

Nr 103.

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

I Kungl. Maj:ts proposition angående statsbanebyggnader i Norrland föreslås utförandet av nedanstående banor:

	Längd.	Kostnad.
1:o) Volgsjön—Gellivare med bispår till Malgomajsjön .....	499,8	31,580,000: —
2:o) Forsmo (Västerås)—Hoting .....	132,5	9,100,000: —
3:o) Hällnäs—Lycksele .....	63,0	4,600,000: —
4:o) Jörn—Avaviken .....	98,2	4,900,000: —
5:o) Umeå—Holmsund .....	16,0	1,200,000: —
Summa	809,5	51,380,000: —

Banan Volgsjön—Gellivare utgör, som bekant, fortsättning och avslutning av den så kallade Inlandsbanan, och motivet för dess anläggande är bland annat banans utomordentligt stora betydelse för rikets försvar. Uppenbarligen kommer den därjämte att kraftigt bidra till utvecklingen av de inre, hittills mindre tillgodosedda delarna av övre Norrland. För att den emellertid skall kunna fylla särskilt sistnämnda uppgift, fordras utan tvivel, att utfartsvägar från densamma åstadkommas dels till norra stambanan, dels till kusten. I fråga om den föreslagna fortsättningen av Inlandsbanan torde ingen egentlig meningsskiljaktighet förefinnas, men det är om sträckningen av tvärbanoerna, som meningarna av helt naturliga skäl gå i sär.

De tvärbanoer, som enligt den förebragta utredningen blivit närmare undersökta och i första rummet kunna ifrågasättas till utförande, äro söderifrån räknat:

- 1:o) Forsmo (Västerås)—Hoting,
- 2:o) Mellansel—Råsele,
- 3:o) Hällnäs—Lycksele—Stensele,
- 4:o) Jörn—Avaviken.

Kungl. järnvägsstyrelsen synes ifråga om den sistnämnda banan vara enig med sin särskilda sakkunnige i frågan, matematikern i kungl. styrelsen Sven Norrman, däri, att denna bana av en mängd vägande skäl bör komma till stånd, och häruti har Kungl. Maj:t instämt. Rörande sträckan Hällnäs—Stensele har Kungl. Maj:t stannat vid att tillsvidare föreslå betydligt under hälften, nämligen till Lycksele, men likväl under tydlig och given förutsättning, att linjen Lycksele—Stensele, som dock än ej är slutgiltigt undersökt, blir en naturlig konsekvens i framtiden.

Denna förutsättning sammanfaller också med den uppfattning, som Kungl. Maj:t tydligen har gemensam med kungl. järnvägsstyrelsen, nämligen att utom Jörn—Avaviken *två* söder därom belägna tvärbanor böra dragas, då i stället från många håll anses, att *en* sådan tvärbana vore för några tiotal år framåt fullt tillräcklig och i så ekonomiskt betungade tider som de nuvarande också av kloket betingad. Denna utgångspunkt har heller icke varit för kungl. järnvägsstyrelsen på något sätt främmande, när redan i dess utredning styrelsens sakkunnige uttalat, att »därest endast en tvärbana tänkes nu eller framdeles behöfelig, allmänna handelsintressen utpeka Mellansel—Råsele som den lämpligaste sträckningen».

Skulle denna uppfattning vinna behörigt beaktande, så skulle också hela tvärbanefrågan få den ekonomiskt bästa lösningen, ty i stället för Kungl. Maj:ts 19,800,000 kronor behöfdes då endast 13,700,000 kronor, i det Mellansel—Råsele enligt den förebragta utredningen kostar 8,800,000 kronor och Jörn—Avaviken 4,900,000 kronor. Därmed skulle också följa en mera proportionerlig och planmässig indelning av kommunikationsrutorna i här berörda trakter.

Då man har att taga ställning i frågan om de norrländska tvärbanorna, måste man göra klart för sig, vad man avser att vinna genom dessa tvärbanor. Svaret härpå kan ej gärna bli annat än att man vill *dels* erhålla bästa möjliga förbindelse från särskilt de mest utvecklingskraftiga trakterna kring Inlandsbanan och till kusten, och *dels* bäst möjligt tillgodose kravet på förbättrade kommunikationer för det mellan Inlandsbanan och norra stambanan belägna området. Samtidigt härmed måste tillses, att åt tvärbana icke gives en sådan sträckning, att därigenom föregripes tillkomsten framdeles av andra, också nyttiga banor.

