

Beträffande byggnadsplanen i dess helhet erinrar styrelsen till sist, att samtliga i densamma angivna kostnader äro beräknade med tillämpning av de arbets- och materialpriser, som gällde år 1914 före den nu rådande kristidens början, vilka priser givetvis måste antagas komma att i avsevärd grad ändras och helt säkert i regel komma att höjas för de tider, under vilka byggnadsarbetena skola pågå.

Att styrelsen dock ansett sig böra beräkna kostnaderna för de i planen ingående banorna med användande av 1914 års priser, anger styrelsen bero på *dels* att i motsatt fall kontinuiteten med vad som förut sagts i föreliggande banbyggnadsfrågor och därmed möjligheten att göra i kostnadshänseende rättvisa jämförelser med tidigare upprättade förslag skulle upphöra, *dels* att de priser, som varit rådande efter kristidens inträdande och framför allt på allra senaste tid, varit så fluktuerande, att de icke med ens ringa grad av tillförlitlighet skulle kunna läggas till grund vid beräkning av kostnaderna för arbeten, som skola utföras under en följd av år framåt. I övrigt hänvisar styrelsen till gjorda uttalanden i denna fråga i sin skrivelse av den 11 februari 1916.

Skulle under större eller mindre del av den tid, varunder de i planen nu upptagna banorna komma att utföras, arbets- och materialpriserna hålla sig så höga, som under senare tider varit fallet, eller väsentligt högre än de till grund för kostnadsberäkningarna lagda priserna, och i följd därav byggnadskostnaderna för banorna komma att väsentligt överstiga de beräknade, eller om eljest det statsfinansiella läget så skulle med nödvändighet kräva, kan det enligt styrelsens förmenande givetvis ifrågasättas att göra sådan forskjutning i byggnadsplanen, att tiden för fullbordandet av den ena eller andra av de i den-

samma ingående banorna kan komma att mer eller mindre framflyttas till en något senare tidpunkt, än som förutsatts i planen. Detta skulle dock, enligt styrelsens åsikt, vara till väsentligt mindre olägenhet för näringslivets utveckling i Norrland, än om i stället en eller annan av de här ifrågasatta banorna skulle, av senast angivna grunder, nu utslutas ur byggnadsplanen. Dock bör enligt styrelsens förmenande en framflyttning av tiden för inlandsbanans fullbordande såvitt möjligt undvikas.

Styrelsen har till sin framställning fogat en särskild tablå, utvisande de årliga anslag, som under den närmaste framtiden skulle erfordras för bedrivande av statens järnvägsbyggnader i Norrland enligt den av styrelsen senast upprättade byggnadsplanen. I denna ingår emellertid icke den svenska delen av förbindelsebanan mellan Haparanda och Torneå. Däremot är denna bandel medtagen i en grafisk framställning rörande de erforderliga nybyggnadsanslagen, som styrelsen jämväl bilagt sin skrivelse.

Beträffande de särskilda i byggnadsplanen upptagna banorna meddelar styrelsen i huvudsak följande, varvid dock icke medtages, vad styrelsen anfört beträffande banan Lycksele—Stensele.

För bandelen *Sveg—Brunflo* av inlandsbanan upptager planen på grund av riksdagens senaste beslut om den så kallade Tvärhoalinjen justerade längd- och kostnadsuppgifter. Banan beräknas liksom i tidigare byggnadsplaner bliva fullbordad år 1919. Styrelsen anger det som en angelägenhet av största vikt att snarast få banan färdig, varigenom en avlastning skulle beredas för linjen Krylbo—Bräcke, å vilken den tilltagande trafiken vållar oavlåtligt ökade svårigheter, men kan styrelsen ej med säkerhet uttala sig om möjligheten härav på grund av dels eventuell svårighet att anskaffa räler, dels den rubbning i arbetsplanen, som uppstått genom den ovisshet, som varit rådande rörande banans sträckning i vissa delar.

Rörande bandelen *Volgsjön—Gällivare* har styrelsens förslag redan förut berörts.

Bibanan *Sveg—Hede* beräknas fullbordad till förut beräknad tidpunkt eller år 1920.

