

**N:o 41.**

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anslag för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel till Örnköldsvik; gifven Stockholms slott den 13 Mars 1891.*

Med åberopande af bilagda protokoll öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel till Örnköldsvik och denna banas utrustning med erforderlig trafikmateriel en million åttahundratjugotre tusen kronor samt anvisa detta belopp att under år 1892 utgå från riksgäldskontoret.

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

**O S C A R.**

*V. L. Groll.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1891.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern friherre ÅKERHJELM,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve LEWENHAUPT,  
Statsråden: herr friherre VON OTTER,  
herr WENNERBERG,  
friherre PALMSTIERNA,  
friherre VON ESSEN,  
friherre ÅKERHJELM,  
ÖSTERGREN,  
GROLL och  
WIKBLAD.

---

19:o

Departementschefen, statsrådet Groll anförde härefter:

»Uti en till Eders Kongl. Maj:t ingifven skrift hafva å kommunalstämma med Örnsköldsviks köping utsedde deputerade, å köpingens vägnar, anhållit, att Eders Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta proposition om byggande på statens bekostnad af en bibana mellan Örnsköldsvik och Mellansel å stambanelinien Skorped—Vännäs i hufvudsak-

lig öfverensstämmelse med ett utaf ingenjören H. Groth upprättadt, ansökningen bilagdt förslag.

Enligt detta förslag skulle banan utgå från stambanan vid Mellansel 8 kilometer öster om Anundsjö station och efter passerandet af en bergås korsa Moelfven vid Mo kyrka samt slutligen, efter att hafva följt Rappsta- och Själevadsfjärdarne förbi Själevads kyrka och derefter öfvergått en större bergshöjd, inledas i Örnsköldsviks köping till en hamnplats vid östra stranden af den der inskjutande hafsviken, 29 kilometer från utgångspunkten. Stationer skulle förläggas, utom vid ändpunkterna, jemväl vid nämnda båda kyrkor. Anläggningen beräknas kosta 1,548,000 kronor, deri icke inbegripen kostnaden för rullande materiel och för jordlösen, till hvilken sistnämnda kostnad Örnsköldsviks kommun erbjudit sig att bidra med 70,000 kronor.

Till stöd för ansökningen hafva deputerade andragit: att, till följd af norra stambanans aflägsna läge från kusten och dervarande rikt befolkade områden, densamma icke komme att i önskvärd grad gagna handel och andra näringar och ej heller lemna en tillräcklig afkomst för förräntande af det å densamma nedlagda kapital, förr än banan på lämpliga ställen sammanbundes med hafvet; att, då stambanan genom Ångermanland genomskure betydande skogsbygder, som saknade lämpliga vattendrag för virkets nedflottning till hafvet, dessa traktens skogsprodukter måste på jernväg föras till hafvet; att, då Sundsvall för närvarande vore den vid jernväg belägna utskeppningshamn, som läge norra Ångermanland närmast, det vore uppenbart, att ingen möjlighet funnes för befolkningen i berörda del af detta landskap att genom den nu framgående stambanan på ett tillfredsställande sätt tillgodogöra sig och landet denna landsdels rika naturtillgångar; att Örnsköldsvik, som hade en god hamn, vore en af Norrlands mera betydande handelsplatser samt förmedlade ett stort varuutbyte med befolkningen i den vidsträckta bygd, som från Åsele och Lycksele lappmarker samt vestra och norra Ångermanland af ålder haft sina naturliga utfartsvägar till Örnsköldsvik; samt att statens skogsdomäner i trakten skulle genom jernvägsanläggningen få ett ökad värde.

Till följd af härå erhållen nådig remiss har jernvägsstyrelsen den 15 december 1890 afgifvit underdånigt utlåtande. Deruti har styrelsen, hvad angår det i ansökningen påpekade behovet af utfartsvägar från norrländska stambanan till hafvet för banans tillgodogörande så väl för samfärdseln som i finansielt hänseende, erinrat, att styrelsen för länge sedan fäst uppmärksamheten på detta behof samt att styrelsens framställningar derutinnan ledt till det resultat, att den sydligare sträcknin-

gen af norra stambanan, efter inköp af förut befintliga enskilda banor, satts i förbindelse med sjöhamnar vid Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall. Nyttan af dessa utfartsvägar ansåge styrelsen ock vara ådagalagd genom den större lifaktighet de framkallat i rörelsen äfven å sjelfva stambanan och detta änskönt de allmänna handelsförhållandena, särskildt i trävarurörelsen, ingalunda varit gynsamma. Om bibanor varit nödvändiga för den nedre sträckningen af norra stambanan, vore dylika banor i ännu högre grad behöfliga för den nordliga sträckningen, afskiljd som denna vore i hela sin längd från trakter, der en någorlunda samlad befolkning kunde gifva upphof till en samfärdsel af någon betydighet, och utan tillgång till annan trafik än med varor, som icke tålde längre jernvägstransport, men för att tillgodöras måste på kortaste vägen nedbringas till hafvet.

Beträffande läget för dessa bibanor hölle styrelsen före, att det samma borde bestämmas med ledning af erfarenheten om rörelsens naturliga gång, så att, om en ort under förutvarande ogynsammare transportförhållanden arbetat sig upp till en hufvudplats för samfärdseln med upplandet, en bibana företrädesvis borde ledas dit för att uppfylla sitt ändamål. En dylik ort vore, enligt styrelsens åsigt, Örnsköldsvik, hvilken, ännu obetydlig med hänsyn till befolkningens antal, redan vore ett centrum för ofvanför liggande vidsträckta områdens handel och för en sågverksdrift, som hemtade sina råvaror, utom från det innanför liggande landet, äfven från på andra ställen af kusten utmynnande vattendrags dalfören, hvadan en bibana till Örnsköldsviks hamn borde från början kunna påräkna en ganska afsevärd trafik. Förläggandet af en dylik bibana till Örnsköldsvik syntes ock styrelsen, i förhållande till andra redan befintliga eller ifrågakommande bibanor, vara lämpligt, då afståndet till närmaste statsbanhamn i söder utgjorde 110 kilometer och den bibana, som kunde ifrågasättas närmast norrut, eller till Umeå, icke komme på närmare afstånd än 95 kilometer. Någon konkurrens vore derföre icke att befara, då dels gränserna mellan de nämnda banornas trafikområden vore af naturen tydligt angifna dels ock rörelsen å den tillämnade enskilda banan mellan Hernösand och Sollefteå komme att hufvudsakligen omfatta stränderna af nedre Ångermanelfven och möjligen de trakter, som låge vid den öfre delen af samma elf och dess tillflöden.