Med beaktande av nämnda huvudsynpunkter måste en tvärbana från Mellansel till Råsele befinnas vara den, som har de största förutsättningarna, och som därför först och främst bör komma till utförande.

Av bilagda utredning framgår, att ifråga om trafiken från kusten till Inlandsbanan och vice versa Råsele-banan har de gynnsammaste betingelserna, i det att å den långa sträckan från en punkt ungefär mitt emellan Stensele och Sorsele och till Ulriksfors denna trafik utan gensägelse bäst förmedlas över Råselebanan, ävensom att denna bana på ett tillfredsställande sätt tillgodoser trafiken i området mellan Inlandsbanan och norra stambanan. Denna bana skulle heller icke hindra tillkomsten av andra erforderliga banor, vilket däremot torde bli fallet med Forsmo—Hoting-banan, som måste anses föregripa den utredning, vilken pågår om utnyttjande av Ströms vattudals områden.

Men till förmån för sträckan Mellansel—Råsele finnas också andra vägande skäl, av vilka några må här i korthet beröras.

I Örnsköldsvik har statens järnvägar redan nu långa, goda kajer i omedelbar anslutning till sin bangård därstädes, och riksdagen har beviljat medel till avsevärda utvidgningar av dessa anläggningar. Redan nu försiggår till Örnsköldsvik en högst betydande import av kol för statsbanornas räkning, och när den planerade utökningen av kolkajen verkställts, kommer givetvis Örnsköldsvik att få än större betydelse som importhamn för statsbanornas kolförråd. Det ligger då i öppen dag, att det för trafiken på Inlandsbanan måste vara av den allra största vikt, att en gen förbindelseled finnes mellan Örnsköldsvik och Inlandsbanan.

En tvärbana Hoting—Forsmo (Västerås) skulle, som känt är, nödgas söka anslutning till den enskilda järnvägen Sollefteå—Härnösand för att kunna förmedla trafiken från Inlandsbaneområdet fram till hamn vid Bottniska viken. Denna omständighet skulle med all visshet hava till följd en ökning av fraktkostnaderna, vilken däremot ej ifrågakomme, om trafiken i sin helhet leddes över statsbana, såsom fallet skulle bli på sträckan Råsele—Mellansel—Örnsköldsvik. Man måste härvidlag allvarligt beakta den ytterst betydelsefulla omständigheten, att statsbanorna — när det gäller att åstadkomma den nödvändiga samtrafiken med den enskilda banan — kunna i fråga om villkoren för en dylik samtrafik råka i ett sådant beroende av det enskilda banintresset, att oöverskådliga ekonomiska konsekvenser bli en följd härav.

Såhunda torde med stor sannolikhet byggandet av en bana Hoting—Forsmo (Västerås) komma att framtvinga statsinlösen av nyssnämnda enskilda järnväg Sollefteå—Härnösand. Vilka kostnader en dylik inlösen skulle komma att åsamka statsverket, finnes icke någonstades i de

tvärbanefrågorna berörande officiella aktstyckena angivet eller ens antytt, men att summan skulle bli högst avsevärd, inses redan med hänsyn till bansträckans längd, 102 km. Banan ifråga är emellertid av sådan beskaffenhet, att såväl den som dess materiel — för att kunna på ett nöjaktigt sätt motsvara fordringarna för statsbanetrafik — måste undergå en genomgripande ombyggnad och förnyelse, som givetvis skulle, även den, kännbart beröra statskassan. Vid bedömandet av kostnaderna för en tvärbana Hoting—Forsmo (Västerås) böra alltså rätteligen medräknas jämväl kostnaderna för inlösen och ombyggande av Härnösand—Sollefteå järnväg.