För tvärbanan *Forsmo—Höting* har med sträckning över Åkvisslan beräknats lägre kostnad än enligt förut upprättad plan med sträckning över Kilsjön. Styrelsen vidhåller sin förut uttalade åsikt, att banan bör påbörjas först bland de i planen ingående tvärbanorna, bland annat med tanke på angelägenheten av att snarast möjligt, i den mån ske kan, återställa de genom inlandsbanans tillkomst redan rubbade handelsvägarna. Med påbörjande år 1918 beräknas banan bliva färdig år 1924 eller ett år senare än enligt planen T 2.

Bibanan *Hällnäs—Lycksele* skulle med påbörjande år 1919 bliva färdig år 1923 eller samma år, som beräknats i planen T 2. Härvid har styrelsen tänkt sig ett års kortare byggnadstid än förut beräknats.

Bibanan *Umeå—Holmsund* skulle påbörjas ett år senare än enligt planen T 2 och bli färdig först två år senare än enligt denna plan, eller år 1921. Den längre byggnadstid, som nu avses, beror därpå, att styrelsen icke utan alltför stort överskridande av det belopp, 8,000,000 kronor, som ansetts lämpligt såsom sammanlagt årligt anslag, kunnat avse lika stora årliga anslag för denna bana som enligt planen T 2.

Jämväl tvärbanan *Jörn—Avaviken* beräknas påbörjad ett år senare än enligt alternativ T 2 och färdig två år senare, eller år 1925, samt trafikabel år 1924. Styrelsen erinrar om att, vid den förändring av byggnadsplanen för inlandsbanan, som planen T 4 utvisar gent emot planen T 2, det icke varit möjligt inpassa tvärbanan i byggnadsplanen på sådant sätt, att förbindelse över *Jörn—Avaviken* kan uppnås tidigare, såsom enligt planen T 2, eller ens samtidigt som inlandsbanan tänkes bli i sin helhet trafikabel.

Departements-
chefen.

Den första frågan, som framträder vid uppgörande av en byggnadsplan för ifrågavarande järnvägar, är, i vilken inbördes ordning de böra byggas.

Inlandsbanan skulle enligt det förslag, som på min framställning ingavs till 1916 års riksdag, bli i sin helhet trafikabel år 1924 samt fullt färdig år 1925. Enligt järnvägsstyrelsens förslag T 4 skulle banan bli fullt färdig redan år 1924 samt härvid bli rälslagd och trafikabel år 1923.

Med hänsyn till vikten av, att inlandsbanan så snart ske kan framföres till sin slutpunkt, innebär förslaget T 4 en avsevärd fördel framför 1916 års förslag T 2. Emellertid må beaktas, att enligt förslaget T 2 tvärbanan *Jörn—Avaviken* skulle vara rälslagd och trafikabel år 1922 och fullt färdig år 1923, medan enligt planen T 4 förbindelse över *Jörn—Avaviken* uppnås först år 1924, och tvärbanan beräknas bli fullt färdig först år 1925. Med hänsyn till detta förhållande har jag ansett mig böra inhämta chefens för generalstaben åsikt rörande den senast föreliggande planen T 4.

I skrivelse av den 19 mars 1917 anför denne, att det synes honom ur försvarets synpunkt erforderligt, att arbetena med tvärbanan *Jörn—Avaviken*, om denna bana beslutas, påskyndas så mycket, att linjen *Jörn—Avaviken* blir trafikabel, när rälsläggningen å inlandsbanan söderifrån nått fram till *Avaviken*, det vill säga år 1922, naturligtvis utan att längdbanans färdigställande år 1923 därigenom äventyras. Tidpunkten för färdigställandet av övriga tvärbanor anser generalstabschefen icke spela så stor roll, varför tvärbanan *Jörn—Avaviken* bör komma i första rummet.

Med hänsyn till generalstabschefens förord för ett mera forcerat byggande av tvärbanan *Jörn—Avaviken* har jag under hand från järnvägsstyrelsen inhämtat, att ett tidigare färdigbyggande av nämnda tvär-

banan i enlighet med generalstabschefens framställning och planen T 2 väl låter sig genomföras, men att därvid icke kan undvikas, att annan tvärbana blir tillbakasatt, såvida det totala årliga anslagsbelopp, från vilket styrelsen i byggnadsplanen T 4 utgått, ej skall betydligt överskridas. Enligt det alternativ, som styrelsen tänkt sig, såvida generalstabschefens framställning skulle vinna beaktande, skulle bibanan till Lycksele ej kunna bli färdig förr än år 1925, eller två år senare än enligt den av styrelsen förordade byggnadsplanen T 4.