Vidkommande derefter frågan hvem som borde bygga nu ifrågasatta bibana ansåge styrelsen staten böra bekosta banans anläggning, emedan det vore så att säga en lifsfråga för stambanan, att bibanan ju förr dess hellre komme till stånd, och det derjemte vore af stor

vigt, att statsbaneförvaltningen hade i sin hand att oberoende af enskildas intressen bestämman öfver trafikerandet af utfartsvägarne från stambanan till exporthamnar och öfver befodringsafgifterna derfor.

I fråga om det ingifna förslaget till plan för bibanans byggnad har styrelsen, med anmälan det styrelsen funne berörda plan vara ändamålsenlig och så god som den starkt kuperade terrängen medgifvit utan användande af öfver höfvan stora kostnader för jord- och sprängningsarbeten, vidare meddelat, att mot den föreslagna riktningen intet annat varit att anmärka, än att platsen för den blifvande stationen i Örnköldsvik blefve väl trång, synnerligen för mottagande af så skrymmande laster som trävaror, och att vattnet derutanför saknade önskvärdt djup, samt att banan inkräktade på köpingens bebyggda område, men att, efter en med anledning häraf företagen ny undersökning, dessa olägenheter befunnits kunna undvikas genom banans inledning utmed vestra stranden af den till köpingen inskjutande hafsviken, på sätt å planen vore angifvet med en brun linie. Ehuru styrelsen mot det med ledning af arbets- och andra pris vid statsbanebyggnaden i dessa trakter uppgjorda kostnadsförslagets slutsumma, 1,548,000 kronor, icke hade något att i och för sig anmärka, ansåge dock styrelsen detta belopp böra ökas med kostnaden för åtskilliga arbeten och anordningar, hvilka vore af beskaffenhet att, om de icke vid banbyggnaden utfördes, de inom närmaste framtiden blefve af behovet påkallade. Dessa poster vore anordnande af en fullständigare bangård vid föreningspunkten Mellansel 50,000 kronor, ökad spårläggning å öfriga bangårdar 25,000 kronor samt bostäder i Örnköldsvik åt stations- och tågpersonal 50,000 kronor. Härigenom höjdes anläggningskostnaden med 125,000 kronor eller till 1,673,000 kronor. Om härtill lades kostnaden för bibanans utrustande med rörlig materiel, beräknad efter vanlig grund till omkring 5,000 kronor för hvarje kilometer, eller i rundt tal 150,000 kronor, skulle hela kostnaden för bibanans anläggning och utrustning utgöra 1,823,000 kronor under förutsättning att för anläggningen erforderlig mark tillhandahölles af vederbörande jordegare eller kommuner.

Huru snart en skäligh afkastning å sistberörda kapitalbelopp kunde påräknas ansåge styrelsen vara svårt att förutsäga, men en vid styrelsens utlåtande fogad, af trafikdirektören i sjetten trafikdistriktet af statens jernvägar upprättad trafikberäkning, om hvilken beräkning, som i afskrift torde få biläggas detta protokoll, styrelsen ansåge sig kunna vitsorda att den vore upprättad med sakkännedom och med tillbörlig varsamhet vid begagnandet af tillgängliga data, gafve goda förhoppningar i berörda hänseende, i det att såsom resultat af denna beräkning

framginge, att staten borde inom kort kunna påräkna såsom årlig behållning å ifrågavarande bibana ett belopp af 91,700 kronor eller fem procent å nyss angifna kapital, oafsedt hvad som tillflöte stambanan i intägt för transportföremål, som å henne forslades till och från bibanan och som till största delen skulle uteblifvit, om bibanan ej komme till stånd.

Enär emellertid befolkningen i orten närmast droge fördel deraf, att en jernväg komme till stånd, funne styrelsen det vara tillbörligt, att äfven vid denna bibana kommuner och enskilde i de trakter, banan genomginge, i någon mån bidroge till anläggningen och styrelsen ansåge derföre att från deras sida borde fullgöras samma skyldigheter i afseende å upplåtelse af mark m. m., som på senare tider varit bestämda såsom villkor för anläggningen af statsbanor.

Åberopande hvad styrelsen sålunda anført samt i betraktande af att en förbindelseled mellan stambanan och Örnsköldsvik med dervarande hamn vore af största vigt, utom för de orter densamma närmast genomginge, äfven för sjelfva stambanan genom den trafik, som derå skulle framkallas, och att ifrågavarande bandel jemväl kunde antagas blifva en af de i ekonomiskt hänseende fördelaktigare bandelarne i det norrländska jernvägsnätet, har styrelsen, med förordande af den underdåniga ansökningen, hemställt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen, att en bibana måtte på statens bekostnad anläggas från norra stambanan vid Mellansel till Örnsköldsvik enligt den ansökningen bilagda planen med den deri af styrelsen föreslagna ändring, samt att Riksdagen för denna banas anläggning och utrustning med nödig materiel måtte under de vilkor och förpligtelser för kommuner och enskilde, hvilka Riksdagen enligt dess underdåniga skrifvelse den 14 maj 1890 fastställt beträffande anläggningen af stambanan genom öfre Norrland, anvisa ett belopp af 1,823,000 kronor.

