

**N:o 55.**

Ank. till Riksd. kansli den 1 maj 1891, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel till Örnsköldsvik.*

(R. A.)

I proposition (n:o 41) af den 13 sistlidne mars har Kongl. Maj:t, med åberopande af ett propositionen bilagdt protokoll öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, bevilja för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel och Örnsköldsvik och denna banas utrustning med erforderlig trafikmateriel en million åttahundratjugutre tusen kronor samt anvisa detta belopp att under år 1892 utgå från riksgäldskontoret.

Förenämnda villkor äro:

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;

*Bih. till Riksd. Prot. 1891. 4 Saml. 1 Afd. 36 Häft. (N:o 55.)*

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 anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

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

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

Af ofvan berörda statsrådsprotokoll inhemtas följande.

Uti en till Kongl. Maj:t ingifven skrift hade å kommunalstämma med Örnsköldsviks köping utsedde deputerade, å köpingens vägnar, anhållit, att 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 hufvudsaklig 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 beräknades kosta 1,548,000 kronor, deri icke inbegripen kostnaden för rullande materiel och för jordlösen, till hvilken sistnämnda kostnad Örnsköldsviks kommun erbjudit sig att bidraga med 70,000 kronor.

Till stöd för ansökningen hade 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 sammanbundnes med hafvet; att, då stambanan genom Ångermanland genomskure betydande

skogsbygder, som saknade lämpliga vattendrag för virkets nedflottning till hafvet, dessa trakters skogsprodukter måste på jernväg föras till hafvet; att, då Sundsvall för närvarande vore den vid jernväg belägna utskeppningshamn, som låge norra Ångermanland närmast, det vore öppenbart, att ingen möjlighet finnes 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 hade jernvägsstyrelsen den 15 december 1890 afgifvit underdånigt utlåtande. Deruti hade styrelsen, hvad anginge det i ansökningen påpekade behofvet 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 sträckningen 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, afskild 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 tillgodogöras måste på kortaste vägen nedbringas till hafvet.

Beträffande läget för dessa bibanor hölle styrelsen före, att detsamma 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 områdets 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 statsbanehamn 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 derfor 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 vikt, att statsbaneförvaltningen hade i sin hand att oberoende af enskildas intressen bestämma öfver trafikerandet af utfartsvägarne från stambanan till exporthamnar och öfver befordringsafgifterna derfor.

I fråga om det ingifna förslaget till plan för bibanans byggnad hade 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 Örnsköldsvik 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 Örnsköldsvik åt stations- och tågpersonal 50,000 kronor. Häri-  
genom 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 bi-  
banans anläggning och utrustning utgöra 1,823,000 kronor, under förutsätt-  
ning att för anläggningen erforderlig mark tillhandahölles af vederbörande  
jordegare eller kommuner.

Huru snart en skäligen afkastning å sistberörda kapitalbelopp kunde  
påräknas ansåge styrelsen vara svårt att förutsäga, men en vid styrelsens  
utlåtande fogad, af trafikdirektören i sjuette trafikdistriktet af statens jern-  
vägar upprättad trafikberäkning, om hvilken beräkning styrelsen ansåge sig  
kunna vitsorda att den vore upprättad med sakkännedom och med tillbörlig  
varsamhet vid begagnandet af tillgängliga data, gäfvade 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 ifråga-  
varande bibana ett belopp af 91,700 kronor, eller fem procent å nyss angifna  
kapital, oafsedt hvad som tillflöte stambanan i intäkt 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 därför att från  
deras sida borde fullgöras samma skyldigheter i afseende å upplåtelse af mark  
m. m., som på senare tider varit bestämda såsom vilkor för anläggningen af  
statsbanor.