Jag tillåter mig vidare erinra, att ur försvarets synpunkt inlandsbanan tillmätts en sådan övervägande betydelse över tvärbanorna, att generalstabschefen tidigare uttalat sig för ett forcerat byggande av inlandsbanan utan samtidigt byggande av tvärbanor, varvid inlandsbanan i sin helhet skulle bli trafikabel år 1921. Enligt den senast upprättade planen skulle inlandsbanan bli trafikabel år 1923 eller ett år tidigare än enligt planen T 2 och endast ett år efter den tidpunkt, då enligt sistnämnda plan provisorisk förbindelse skulle hava uppnåtts över Jörn—Avaviken. Vid sådant förhållande och då ett ytterligare uppskov av två år med den strängt behövlige banan till Lycksele vore mycket beklagligt, synes mig ej bestämmande hänsyn vid byggnadsplanens uppgörande böra tagas till önskvärdheten av, att förbindelse över Jörn—Avaviken öppnas redan vid tidpunkten för inlandsbanans framförande söderifrån till Avaviken.

Redan i mitt yttrande till statsrådsprotokollet förra året i denna fråga har jag erinrat om, hurusom ett flertal synnerligen viktiga skäl talade för, att arbetena på inlandsbanan och tvärbanorna borde bedrivas samtidigt. Jag har ock i det föregående flerstädes framhållit betydelsen av, att tvärbanorna snarast komma till stånd, i den mån som inlandsbanan bygges vidare norrut.

Liksom järnvägsstyrelsen finner jag, att den tvärbana, som bör tidigast påbörjas, är banan Forsmo—Hoting, vilken järnväg av alla de här föreslagna berör de trakter, som giva de rikaste löftena om framtida ekonomisk blomstring, samt är starkast av behovet påkallad för återställande av de gamla, genom inlandsbanan förryckta handelsvägarna. Därefter synes mig bibanan till Holmsund böra komma i betraktande, enär denna bana sedan lång tid tillbaka är starkt av behovet påkallad, oberoende av övriga här ifrågavarande järnvägar. I tredje rummet med hänsyn till byggnadstiden torde böra sättas bibanan till Lycksele och först i fjärde rummet tvärbanan Jörn—Avaviken, såvida hänsyn skall tagas endast till ekonomiska synpunkter.

Av en granskning av järnvägsstyrelsens förslag T 4 framgår, att tidpunkten för de olika banornas påbörjande och avslutande liksom ock den relativa storleken av erforderliga byggnadsanslag för olika banor och år överensstämmer med av mig såsom ur ekonomisk synpunkt riktiga angivna principer. Jag anser mig därför böra förorda, att arbetena med de norrländska statsbanebyggnaderna bedrivs i enlighet med förslaget T 4, därvid emellertid erforderlig jämkning i planen bör ske dels med hänsyn till att banan Lycksele—Stensele av förenämnda skäl utesluts, dels på grund av den lägre kostnaden för den av mig förordade inlandsbanesträckningen över Gangsjajaure. Tillbelysande av den närmare innebörden av den utav mig sålunda förordade byggnadsplanen anholder jag få åberopa en tablå över erforderliga anslag för perioden 1918—1925 enligt nämnda plan, vilken tablå torde som bilaga få vidfogas protokollet.

I följande sammanställning anges översiktligt de tidpunkter, vid vilka inlandsbanan och här närmast ifrågavarande tvärbanor beräknas bliva dels fullt färdiga, dels ock räslagda och i övrigt i sådant skick, att provisorisk trafik kan anordnas. I jämförelsen upptagas tidpunkter såväl enligt den byggnadsplan T 2, som av mig förra året förordades, som ock enligt den av mig nu förordade byggnadsplanen.