Domänstyrelsen, som jemväl blifvit i ärendet hörd, har uti underdånigt utlåtande den 19 nästlidne januari åberopat hvad styrelsen anført uti ett på begäran af den år 1885 af Eders Kongl. Maj:t tillsatta komité för utredning af bland annat omfattningen och beskaffenheten af den trafik, som vore att påräkna för en stambana genom öfre Norrland mellan Sollefteå och Öfver-Luleå, afgifvet yttrande, deruti i fråga om en sådan banas betydelse för statsskogarne i denna landsdel framhållits bland annat, att, om ock svårighet mötte att bedöma, huru stor qvantitet virke från dessa skogar kunde komma att forslas på banan och genom densamma vinna direkt afsättning, framdragandet af en jernbana genom öfra Norrland, hvarigenom de särskilda floddalarna

sattes i förbindelse med hvarandra, likväl otvifvelaktigt syntes komma att utöfva inflytande på virkesprisen, som till följd af olika efterfrågan vore mycket vexlande vid särskilda vattendrag; att sålunda, för att anföra ett exempel, kronans virke vid Ume- och Vindelelfvarne knappast betingade hälften af det pris, som betalades vid Ångermanelfven, men att, derest genom direkt jernvägsförbindelse mellan vattendragen virket kunde fortskaffas från ett vattendrag till ett annat, det vore antagligt, att å de trakter, der prisen vore låga, detsamma skulle röna efterfrågan jemväl från andra orter, hvarigenom konkurrens och prisstegring kunde förväntas. I sitt nu afgifna utlåtande yttrar styrelsen vidare att det vore uppenbart, att denna stambanans emotsedda inflytelse å virkesprisen måste vara i väsentlig mån beroende deraf, att stambanan komme i förbindelse med kustorter, der sågverksrörelse i någon större omfattning bedrefves och beqväm hamn för trävaruskeppning funnes. En så beskaffad ort vore, enligt domänstyrelsens mening, Örnsköldsvik, från hvars hamnområde under år 1889 utskeppats i rundt tal 25,600 standards trävaror från i orten belägna sex särskilda sågverk. På grund af det anförda ansåge styrelsen ifrågavarande bibanas anläggning vara af gagn för staten jemväl såsom skogsegare; och har styrelsen förty hemställt om bifall till hvad jernvägsstyrelsen föreslagit.

Jemväl chefen för generalstaben har på nådig befallning inkommit med underdånigt utlåtande i ämnet och deruti anført, att från militäris synpunkt icke något vore att erinra mot den föreslagna banan, om ände fördelar, den kunde tillföra försvaret, icke vore af större betydelse, men att banan, för att emellertid tillfredsställa de militära krafven, borde ega samma trafikförmåga som stambanan norr om Sollefteå.

Angående ordningen och sättet för utförandet af ifrågavarande banbyggnad har chefen för jernvägsstyrelsen till mig aflemnat en promemoria, deri han, med förmålan att enligt det uppgjorda kostnadsförslaget kostnaden för banvallens och bangårdarnes terrassering, broars och afloppstrummors uppförande samt banans inhägnad utgjorde 499,130 kronor, anført, att, derest detta belopp redan under innevarande år erhöles, en ekonomisk fördel skulle vinnas derigenom, att dessa arbeten, med undantag möjligen af brobyggnaden öfver Moelfven, kunde utföras under årets senare del af den till omkring 700 man uppgående arbetsstyrka, som efter afslutandet, antagligen i nästinstundande juli månad, af nu pågående kompletteringsarbeten mellan Gottne och Nyåker skulle, i stället för att derifrån flyttas till stambanebyggnaden längre norrut, kunna från och med nämnda tid lämpligen användas till utförande af nämnda arbeten å bibanan. Alla återstående arbeten, nemligen ballast-

ning, skenläggning, uppförande af banbyggnader, uppsättning af telegraf och signaler m. m., för hvilka kostnaden beräknats till 1,173,000 kronor, skulle utföras under år 1892, hvarigenom banan kunde på hösten samma år upplåtas för allmän trafik. Ballastning och skenläggning, som måste verkställas med stambanans egen, vid Mellansel tillgängliga ballast- och transportmateriel — hvilken innan stambanesträckan mellan Nyåker och Vännäs hunnit färdigterrasseras kunde för nämnda bana till en del undvaras — måste således utgå från Mellansel; och räler med tillbehör borde derföre, derest de ej kunde erhållas inom landet å jernväg, levereras så tidigt nästkommande år vattenkommunikationerna medgäfvne, dock icke i Örnsköldsvik utan i Sundsvall, för att derifrån å jernväg forslas till nyssnämnda utgångspunkt. Under nu angifna förutsättningar kunde skenläggningen beräknas hafva hunnit Örnsköldsvik redan i början af juli månad år 1892, vid hvilken tid den derför använda ballast- och transportmaterielen åter behöfdes vid norra stambanans då färdigterrasserade bansträcka Nyåker-Vännäs. Enligt den sålunda framställda arbetsplanen skulle alltså af den beräknade kostnadssumman erfordras för innevarande år 500,000 kronor samt för år 1892 såväl återstoden deraf, eller 1,173,000 kronor, som ock den till 150,000 kronor beräknade kostnaden för anskaffande af rörlig materiel, eller 1,323,000 kronor.

Hvad derefter vidkomme sättet för ifrågavarande banbyggnads utförande, syntes ekonomisk fördel ej kunna vinnas genom entreprenad af arbetet i dess helhet. En entreprenör måste nemligen utöfver de kostnader, som alltid vore förenade med sjelfva arbetets utförande, beräkna ett icke oansenligt penningebelopp för att deraf såväl bestrida kostnaderna för transport af erforderligt antal arbetare, nödig materiels anskaffande m. m. som ock bereda sig skäligen vinst för egen del — allt utgifter, som för en jemförelsevis mindre banbyggnad, såsom den nu ifrågavarande, måste medföra betydligt ökade kostnader öfver dem, som betingades, om arbetena utfördes genom statens egen försorg, hvarjemte oftaberörda materiels uthyrande, som vid en eventuel entreprenad blefve nödvändigt, kunde af jernvägsstyrelsen medgifvas endast under vilkor af en med kostnader förenad kontroll öfver dess användande. Genom att deremot — i likhet med de senaste årens anordning vid stambanebyggnaden genom öfre Norrland — till de arbetslag, hvilka vid ofvan antydd tid instundande sommar antoges hafva afslutat kompletteringsarbetena mellan Gottne och Nyåker, öfverlemna nu ifrågakomna terrasseringsarbeten på ackord å längre eller kortare bansträckor för hvarje lag samt från stambanebyggnaden öfverföra tillgänglig, er-