Självfallet ökas tvärbanornas värde genom deras respektive möjligheter att leda trafiken till goda hamnar. Även i detta avseende tala fullgiltiga och starka skäl för sträckningen Mellansel—Råsele framför banan Hoting—Forsmo. Denna senare skulle nå hamn antingen i Nyland eller i Härnösand. På den förra platsen finnas emellertid ännu icke några hamnanläggningar, som skulle kunna någorlunda tillfredsställande motsvara den genom en tvärbana ökade trafiken, och de kostnader, en tidsenlig hamnanläggning i Nyland skulle kräva, har en i saken av Kungl. järnvägsstyrelsens utredningsman åberopad auktoritet, lotskaptenen i Gävle, förklarat sig »ej kunna ens närmelsevis precisera». Vad åter angår Härnösand, kan ej heller dess hamn — trots sin goda beskaffenhet — i nuvarande skick mottaga tvärbanetrafiken. Beträffande däremot Örnsköldsvik är dess hamn, såsom också fastslås i den av kungl. järnvägsstyrelsens sakkunnige verkställda utredningen, fullkomligt i stand att utan nedläggande av ytterligare kostnader fylla de behov, som komme att göra sig gällande, om tvärbanetrafiken leddes dit. Hamnen är också den allra bästa. Särskilt torde böra påpekas i ett fall sådant som detta, hurusom Örnsköldsviks hamn på grund av sin naturliga beskaffenhet, form och läge erbjuder bättre lossnings- och lastningsanordningar än andra norrländska hamnar, som beröras av de olika tvärbaneprojekten.

Av vad sålunda anförts och hosgående bilaga utvisar, anser jag för min del framgå, att starka skäl förefinnas för byggandet i första hand av tvärbanan Mellansel—Råsele. Denna skulle nämligen — såsom redan inledningsvis påpekats — kunna på ett i allt väsentligt fullt tillfredsställande sätt fylla de behov av bättre kommunikationer, som beräknats tillgodosedda genom byggandet av de av Kungl. Maj:t godtagna sträckorna.

I fråga om en av dessa sträckor, Hällnäs—Lycksele—Stensele, har Kungl. Maj:t, huvudsakligast av ekonomiska skäl, icke ansett sig kunna

föreslå till utförande mer än delen Hällnäs—Lycksele. Samma skäl, som förestavat Kungl. Maj:ts beslut att nu låta anstå med byggandet av bandelen Lycksele—Stensele, synas oss tala för ett uppskov med byggandet av *hela* denna tvärbana, desto mera som — enligt vad här förut framhållits — sistnämnda banas funktioner skulle till mycket stor del kunna fyllas av Mellansel—Råselebanan. Med ett undanskjutande för närvarande av jämväl den av Kungl. Maj:t föreslagna banan Hällnäs—Lycksele synas också alla egentligen bärande skäl för byggande av banan Umeå—Holmsund förfalla.

Med stöd av vad sålunda anförts, får jag härmed vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte — med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i vad den avser byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund — besluta,

*dels* att bygga en tvärbana Mellansel—Råsele för en beräknad anläggningskostnad av 8,800,000 kronor,

*dels ock* att för år 1917 anvisa 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å sagda tvärbana.

Stockholm den 13 april 1916.

*Gerhard Magnusson.*

#### *Bilaga.*

Med anledning därav att i den ekonomiska statistiska utredningen rörande tvärbanor mellan Inlandsbanan och stambanan genom övre Norrland, som på uppdrag av kungl. järnvägsstyrelsen verkställets av aktuarien Sven Norrman, intagits ett kort bemötande av de erinringar, som av oss, av Konungens befallningshavande utsedda till förtroendemän för Örnsköldsviks stad, Wilhelmina, Åsele och Anundsjö socknar, framställets mot denna utredning, anhålla vi att såsom svaromål å herr Norrmans bemötande få anföra följande: Herr Norrman anför, avd. 1 sid. 244, »att förtroendemännen av Kungl. Maj:ts befallningshavande utsetts att meddela upplysningar, som kunna bli till nytta vid utredningen, ett uppdrag, som de vid det valda förfaringssättet tydligtvis frångått». Härvid må invändas, att vi aldrig vägrat lämna av herr Norrman begärda upplysningar i den mån detta varit oss möjligt. Då vi emellertid i början av juni 1914 fingo oss tillsänt korrektivet till utredningen, avd. I, märkte vi dock att vi icke kunde godkänna framställningen, detta icke på den grund att vi — såsom herr Norrman

förmenar — skulle vara kritiklöst bundna vid tvärbanan Mellansel—Råsele, utan fastmer därför att vi med den kännedom, vi äga av sakförhållandena härstädes, funno herr Norrmans utredning rent ut sagt otydlig och inkonsekvent. För envar bör det vara tydligt, att det för oss måste vara förenat med mycket arbete och besvär att avgiva en ingående kritik av den vidlyftiga utredningen, och det i början av augusti 1914 inträffade världskriget, som på alla områden verkade rubbade, kom även härvidlag i hög grad hindrande emellan, varför vår inläga ej kunde insändas förrän i mars 1915. Ifrågavarande kritik är i utredningens avdelning 2 intagen å sidorna 38—41, och har herr Sven Norrman underkastat densamma ett kort bemötande, avd. 2 sid. 47—52.