J ä r n v ä g a r	År då banan i sin helhet beräknas bliva			
	öppnad för provisorisk trafik		fullt färdig	
	Planen T 2	Förordad plan	Planen T 2	Förordad plan
Inlandsbanan	1924	1923	1925	1924
Forsmo—Hoting	1922	1923	1923	1924
Hällnäs—Lycksele	1922	1922	1923	1923
Jörn—Avaviken	1922	1924	1923	1925
Umeå—Holmsund	1919	1920	1919	1921

Det totalbelopp, som från och med år 1918 skulle erfordras för genomförande av byggnadsplanen i dess helhet med av mig förordade jämkningar, fördelar sig på olika banor på följande sätt.

	Förut beslutade banor Kronor	Ej förut beslutade banor Kronor
Längdbana:		
Sveg—Brunflo	3,570,000	—
Volgsjön—Gällivare	28,040,000	—
Trärbanor m. m.:		
Sveg—Hede	2,450,000	—
Forsmo—Hoting (Åkvisslanlinjen)	—	8,700,000
Hällnäs—Lycksele	—	4,600,000
Umeå—Holmsund	—	1,200,000
Jörn—Avaviken	—	4,900,000
Summa	34,060,000	19,400,000

Enligt den av mig förordade byggnadsplanen skulle för vart och ett av åren 1918—1925 erfordras följande byggnadsanslag.

Å r	Till förut beslutade banor Kronor	Till förut ej beslutade banor Kronor	Summa Kronor
1918	7,250,000	1,000,000	8,250,000
1919	6,770,000	1,730,000	8,500,000
1920	5,000,000	3,500,000	8,500,000
1921	4,800,000	3,420,000	8,220,000
1922	4,800,000	3,400,000	8,200,000
1923	4,200,000	3,650,000	7,850,000
1924	1,240,000	2,100,000	3,340,000
1925	—	600,000	600,000
Summa	34,060,000	19,400,000	53,460,000

Medan enligt planen T 2 de högsta för ifrågavarande banor erforderliga anslagsbeloppen stannade vid 8,000,000 kronor, skulle enligt den av mig förordade planen anslag utgå med belopp, som för vissa år ej oväsentligt överstege nämnda summa. En dylik höjning av anslagsbeloppens totalsumma för vissa år synes emellertid ej kunna undvikas under den givna förutsättningen, att inlandsbanan redan från och med år 1917 bygges såväl norr- som söderifrån, såvida icke — något som jag icke kan tillstyrka, om ej särskilt tvingande finansiella skäl

komma att föreligga, — ytterligare uppskov med tvärbanornas byggande skall behöva göras.

Jag tillåter mig emellertid erinra om, vad järnvägsstyrelsen anfört rörande tillämpligheten av de verkställda kostnadsberäkningarna. Såsom grundade på de arbetslöner och materialpriser, som rådde år 1914 före kristidens inträde, komma de i tablån upptagna anslagen för särskilda banor sannolikt att behöva överskridas. Härav skulle, såvida anslagen för särskilda år icke jämväl skola bli höjda, följden bli en förlängd byggnadstid. Såvida blivande finansiella förhållanden komma att lägga hinder i vägen för eventuellt framdeles erforderliga större byggnadsbelopp än vad här beräknats, kan sådan förlängning av byggnadstiden givetvis icke undvikas, men vill jag i anslutning till järnvägsstyrelsens anförda yttrande särskilt framhålla vikten därav, att i varje fall icke byggnadstiden för inlandsbanan kommer att utsträckas över den tid, som i den av mig förordade planen blivit beräknad.

De årliga anslag, som skulle behöva ifrågakomma för genomförande av den framlagda byggnadsplanen, äro visserligen betydande. Medeltalet årligen av de för tiden 1918—1925 erforderliga anslag skulle för samtliga i planen ingående banor utgöra omkring 6,700,000 kronor. Till jämförelse må meddelas följande, av järnvägsstyrelsen på min anmodan gjorda sammanställning över de belopp, som riksdagen under tiden 1877—1916 beviljat för statens järnvägsbyggnader.