forderlig arbetsmateriel för dessa terrasseringsarbetens behof skulle, om nemligen stambanans vid ofvannämnda kompletteringsarbetens afslutande å platsen redan befintliga och med de lokala förhållandena förtrogna arbetsbefäl användes till ledning af det nya arbetet, alla större extra omkostnader för detta undvikas, på samma gång terrassereringen af hela banan Mellansel—Örnsköldsvik blefve på det i alla hänseenden lämpligaste sätt verkställd under senare delen af innevarande år. Uppförandet af husbyggnaderna skulle, på sätt numera städse egde rum, utbjudas på entreprenad, hvarjemte räsläggning och ballastning skulle verkställas enligt det för dylika arbeten använda ackordsystem. På dessa skäl har chefen för jernvägsstyrelsen tillstyrkt, att utförandet för statens räkning af jernvägsbyggnaden Mellansel—Örnsköldsvik finge ega rum enligt samma grunder, som för stambanebyggnaden genom Norrland vore gällande och hvilka, tillämpade å denna mindre banbyggnad, enligt bemålde chefs åsigt skulle lemna det såväl i tekniskt som ekonomiskt hänseende mest fördelaktiga resultat.

För utförandet af arbetet enligt den angifna planen erfordrades emellertid redan under innevarande år en del af den summa, hvartill kostnaden för hela arbetet beräknats uppgå, hvarefter återstoden deraf borde utgå under nästkommande år; och har chefen för jernvägsstyrelsen derföre, under åberopande af hvad han anfört angående fördelen af arbetets bedrifvande på angifvet sätt, framhållit önskvärdheten af att hos Riksdagen gjordes framställning om anvisande för ifrågavarande banbyggnad af 500,000 kronor för innevarande år samt 1,323,000 kronor för år 1892.

---

Genom hvad jernvägsstyrelsen och domänstyrelsen i ärendet anfört synes mig önskvärdheten af att ifrågavarande bana kommer till stånd vara till fullo ådagalagd. Med hänsyn till ofvanomförmälda, af jernvägsstyrelsen utan anmärkning lemnade trafikberäkning, har man anledning antaga att banans inkomster kunna blifva ganska tillfredsställande, och dertill kommer att den uppåtgående stambanan måste af denna utfartsväg komma att tillföras ej obetydlig trafik, då Örnsköldsvik med sin redan stora utskeppning af trävaror blifver den närmaste exportorten för många produkter, som komma att transporteras å stambanan genom norra Ångermanland och södra delen af Vesterbottens län. En annan fördel, som domänstyrelsen påpekat, är den ökning i prisen af virke från kronan tillhöriga, i närheten belägna sko-

gar, som genom bauans tillkomst är att motse. Jag tvekar därför icke att tillstyrka att banan varder för statens räkning anlagd.

Chefen för jernvägsstyrelsen har framhållit, hurusom genom arbetets påbörjande redan under innevarande år skulle vinnas den fördel att den till omkring 700 man uppgående arbetsstyrka, hvilken för närvarande sysselsättes vid stambanebyggnaden mellan Gottne och Nyåker, kunde efter dessa arbetens avslutande innevarande år användas vid arbetena å den ifrågasatta banan. Detta synes mig värdt beaktaude, och jag föreställer mig med hänsyn dertill, att banans byggande bör påbörjas redan i år, emedan sådant antagligen skulle medföra någon besparing i utgifterna derigenom att dels en stam af vid jernvägsarbeten vana arbetare genast kunde påräknas och dels de erforderliga arbetsredskapen funnes i orten tillgängliga. De för årets omkostnader nödiga medel, hvilka af jernvägsstyrelsen beräknats till omkring 500,000 kronor, torde genom förskott från statskontoret kunna beredas, men då, enligt den uppgjorda planen, banan skulle blifva under nästkommande år fullbordad, synes i allt fall nödvändigt att redan af innevarande Riksdag äskas hela det belopp, som beräknats för banans färdigbyggande, eller 1,823,000 kronor.

Med afseende å det i ekonomiskt afseende förmånliga resultat, som banan synes kunna lemna, torde någon betänklighet icke böra möta mot att, på sätt ock chefen för finansdepartementet, med hvilken jag härutinnan samrådt, ansett lämpligt, genom upplåning anskaffa det för banbyggnaden erforderliga belopp, hvilket alltså torde böra anvisas till utgående från riksgäldskontoret.

Med afseende å de fördelar, som genom den ifrågasatta jernvägsanläggningen skulle beredas befolkningen i orten, torde för denna anläggning böra stadgas samma vilkor i afseende å upplåtelse af mark n. m., som enligt Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1890 bestämts för stambanebyggnaden norr om Vännäs, nemligen

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

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

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

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

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

*dels* under arbetets fortgång:

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

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

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

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

På grund af hvad sålunda anförts hemställer jag, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att, under förbehåll att ofvanangifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel till Örn-sköldsvik och denna banas utrustning med erforderlig trafikmateriel en million åttahundratjugotretusen kronor samt anvisa detta belopp att under år 1892 utgå från riksgäldskontoret.»

Uti hvad föredragande departementschefen sålunda hemställt instämde statsrådets öfrige ledamöter; och behagade Hans Maj:t Konungen i nåder gilla hvad statsrådet sålunda hemställt samt befalde, att i enlighet dermed nådig proposition skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

*Adolf Berencreutz.*

---

## Trafikberäkning

för

### Jernväg mellan Örnköldsvik och Mellansel.

- Lit. A. Tabell öfver afståndet mellan de föreslagna stationerna å Örnköldsvik—Mellansels jernväg.
- Lit. B. Trafikberäkning för en jernväg mellan Örnköldsvik och Mellansel. Beräknad inkomst per år.
- Lit. C. Trafikberäkning för en jernväg mellan Örnköldsvik och Mellansel. Beräknad utgift för drift och underhåll per år, under förutsättning att jernvägen trafikeras såsom statsbana.
- Lit. D. Upplysande anmärkningar till dessa trafikberäkningar.