Åberopande hvad styrelsen sålunda anfört samt i betraktande af att  
en förbindelseled mellan stambanan och Örnsköldsvik med dervarande hamn  
vore af största vikt, utom för de orter densamma närmast genomginge, äfven  
för sjelfva stambanan genom den trafik, som derå skulle framkallas, och att  
ifrågavarande handel jemväl kunde antagas blifva en af de i ekonomiskt  
hänseende fördelaktigare bandelarne i det norrländska jernvägsnätet, hade  
styrelsen, med förordande af den underdåniga ansökningen, hemställt, att  
Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen, att en bibana måtte på statens be-  
kostnad 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 skrivelse 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, hade uti underdånigt utlåtande den 19 nästlidne januari åberopat hvad styrelsen anført uti ett på begäran af den år 1885 af 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 öfre 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 yttrade styrelsen vidare, att det vore uppenbart, att denna stambanas 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 hemstälde styrelsen förty om bifall till hvad jernvägsstyrelsen föreslagit.

Jemväl chefen för generalstaben hade inkommit med underdånigt utlåtande i ämnet och deruti anført, att från militärisk synpunkt icke något vore att erinra mot den föreslagna banan, om än de 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 hade chefen för jernvägsstyrelsen 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 ballastning, 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 färdigtterrasseras kunde för nämnda bana till en del undvaras — måste således utgå från Mellansel; och räler med tillbehör borde derfor, derest de ej kunde erhållas inom landet å jernväg, levereras så tidigt nästkommande år vattenkommunikationerna medgäfvé, dock icke i Örnköldsvik utan i Sundsvall, för att derifrån å jernväg forslas till nyssnämnda utgångspunkt. Under nu angifna förutsättningar kunde skenläggningen beräknas hafva hunnit Örnköldsvik redan i början af juli månad år 1892, vid hvilken tid den derfor använda ballast- och transportmaterielen åter behöfdes vid norra stambanans då färdigtterrasserade bansträcka närmast Vännäs norrut. Enligt den sålunda framställda arbetsplanen skulle alltså af den beräknade kostnadssumman erfordras för innevarande år 500,000 kronor samt för år 1892 så väl 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 vidkomne 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 penningbelopp för att derafså väl bestrida kostnaderna för transport af erforderligt antal arbetare, nödig materiels anskaffande m. m. som ock bereda sig skälig 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, öfverlemnade nu ifrågakomma terrasseringsarbeten på ackord å längre eller kortare bansträckor för hvarje lag samt från stambanebyggnaden öfverföra tillgänglig, erforderlig arbetsmateriel för dessa terrasseringsarbetens behof skulle, om nämligen 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 terrasseringsarbetet af hela banan Mellansel—Örnsköldsvik blefve på det i alla hänseenden lämpligaste sätt verkställt under senare delen af innevarande år. Uppförandet af husbyggnaderna skulle, på sätt numera städse egderum, utbjudas på entreprenad, hvarjemte räsläggning och ballastning skulle verkställas enligt det för dylika arbeten använda ackordsystem. På dessa skäl hade 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 bemälda chefs åsigt skulle lemna det så väl 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 hade chefen för jernvägsstyrelsen därför, under åberopande af hvad han anfört angående fördelen af arbetets bedrivande på angifvet sätt, framhållit önskvärdheten af att hos Riksdagen gjordes främställning om anvisande för ifrågavarande banbyggnad af 500,000 kronor för innevarande år samt 1,323,000 kronor för år 1892.

För egen del har chefen för civildepartementet i frågan anfört:

»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 transpor-



teras å stambanan genom norra Angermanland 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 skogar, som genom banans 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 afslutande innevarande år användas vid arbetena å den ifrågasatta banan. Detta synes mig värdt beaktande, 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 m. m., som enligt Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1890 bestämts för stambanebyggnaden norr om Vännäs — — — — — ».

Behovvet af utfartsvägar från norrländska stambanan till hafvet, å hvilket behof jernvägsstyrelsen vid flera tillfällen fäst uppmärksamheten, ligger enligt utskottets uppfattning i så öppen dag, att någon ytterligare utredning i detta hänseende än den, som blifvit i statsrådsprotokollet framlagd, icke lärer erfordras. Riksdagen torde för öfrigt få anses redan hafva erkänt

nämnda behof, derigenom att Riksdagen, utom andra åtgärder, för att sätta den sydligare sträckningen af berörda stambana i förbindelse med hamnar vid Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall, beviljat medel till inköp och ombyggnad af förut befintliga enskilda banor.