År 1877	beviljade riksdagen	6,000,000 kronor.
» 1878	»	8,350,000 »
» 1879	»	8,470,000 »
» 1880	»	5,100,000 »
» 1881	»	2,500,000 »
» 1882	»	2,000,000 »
» 1883	»	6,347,000 »
» 1884	»	5,754,000 »
» 1885	»	2,000,000 »
» 1886	»	1,750,000 »
» 1887	»	2,000,000 »
» 1888	»	2,500,000 »
» 1889	»	4,000,000 »
» 1890	»	4,665,000 »
» 1891	»	5,823,000 »
» 1892	»	6,800,000 »
» 1893	»	3,700,000 »
» 1894	»	intet anslag.
» 1895	»	2,600,000 »
» 1896	»	1,350,000 »
» 1897	»	4,625,000 »

Ar 1898	beviljade riksdagen	11,250,000	kronor.
» 1899	»	8,037,500	»
» 1900	»	14,658,000	»
» 1901	»	13,059,000	»
» 1902	»	4,172,000	»
» 1903	»	3,340,000	»
» 1904	»	4,600,000	»
» 1905	»	2,072,000	»
» 1906	»	730,000	»
» 1907	»	6,083,000	»
» 1908	»	7,300,000	»
» 1909	»	7,061,246	»
» 1910	»	8,501,000	»
» 1911	»	8,260,500	»
» 1912	»	7,800,000	»
» 1913	»	5,687,000	»
» 1914	»	7,347,000	»
» 1915	»	5,050,000	»
» 1916	»	7,500,000	»

I de angivna beloppen ingå icke de medel, som riksdagen anvisat för dubbspåranordningar eller för nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade järnvägar.

I de av 1883 och 1884 års riksdagar beviljade belopp ingå köpeskillingarna för de enskilda järnvägarna Söderhamn—Bergvik och Sundsvall—Torpshammar, och i anslagen, beviljade år 1904 till och med 1907, ingå sammanlagt 510,000 kronor för undersökningar och utredningar angående inlandsbanan. Däremot äro i de angivna beloppen icke intagna de summor, som riksdagen vid olika tillfällen beviljat för inköp av en del andra enskilda järnvägar samt för förvärfv av mark för vissa bangårdar.

Som av den förut återgivna sammanställningen framgår, hava de anslag, vilka under den i sammanställningen avsedda tid för olika år beviljats, varit till storleken synnerligen växlande. De av riksdagarna 1910—1916 beviljade anslagen uppgå emellertid i medeltal årligen till något över 7,000,000 kronor.

I den till innevarande års riksdag avlätna statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till fortsättande av beslutade nya statsbanebyggnader för år 1918 anvisa följande belopp: Anslag för
år 1918.

för statsbanan Sveg—Brunflo	2,500,000	kronor
» statsbanan Sveg—Hede	750,000	»
» järnvägsförbindelse mellan de svenska och finska järnvägsnäten	1,230,000	»
» inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare	4,000,000	»

Summa 8,480,000 kronor

Dessutom har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas angående byggande av tvärbanan mellan norra stambanan och inlandsbanan m. m., för år 1918 beräkna ett anslag av 1,000,000 kronor.

I den byggnadsplan, som jag här förordat, äro de för år 1918 erforderliga anslagen för olika banor upptagna med samma belopp som i statsverkspropositionen. Dock tillåter jag mig erinra om, att i byggnadsplanen icke intagits den beslutade järnvägsförbindelsen mellan de svenska och finska järnvägsnäten.

Av anslaget till inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare beräknas cirka 2,500,000 kronor komma till användning å sträckan närmast norr om Volgsjön och cirka 1,500,000 kronor å inlandsbanans nordligaste del mellan Gällivare och Jokkmokk.

Den tvärbana, som tidigast skulle påbörjas, och för vilken anslag å 1,000,000 kronor äskas, är, jämlikt vad ovan anförts, järnvägen Forsmo—Hoting.

Villkor för
nya stats-
banor.