På uppdrag af Örnköldsviks Jernvägskomit 

upprättad af

**I. A.  rtendahl.**

Trafikdirektör vid Sveriges statsbanor.

**1888.**



Lit. A.

## Tabell

öfver afstånden mellan de föreslagna stationerna å  
Örnsköldsvik—Mellansels jernväg.

			Örnsköldsvik	
		Själeuvad	7,4	kilometer.
	Mo	9,4	16,8	»
Mellansel	12,1	21,5	28,9	»

## Beräkning af tåg- och vagnkilometer per år.

Ordinarie dagliga tåg: 2 tåg Örnsköldsvik—Mellansel .....	58	kilometer.
2 » Mellansel—Örnsköldsvik .....	58	»
		per dag 116 tågakilometer.
Tågakilometer af ordinarie tåg per år .....	42,340	»
För transport af 470,000 timmer från Mellansel till Örnsköldsvik erfordras 750 tåg, lastade med 630 timmer per tåg och fördelade på 150 dagar; således 290 tågakilometer per söckendag under 6 månader .....	43,500	»
		Summa 85,840 tågakilometer.
	Personvagnkilometer.	Godsvagnkilometer.
De ordinarie tågen beräknas föra i medeltal 4 person- och 10 gods- vagnar .....	169,360	423,400
Hvarje extratåg anses föra 1 person- och 30 godsvagnar .....	43,500	1,305,000
	Summa	212,860 1,728,400

Östersund i december 1888.

I. A. Örtendahl.

Lit. B.

**Trafikberäkning för en jernväg**  
mellan  
**Örnsköldsvik och Mellansel.**

*Beräknad trafikinkomst per år.*

				K r o n o r.		
Resande mellan	Antal per		Person- kilometer.			
	dag.	år.				
Örnsköldsvik och Själevad .....	150	54,000	399,600			
Själevad och Mo.....	130	46,800	439,920			
Mo och Mellansel .....	30	10,800	130,680			
Summa personkilometer			970,200			
Efter beräkning af 1 resande i 2:dra klass mot 6 resande i 3:dje klass blir medelafgiften per personkilometer enligt den för Statens jernvägar gällande taxa 3,75 öro och således hela inkomsten för 970,200 personkilometer.....				---	36,382	36,382
<i>Resgods och post</i> .....				---	3,500	3,500
<i>Paket- och ilgods å 80 kr. per bankilometer</i> .....				---	2,312	2,312
<i>Fraktgods.</i>						
Timmer:						
110,000 st. från Björnafallet, der norra stambanan skär Gideå elf, till Örnsköldsvik, 44,9 km. för Örnsköldsviks, Domsjö och Alno sågar å 45 öro.						
Liniens Örnsköldsvik—Mellansel fraktandel.....				31,860	---	---
110,000 st.				Transport	31,860	42,194

	K r o n o r.		
110,000 st. <span style="float: right;">Transport</span>	31,860	—	42,194
20,000 st. från Skorped till Örnköldsvik, 51,7 km. för Hörneborgs, Alfredshems och Alne sågar à 52 öre. Linien Örnköldsvik—Mellansel fraktandel .....	3,880		
340,000 st. från Mellansel till Örnköldsvik, 28,9 km. för Örnköldsviks, Hörneborgs, Alfredshems och Alne sågar à 29 öre...	98,600	134,340	
470,000 timmer = 141,000 tonn.			
<i>Sågadt virke:</i>			
6,200 standard från Mo sågverk till Örnköldsvik à 3,200 kilogram per standard, 19,840 tonn à kr. 1,12 .....	22,220	22,220	
<i>Träkol:</i>			
4,500 läster från Mo sågverk till Örnköldsvik. 1,440 tonn à kr. 1,42 .....	2,045	2,045	
<i>Tjära:</i>			
2,700 tunnor från Björna till Örnköldsvik, beräknad väglängd 50 km., 413,100 kg. à 35 öre per 100 kg. Linien Örnköldsvik—Mellansel fraktandel .....	835		
5,000 tunnor från Nyåker till Örnköldsvik, beräknad väglängd 90 km., 765,000 kg. à 59 öre per 100 kg. Linien Örnköldsvik—Mellansel fraktandel .....	1,450	2,285	
7,700 tunnor = 1,178 tonn à kr. 1,94.			
<i>Bomull, garn, väfnader och diverse (såsom frö, färger, glas, oljor, papper, porslin, maskingods, såpa och tvål samt tobak m. m.)</i>			
1,646 tonn à kr. 2,098 .....	3,454	3,454	
<i>Brännvin och maltdrycker:</i>			
850 tonn à kr. 2,185 .....	1,857	1,857	
<i>Fisk och matvaror, rotfrukter och spannmål:</i>			
1,798 tonn à kr. 2,023 .....	3,637	3,637	
<i>Specerier, socker, syrup och salt m. m.:</i>			
977 tonn à kr. 2,550 .....	2,491	2,491	
<i>Hudar, skinn, kalk, gödningsämnen, jern, stenkol och kax m. m.</i>			
591 tonn à kr. 2,364 .....	1,397	1,397	
Tillsammans 169,320 tonn fraktgods .....	—	—	173,726
Lefvande djur, telegramporto och diverse inkomster .....	—	—	1,280
Summa	—	—	217,200

	K r o n o r.		
		Tonn.	Tonnkilom.
Trafikinkomst per år och bankilometer.....	7,490		
D:o per tågakilometer.....	2,53		
<i>Inkomst för fraktgods per tonnkilometer:</i>			
Mellan Örnsköldsvik och Själevad, 8 km. ....	—	1,517	12,136
» D:o » Mo, 17 » .....	—	22,188	377,196
» D:o » Mellansel, 29 » .....	—	144,908	4,202,332
» Själevad » Mo, 9 » .....	—	255	2,295
» D:o » Mellansel, 22 » .....	—	426	9,372
» Mo » D:o 12 » .....	—	26	312
Summa	—	169,320	4,603,643

Efter en inkomst för fraktgods af 173,726 kronor blir medelafgiften per tonnkilometer 3,77 öre.