Hvad den nu föreslagna bibanan från Mellansel till Örnsköldsvik angår, anser utskottet det vara ådagalagdt, att densamma skulle blifva af stort gagn för norra stambanan, och då det tvifvels utan, på sätt jernvägsstyrelsen erinrat, är af vigt att statsbaneförvaltningen har i sin hand att oberoende af enskildes intressen bestämma öfver trafikerandet af de viktigaste utfartsvägarne från stambanan till exporthamnar och öfver befordringsafgifterna därför, har utskottet funnit ifrågavarande jernväg böra byggas för statens räkning.

Det hade emellertid utan tvifvel varit synnerligen önskvärdt, att frågan om byggande af denna bibana af Kongl. Maj:ts förelagts Riksdagen till pröfning samtidigt med frågan om fortsättandet af stambanan genom öfre Norrland, hvarigenom anslaget för dessa jernvägsbyggnader kunnat på en gång bestämmas; men då det synes utskottet klart, att banan skall komma att bereda stambanan en icke obetydligt ökad trafik och således höja sistnämnda banas rentabilitet samt det följaktligen ur ekonomisk synpunkt vore oklokt att uppskjuta anläggningen, helst arbetets påbörjande redan detta år torde medföra särskilda fördelar, har utskottet likväl ansett sig böra förorda bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet, som framdeles kommer att afgifva förslag om sättet för anvisande af det föreslagna anslagsbeloppet, hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, må, under förbehåll af de i propositionen angifna vilkor, för anläggning af en bibana från norra stambanan vid Mellansel till Örnsköldsvik och denna banas utrustning med erforderlig trafikmateriel bevilja och för år 1892 anvisa en million åttahundratjugutre tusen kronor.

Stockholm den 1 maj 1891.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

---

**Reservation**

af herrar *P. Pehrson, N. Petersson, A. P. Danielson, P. Andersson* och *C. Persson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»Ehuru utskottet till fullo uppskattar betydelsen deraf, att norrländska stambanan genom bibanor sättes i förbindelse med sjöhamnar, och ehuru utskottet funnit den föreslagna banan från Mellansel till Örnsköldsvik böra komma till stånd och byggas för statens räkning, har utskottet likväl icke ansett sig böra tillstyrka Riksdagen att för detta ändamål redan nu ställa medel till Kongl. Maj:ts förfogande.

Det hade utan tvifvel varit synnerligen önskvärdt, att frågan om byggande af banan Mellansel—Örnsköldsvik af Kongl. Maj:t förelagts Riksdagen till pröfning samtidigt med frågan om fortsättandet af statens jernvägsbyggnader i Norrland. Nu har i stället det, enligt utskottets uppfattning, mindre egentliga förhållandet inträffat, att, sedan Riksdagen för år 1892 beviljat ett anslag af 4,000,000 kronor till fortsättning af arbetena å stambanan genom öfre Norrland, hos Riksdagen göres framställning om anvisande för nämnda år af ytterligare medel för byggande af jernväg i Norrland. Utskottet anser nemligen, att härför icke bör ifrågakomma ett större årligt anslag än det redan beviljade, eller 4,000,000 kronor. Detta belopp hade deremot lämpligen kunnat fördelas mellan stambanan och ifrågavarande bibana, hvilket icke skulle hafva medfört någon annan olägenhet än den jemförelsevis obetydliga, att stambanan till Boden med ett årligt anslag till norrländska jernvägar af 4,000,000 kronor icke blefve färdig förrän högst ett år senare än som beräknats.

På grund häraf hemställer utskottet,

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställning icke må vinna Riksdagens bifall.»

---

Herr *Casparsson* har anhållit att få antecknadt, att han icke inom utskottet deltagit i behandlingen af det i detta utlåtande förekommande ärende.

---