För byggande av en var av här förordade, förut ej beslutade banor torde böra uppställas i huvudsak enahanda villkor beträffande kostnadsfri upplåtelse av mark med mera, som under senare åren pläгат föreskrivas rörande statens järnvägsbyggnader. Det synes därför i sådant avseende böra föreskrivas, att vederbörande landsting utfäster sig:

att kostnadsfritt för banan upplåta

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med därtill hörande avdikningar, vattenavlopp och parallellvägar;

all mark för banbevakningsområden, bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotiv- och vattenstationer med tillhörande ledningar, varvid iakttages i fråga om mark för bangårdar, håll-, last- och mötesplatser samt lokomotivstationer, att så stora områden därför upplåtas, att tillräckligt utrymme erhålles för framtida, möjligen erforderliga utvidgningar samt för rymliga bostäder åt järnvägens personal;

genom skogsmark en bredd av 15 meter å vardera sidan om banans medellinje ävensom, där arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, vad som i sådant hänseende erfordras, med all skog, som å den erforderliga marken finnes vid den utstakning, vilken ligger till grund för nådigt beslut om fastställelse av definitiv plan för banan;

all mark för till följd av banbyggnaden erforderlig anläggning av nya eller omläggning av gamla, allmänna eller enskilda vägar ävensom rätt att efter behov i sjöar och vattendrag taga för järnvägsbyggnaden och för järnvägens trafikerande med mera erforderligt vatten samt att, där område icke anses böra för ändamålet förvärfvas, framdraga och för framtiden underhålla för vattentagning erforderlig ledning;

skolande i händelse av tvist angående storleken av markområde, som för något av ovan angivna ändamål må vara erforderligt, frågan därom underställas Kungl. Maj:ts prövning och avgörande;

dels under arbetets förtgång:

all mark, behöflig för dels sidoschaktningar, dels upplag av sten, jord samt för anläggningen erforderliga materialier och andra effekter, dels sten-, grus- och dyjordstäcker, dels vägar och sidospår, dels slutligen de provisoriska anordningar av vad namn och slag de vara må, som för byggnadsarbetenas utförande befinnas nödiga, allt att vid arbetets slut avlämnas i då befintligt skick;

att överlämna den för all framtid upplåtta marken gravationsfri;

att lämna ersättning för husflyttningar och olägenheter till följd av försvårad brukning och förlängda vägar eller andra olägenheter, av vad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta av det genom anläggningens utförande orsakade intrång; samt

att utan kostnad för staten anskaffa och till järnvägsstyrelsen överlämna alla för erhållande av lagfart å den för all framtid upplåtta marken erforderliga handlingar och kartor med mera;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös, för vad i ett eller annat avseende härutinnan till äventyrs kan komma att brista.

Såsom särskild förutsättning för byggandet av banan Umeå—Holmsund torde böra bestämmas, att före arbetets påbörjande skall föreligga ett ovillkorligt åtagande av Umeå stad att vid Holmsund till den tid, då järnvägsbyggnaden ifråga beräknas vara färdig, anordna en hamn, som av Kungl. Maj:t prövas vara tillfredsställande.

På grund av vad jag nu anført får jag i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

Departements-
chefens
hemställan.

1:o) att besluta, att inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare skall å bandelen mellan Sorsele och Jokkmokk framdragas förbi Avaviken och Gangsjaure i huvudsaklig enlighet med vad av mig här ovan angivits,

2:o) att, under förbehåll att de här ovan beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttagas samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta

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 så kallade 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 förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor, samt

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

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen i nåder lämna bifall samt förordnade, att proposition till riksdagen skulle avlätas av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Carl Ugglå.

Tablå,

utvisande erforderliga anslag för perioden 1918—1925
enligt av Kungl. Maj:t förordad byggnadsplan.

Tablå, utvisande erforderliga anslag för perioden 1918—

Statsbana.	Ban- längd km.	Av riksdagen beviljade an- slag för under byggnad varande statsbanor. Kronor.	E r f o r -			
			1918.		1919.	
			Kronor.		Kronor.	
<i>Längdbana.</i>						
Sveg—Brunflo ¹⁾	170	7,800,000 —	2,500,000 —	1,070,000 —		
Inlandsbanan (Volgsjön—Gällivare)	500	3,500,000 —	4,000,000 —	³⁾ 4,500,000 —		
<i>Trärbano.</i>						
Sveg—Hede	73	500,000 —	750,000 —	1,200,000 —		
Forsmo—Hoting (Åkvisslanlinjen)	120	— —	1,000,000 —	1,300,000 —		
Hallnäs—Lycksele ²⁾	63	— —	— —	250,000 —		
Umeå—Holmsund	16	— —	— —	180,000 —		
Jörn—Avaviken	98	— —	— —	— —		
Summa för samtliga banor	—	— —	8,250,000 —	8,500,000 —		
Summa för av riksdagen ej beslutade banor	—	— —	1,000,000 —	1,730,000 —		

¹⁾ Längd och kostnad hänföra sig till den numera fastställda sträckningen över Hogdal och i Trärhoans dal.