Östersund i December 1888.

I. A. Örtendahl.

Lit. C.

**Trafikberäkning för en jernväg**  
 mellan  
**Örnsköldsvik och Mellansel.**

*Beräknade utgifter för drift och underhåll per år under förutsättning att jernvägen trafikeras såsom statsbana.*

		Kronor.	
<b>Banafdelningen:</b>			
1 bannästare à 918 kr. ....		918	
9 banvakter à 528 kr. ....		4,752	
Grindvakter och extra arbetare .....		2,890	
Underhåll af husbyggnader och spårvoxlar .....		3,300	
Underhåll af signaler och stängsel samt materialier, inventarieförbrukning, snöskottning och tillfälliga utgifter .....		4,740	
58 räler, 116 skarvfjern och 232 bultar i reserv .....		1,400	18,000
<b>Trafikafdelningen:</b>			
<i>Örnsköldsviks station:</i>			
1 stationsinspektör .....	kr. 3,000		
1 stationsskrifvare .....	» 1,800		
2 kontorsbiträden à 1,000 .....	» 2,000		
1 stationskarlsförman .....	» 1,086		
4 stationskarlar à 798 .....	» 3,192	11,078	
<i>Sjulevads station:</i>			
1 stationsmästare .....	kr. 1,080		
1 stationskarl .....	» 618	1,698	
	Transport	12,776	18,000

	Kronor.	
Transport	12,776	18,000
<i>Mo station:</i>		
1 stationsmästare..... kr. 1,080		
1 stationskarlsförman..... » 1,086		
1 stationskarl..... » 618	2,784	
1/3 af utgiften för Mellansels station beräknad till kr. 4,442 .....	1,481	
Kostnad för uppföring af 470,000 timmer à 5 öre .....	23,500	
2 konduktörer, 1 à 1,400 kr. och 1 à 1,260 kr..... kr. 2,660		
3 extra konduktörer under 6 månader à 540 kr... .. » 1,620		
8 bromsare à 2 kr. per dag under 150 dagar..... .. » 2,400	6,680	
Materialie- och inventarieförbrukning å stationer och tåg samt tillfälliga utgifter.....	3,779	51,000
<b>Maskinafdelningen:</b>		
2 lokomotivförare à kr. 1,800..... kr. 3,600		
3 eldare, hvilka tjenstgöra under 6 månader såsom förare å extra-tågen à kr. 1,500 .....	» 4,500	
5 extra eldare under 6 månader à kr. 650..... .. » 3,250		
Tillkommer åt lokomotivpersonalen för stationstjenst, nattjenst samt inqvartering 10 procent af förestående aflöning..... .. » 1,135	12,485	
Bränsle för 85,840 lokomotivkilometer à 10 kilogram = 858 tonn à 13,20	11,326	
Lokomotivens underhåll à 9,4 öre per lokomotivkilometer.....	8,069	
Lokomotivens smörjning och putsning à 3,5 öre per lokomotivkilometer.....	3,004	
Personvagnarnas underhåll och smörjning, 212,860 vagnkilometer à 1,05 öre	2,235	
(Godsvagnarnas underhåll och smörjning 1,728,400 vagnkilometer à 0,75 öre	12,962	
För diverse utgifter tillägges 5 procent af samtliga förestående utgifter kr. 50,081 .....	2,504	52,585
Förvaltningskostnad (under hvilken benämning räknas aflöning till befäl och ersättning för ökade göromål vid de särskilda afdelningarnas expeditioner inom distriktet, kontroll, resor och sjukvård m. m.) .....	—	3,915
Summa	—	125,500
<i>Inkomstöverskott (behållning)</i> .....	—	91,700
lika med 5,92 procent å den för anläggningen af Örnsköldsvik— Mellansels jernväg beräknade kostnaden, kr. 1,548,000.		

	K r o n o r.	
	—	—
<i>Utgifterna för drift och underhåll</i> belöpa sig		
per år och bankilometer till.....	—	4,328
per tågilometer till.....	—	1,46
och till 57,7 procent af bruttoinkomsten.		
<i>Inkomstöverskottet</i> (behållningen) uppgår		
per år och bankilometer till.....	—	3,162
per tågilometer .....	—	1,07

Östersund i December 1888.

I. A. Örtendahl.

Lit. D.

*Till Jernvägskomitén, Örnköldsvik.*

Öfverlemnande härmed de trafikberäkningar öfver en statsbana mellan Örnköldsvik och Mellansel å norra stambanan, hvilka I anmodat mig uppgöra, har jag ansett mig böra till dessa beräkningar foga några upplysande anmärkningar samt uttrycka den åsigt, till hvilken jag kommit rörande behovet af den föreslagna banan samt utsigterna för dess framtida räntabilitet.

Bilagan Lit. A upptager afståndstabell, sådan den finnes angifven i af herr ingenjör H. Groth under sistlidne november månad afgifna »utlåtande öfver verkställda undersökningar för bibana från Örnköldsvik till norra stambanan».

Under antagande att ingen rubbing i nu rådande tåganordning å norra stambanan kommer att under närmaste tiden ske, har jag, alldenstund tågen komma att inträffa i Mellansel, det uppgående omkring kl. 10 f. m. och det nedgående omkring kl. 5,30 e. m., ansett af nöden att med tåg från Örnköldsvik passa dessa tider i Mellansel och sålunda utgått från anordnandet af 2:ne ordinarie tåg i hvarje riktning.

De högst betydande transporter af gods — hufvudsakligast trävaror — som från stationerna å norra stambanan samt stationerna å den föreslagna banan komma att ega rum till Örnköldsvik, kräfvad dock flera tåg och har jag därför i beräkningen intagit ytterligare 750 extra godståg med beräkning af 30 godsvagnar i hvarje tåg, ett vagnantal, som kan förutsättas, då banans lutningsförhållanden i riktning mot Örnköldsvik äro högst fördelaktiga.

Med dessa antaganden till grund äro tåg- och vagnkilometer beräknade.

Bilagan Lit. B. innehåller den beräknade trafikinkomsten. Vid beräkning af den blifvande personbefordran har ortens folkmängd samt bestyrkta intyg öfver vid gästgifvaregårdarna i orten under året utgångna hästar och antalet resande å köpingens hoteller legat till grund.

De jernvägslinien närmast omgifvande socknarna, Anundsjö, Skorped, Sidensjö, Nätra, Mo, Själevad och Arnäs, utgöra, som af nedanstående tabell framgår, en af Norrlands tätast befolkade bygder, hvartill kommer, att Åsele och Lycksele stora lappmarker med en folkmängd af respektive 11,734 och 11,978 personer hafva sin naturliga utfartsväg öfver Örnköldsvik, synnerligast sedan nu pågående landsvägsomläggningar och förbättringar blifvit fullbordade.

Socken.	F o l k m ä n g d			
	år 1880.	år 1884.	år 1887.	pr qv.-mil år 1888.
Anundsjö .....	4,385	4,848	5,076	203
Skorped .....	1,682	1,696	1,734	435
Sidensjö .....	2,468	2,509	2,502	757
Nätra .....	4,777	4,921	4,921	1,556
Mo .....	1,739	1,831	1,879	1,191
Själevad .....	5,470	6,001	6,215	2,206
Arnäs .....	4,397	4,581	4,708	972

Eller i medeltal inom dessa socknar per qv.-mil i det närmaste 1,046 personer.

I betraktande såväl häraf, som ock med fästadt afseende derå, att köpingens kyrka är belägen vid Själevads station samt att vid Mo station finnes ett större sågverk, som åtnjuter privilegier af staten, anser jag det beräknade antalet resande ingalunda för högt, helst som ofvanstående tabell visar en stadig tillväxt i folkmängd inom nästan alla socknar.

För postbefordran är inkomsten beräknad enligt nu gällande afgift för en half postvagn i hvarje ordinarie tåg.

Resgods, paket- och ilgods har ej kunnat beräknas annat än approximativt och har jag härvid följt samma norm, som tillämpats i allmänhet i detta fall och senast vid beräkningen af inkomsterna utaf Hudiksvall--Ljusdals jernväg, hvilken beräkning visat sig ej vara för högt tilltagen.

Beträffande inkomsten af fraktgodsbefordran, så är vid dennas beräkning använda endast faktiskt bestyrkta källor såsom den vid köpingen förda statistik öfver ankomna och afsända varor och utdrag ur reviderade räkenskaper vid sågverken och hos flottcheferna m. fl.

Det hufvudsakligaste godsslaget utgöres af trävaror, och försågas det från de inre orterna afverkade timret dels vid Mo sågverk och dels vid Örnsköldsviks, Domsjö, Alfredshems, Alne, Jerfeds och Hörneborgs ångsågar, alla belägna vid den för huru djupgående fartyg som helst rymliga och för vindar skyddade Lungångerfjärden, som sträcker sig in till Örnsköldsviks köping.

Vid dessa sågar försågas nu omkring 1,100,000 timmer med tillsammans 22 finbladiga ramar, men äro under insättning vid de olika verken ytterligare 6 ramar, hvilka komma att under år 1889 och framgent öka tillverkningen och följaktligen behovet af timmer.

Det till försågning vid Mo sågverk erforderliga timret har ej medtagits i beräkningen, enär detta virke uttagits från skogar i närheten af Anundsjösjön och i sammanhang med denna stående vattendrag och i Moelfven framflottats till sågen, ett förhållande som nog sannolikt kommer att under den närmaste framtiden fortvara. Deremot är trafikinkomst beräknad af det sågade virket, som från Mo skall transporteras till skeppningsplatsen, Örnsköldsvik. Detta virke har hittills fraktats i prämar utför den mycket obeqväma Moelfven, hvilket transportsätt ovilkorligen kommer att upphöra, så snart något annat transportmedel kommer till stånd.

Det för sågarna omkring Lungångerfjärden erforderliga timmer har hittills flottats i Windel- och Umeå elfvar, Öre elf, Stora Lögdan, Husumsån, Gideå elf, Moelfven och Nätraån m. fl. vattendrag till kusten samt der flottlagts och bogserats i hafvet till sågarna. Ehuru denna bogsering naturligen är förenad med stor risk, har jag dock ej vågat antaga, att något af detta virke kan blifva föremål för transport på jernvägen mera än det, som i Gideå elf nedkommer till Björnafallet, och det virke, som från trakten omkring Skorped och Anundsjö nu flottas i Moelfven och Nätraån. Detta virke hafva sågverksegarne förklarar sig villige att till i beräkningen angifvet fraktpris transportera på jernvägen; men det lider intet tvifvel, att, då jernvägen kommer att beröra skogstrakter, som hittills varit oåtkomliga, den i beräkningen upptagna mängden timmer kommer att betydligt ökas, likasom ock att, då virkesegarne komma i erfarenhet af de stora fördelar, som jernvägstransporten medför, såsom regelbundenheten, den hastigare befordran, tryggheten, att intet förkommer, den sågade varans högre värde, då virket legat endast kort tid i vattnet, samt undvikande af förlagskapital för sådant virke, som till följd af ogynsamma flottningsförhållanden måste stanna

i flottlederna till ett påföljande år, transporterna på jernväg komma att utsträckas till virke från Trehörningsjöarna, som nu flottas i Husumsån, Stora Lögdan och Öre elf.

För bedömande af mängden af öfriga godsslag, som kunna blifva föremål för transport å jernvägen, har jag haft att tillgå dels ofvannämnda statistik och dels styrkt uppgift å in- och utfördt gods från det vid Själeved belägna stora ångbryggeriet.

Af träkolstransport är upptagen endast den kvantitet, som styrkts vara årliga tillverkningen vid Mo sågverk. Intet af de 300,000 centner eller 12,750 tonn träkol, som i »Betänkandet öfver stambanan genom Norrland» antagits skola komma att från stambanan öfvergå till Örnsköldsvik, har jag, då säkerhet härutinnan ej förefinnes, vågat medtaga i beräkningen.