²⁾ Lycksele station förlagd öster om Ume älv.

³⁾ Rälsläggningen beräknas framkomma söderifrån till Ume älv och norrifrån till Lilla Lule älv vid Jokkmokk.

⁴⁾ ” ” ” ” ” Sorsele.

⁵⁾ ” ” ” ” ” Avaviken.

⁶⁾ ” ” ” ” ” såväl söderifrån som norrifrån till trakten av Pite älv.

⁷⁾ Alla kostnader äro beräknade med användande av de arbets- och materialpriser, som gällde före kristidens

1925 enligt av Kungl. Maj:t förordad byggnadsplan.

derliga anslag.						Summa anslag.
1920.	1921.	1922.	1923.	1924.	1925.	
Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.
—	—	—	—	—	—	3,570,000
4,500,000	4) 4,800,000	5) 4,800,000	6) 4,200,000	1,240,000	—	28,040,000
500,000	—	—	—	—	—	2,450,000
1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,300,000	600,000	—	8,700,000
1,100,000	1,300,000	1,100,000	850,000	—	—	4,600,000
900,000	120,000	—	—	—	—	1,200,000
—	500,000	800,000	1,500,000	1,500,000	600,000	4,900,000
8,500,000	8,220,000	8,200,000	7,850,000	3,340,000	600,000	53,460,000
3,500,000	3,420,000	3,400,000	3,650,000	2,100,000	600,000	19,400,000

gång, den s. k. Tvärhoanlinjen.

inträdande år 1914.

REGISTER.

	Sid.
Inledning	3
Inlandsbanan mellan Sorsele och Jokkmokk	7
Tvärbanor mellan inlandsbanan och norra stambanan	18
Huvudsträckningar för tvärbanorna	20
Sträckning för en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar ..	42
Sträckning för en bana mellan Lycksele och norra stambanan	52
Statsbanan Umeå—Holmsund	59
Sammanfattning beträffande tvärbanor och bibanor	60
Byggnadsplan	63
Anslag för år 1918	75
Villkor för nya statsbanor	76
Departementschefens hemställan	77
Tablå, utvisande erforderliga anslag för perioden 1918—1925 enligt av Kungl. Maj:t förordad byggnadsplan	80

Förteckning över bilagda kartor.

- Karta över ifrågasatta och av järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningar av inlands-
banan jämte tvärbanor.
- Karta över ifrågasatta sträckningar för vinnande av anslutning med norra stambanan
för en linje till Hoting över Åkvisslan.
- Vattenfallsskarta över vissa älvsträckor.