Af tjära har upptagits endast 7,700 tunnor, men kommer förvisso denna kvantitet att mångdubblas genom framförande på jernvägen till Örnsköldsvik af stora massor tjära, som nu till följd af kortare landsvägstransport köras till de små hamnplatserna vid Nordmaling, Husum, Köpmanholmen och Näske och derifrån dels skeppas och dels flottas till skeppningsplats. Af samma skäl, som varit för mig bestämmande i afseende å träkolen, har jag af det i omnämnda »Betänkande» intagna quantum 90,000 centner eller 3,825 tonn tjära medtagit endast 1,178 tonn eller den kvantitet, som styrkts vara från Örnsköldsvik utskedd.

Köpmännen i Örnsköldsvik bedrifva nu en högst betydlig handel med de folkrika och starkt konsumerande lappmarkerna, hvilkas produkter af renkött, fogel, hudar och skinn m. m. i stora kvantiteter nedföras för export från nämnda hamnplatser. Transporten sker nu med foror, som af Örnsköldsviks köpmän utrustas från de olika platserna, men, så snart jernvägen kommer till stånd, kommer utan tvifvel allt godset att samlas till Örnsköldsvik och den ojemförligt billigare jernvägstransporten att föredragas framför landsvägstransport.

Intet sådant gods har, då faktiska uppgifter ej varit för mig tillgängliga, medtagits i beräkningen.

Det hufvudsakliga af gods förutom skogsprodukter, som upptagits i kalkylen, utgör gods från och till ångbryggeriet vid Själeved samt spanmål och specerier, rörande hvilket tillförliga uppgifter kunnat af mig kontrolleras.

Fraktpriset för timmer är visserligen satt lågt, men öfverskrider ej obetydligt nuvarande flottningspriser och kan enligt min öfvertygelse ej sättas högre, så vidt transport på jernväg skall kunna med visshet beräknas. Å andra sidan äro de satta i öfverensstämmelse med fraktprisen per jernväg för timmer i allmänhet inom hela Norrland, der konkurrens med flottleder ifrågakommer eller omkring 1 öre per kilometer per enkelt timmer. Sålunda bestämdes t. ex. vid byggandet af banan Hudiksvall—Ljusdal fraktpriset per timmer från Hybo till Hudiksvall, 56 kilometer, till 60 öre och från Hybo till Näsvisen, 40 kilometer, till 40 öre o. s. v.

Till grund för beräkning af utgifterna för drift och underhåll (Lit. C) har blifvit lagd den vid statens jernvägar nu gällande aflöningsstat med medeltalsberäkning.

Vid bestämmande af tjenstepersonalens antal har tagits i betraktande såväl kvantiteten transportföremål, som ock den erfarenhet, hvilken trafiken å de norrländska jernvägarna gifvit vid handen.

För uppfordring och lastning af timmer har jag debiterat 5 öre per timmer,

ehuru det visat sig, att detta arbete, utfördt med tidsenliga anordningar och van personal, bör kunna ske för 3 à 3 $\frac{1}{4}$  öre per timmer.

I beräkningarna har ej kunnat undvikas en och annan oegentlighet beroende på uteslutandet af decimaler och deraf föranledd höjning eller sänkning af den sista medtagna decimalen eller siffran, men de på detta sätt uppkomna oegentligheterna äro af så ringa värde, att de ej märkbart inverka på det slutliga resultatet.

Med stöd af hvad jag sålunda anfört anser jag mig kunna våga det uttalande, att de utförda trafikberäkningarna hvila på faktiska nu rådande förhållanden samt att de sannolikhetsberäkningar, som ej kunnat undvikas, hafva för sig tillförlitliga förutsättningar.

En blick på komiténs »Betänkande öfver stambanan genom Norrland» och den kvantitet gods, som af komitén anses böra komma att af denna stambana tillföras en bibana till Örnsköldsvik, jemfördt med den godsmängd, som medtagits i nu föreliggande trafikberäkning, skall förvisso gifva stöd åt mitt här afgifna uttalande.

Den föreslagna jernvägens vikt och betydelse ej endast för Örnsköldsviks köping, den folkrika bygd, genom hvilken den är stakad, och de ofantliga landsträckor, hvilkas afstånd från tidsenliga kommunikationsleder kommer att genom densamma högst betydligt förkortas, utan äfven för stambanan genom Norrland, hvilken genom denna utfartsväg till en ypperlig hamn utan tvifvel kommer att tillföras en betydlig trafik, har jag ej ansett mig böra lemna ur sigte.

Den i stark utveckling stadda köpingen Örnsköldsvik, hvilken hos Kongl. Maj:t anhållit om stadsprivilegier och hvarest förutom förutnämnda sågverk äro anlagda ett större ångbryggeri och ett gjuteri med mekanisk verkstad vid Jerfed, hvilka i början af 1889 skola utveckla sin verksamhet, kommer utan tvifvel att utväxa till en af Norrlands viktigaste kuststäder, derest den genom den nu föreslagna jernvägen kommer i åtnjutande af en lättad kommunikation med inre landets befolkning och till de betydande skogstrakter, hvilkas rikedomar ännu, såsom snart sagdt otillgängliga, äro värdelösa.

Afståndet mellan Sundsvall, hvarest statsbanan utmynnar till hafvet, och Umeå, hvarest är föreslaget att nästa beröringspunkt med hafvet skulle blifva, är så stort, att en betydlig del af den trakt, som norra stambanan genomlöper mellan dessa hamnplatser, ej kan begagna sig af dessa utfartsvägar eller för orternas exportartiklar begagna jernvägstransport, utan nödgas framgent hålla sig till nuvarande trafikleder, derest ej en för dessa trakter mera bekväm utfartsväg beredes genom anläggning af den nu föreslagna jernvägen.

Med stöd af såväl hvad trafikberäkningarna gifva vid handen, som ock hvad jag haft äran här ofvan anföra, anser jag mig kunna uttala min fasta öfvertygelse, att en statsbana Örnsköldsvik—Mellansel både är för den ort den komme att betjena af aldra högsta vikt och för norra stambanan en högst viktig och inkomstbringande föreningslänk med den stora trafiken på hafvet.

Östersund i December 1888.

I. A. Örtendahl.