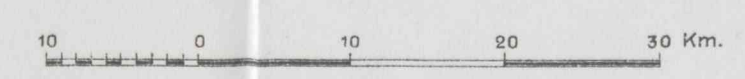


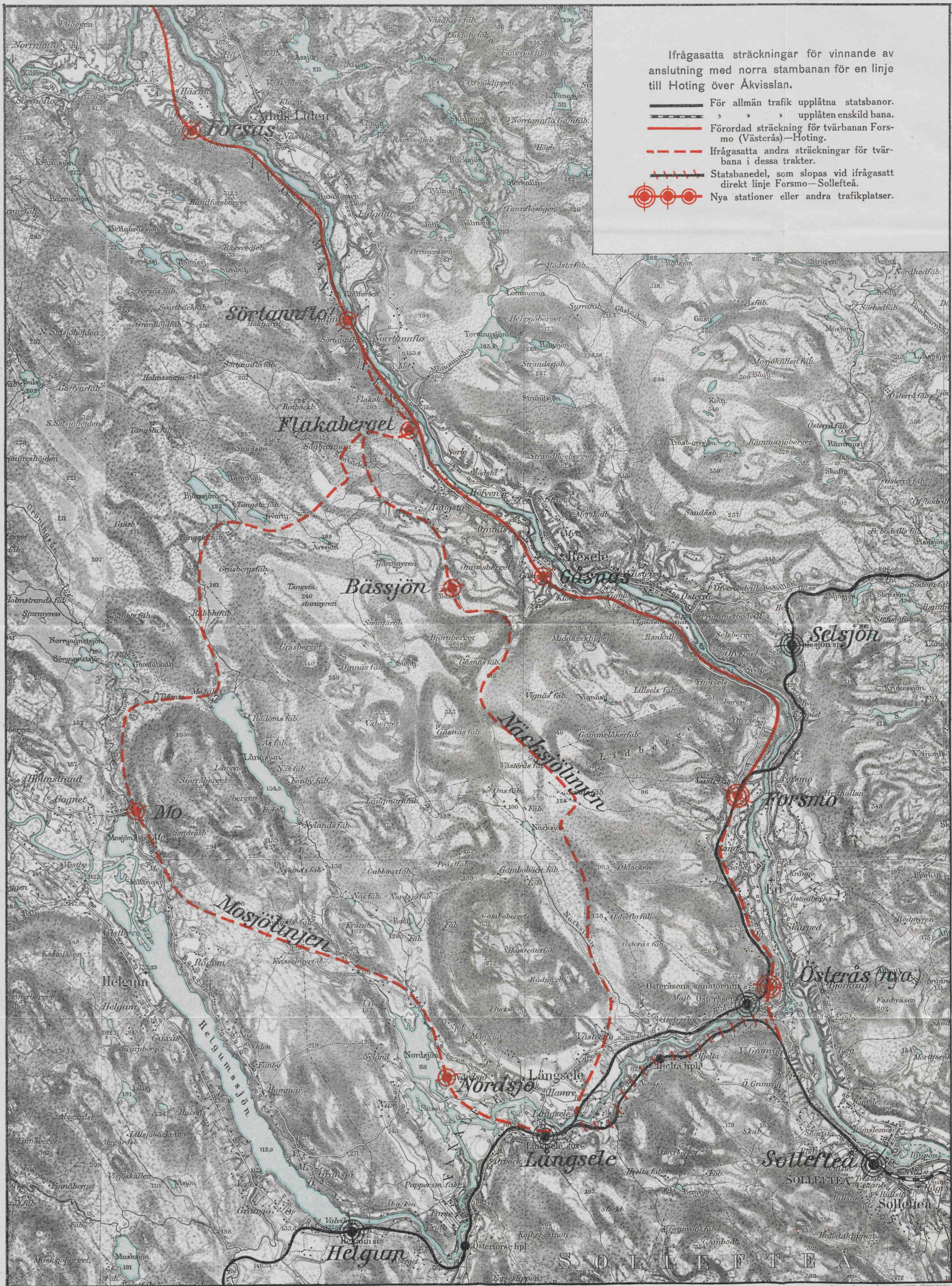
KARTA

över ifrågasatta och av Järnvägsstyrelsen föreslagna sträckningar av inlandsbanan jämte tvärbano.

TECKENFÖRKLARING.

- För allmän trafik upplåtna statsbanor.
- upplåten enskild bana.
- Under byggnad varande statsbanor.
- Av Järnvägsstyrelsen förordad sträckning för inlandsbanan.
- Andra ifrågasatta sträckningar för inlandsbanan.
- Av Järnvägsstyrelsen förordade sträckningar för tvärbano.
- Andra ifrågasatta banor och alternativa sträckningar.





Ifrågasatta sträckningar för vinnande av anslutning med norra stambanan för en linje till Hoting över Äkvislan.

- För allmän trafik upplåtna statsbanor.
- - - - - upplåten enskild bana.
- Förordad sträckning för tvärbanan Forsmo (Västerås)—Hoting.
- - - - - Ifrågasatta andra sträckningar för tvärbana i dessa trakter.
- Statsbanedel, som slopas vid ifrågasatt direkt linje Forsmo—Sollefteå.
- Nya stationer eller andra trafikplatser.

Skalan 1:100 000

1000 5000 10000 Meter

GEN. STAB. LIT. ANST. STOCKH.