I fråga om avståndsuppgifterna säger herr Norrman, avd. 2 sid. 50, att »förtroendemännens (våra) avståndsuppgifter äro delvis icke överensstämmande med utredningens, i det att Lyckselebanan angetts 11 km. för lång, inlandsbanan mellan Stensele och Råsele angetts 11 km. för kort, samt Sollefteå—Hoting angetts 6 km. för lång, varjämte i vissa fall antagits att banan kommer att inledas till Långsele över Tängsta by. Genom dessa av förtroendemännen merendels icke motiverade banlängdsändringar ha framkonstruerats avståndsuppgifter, vilka giva Mellansel—Råsele ett ur handelssynpunkt bättre läge och en starkare konkurrensförmåga än av utredningen framgår». Herr Norrman har förunderligt nog ansett lämpligt att påbörja oss att *hava framkonstruerat* uppgifter, en beskylldning, som vi dock lätt kunna tillbakavisa. Förhållandet är nämligen det, att *våra avståndsuppgifter äro hämtade från den järnvägs-karta, som åtföljde det av herr Norrman till oss överlämnade korrektivet, och på vilken karta herr Norrman själv stött sina beräkningar.* Någon annan karta förefanns icke vid den tiden. Att sedermera — sedan vår kritik var utarbetad — förslag till linjeändringar framkommit, som av oss icke uppmärksammas, synes oss ursäktligt, så mycket mer som dessa ändringar, innan de blivit fastställda av någon annan än herr Norrman, tydligenvis äro att anse som alternativ. Varje rättänkande måste därför fördöma, att herr Norrman, anförtrodd ett viktigt utredningsarbete, ansett lämpligt att i förevarande fall, då vi använt hans eget material, påbörja oss att *hava framkonstruerat* uppgifter. Oss synes det, som om herr Norrman såsom opartisk utredningsman bort öppet vidgå, att våra uppgifter hänförde sig till av honom på ett tidigare stadium lämnade meddelanden, men att sedermera nya förslag framkommit, varigenom, om dessa fastställdes, de av oss gjorda beräkningarna delvis ändras. — Att så icke skett, är för herr Norrmans vidkommande att beklaga. Att herr Norrman klandrar oss för att vi för Hotingsbanan upptagit Långsele som tänkbar föreningsstation med norra stambanan, är ägnat väcka vår stora förvåning, då herr Norrman själv, avd. 1 sid. 260, uttalar, att denna anknytning torde kunna äga rum vid Långsele.

Herr Norrman säger vidare, att vi angett Sollefteå—Hotingbanan 6 km. för lång. Härtill svaras, att vi vid våra avståndsuppgifter använt ovan nämnda karta. I sammanhang härmed få vi påpeka, att å den karta, som finnes intagen i herr Norrmans utredning i avdelning 2 mellan sidorna 2 och 3, är avståndet mellan Hoting och Västerås angivet till 133 kilometer och å den av oss använda kartan till 131 kilometer. Herr Norrman själv uppgiver således 2 kilometer längre avstånd än vi.

För att emellertid belysa i vilken mån numera företagna linjeomläggningar inverka, hava vi uppgjort nedanstående avståndstabell, varvid av kungl. järnvägsstyrelsen förordade sträckningar kommit till användning och avstånden beräknats med ledning av den i herr Norrmans utredning avdelning 2 intagna

järnvägskartan, därvid vi dock, till förekommande av framtida beskyllningar för oriktiga uppgifter, reservera oss för möjliga fel, som på grund härav kunna av herr Norrman komma att påvisas. — Inom parentes må nämnas att denna herr Norrmans karta upptager avståndet Stensele—Avaviken till 137 kilometer, under det att kungl. järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrivelse av den 11 februari 1916, sidan 175, uppger samma avstånd till 138 kilometer. — Då det vidare är oss bekant, att avståndet mellan Långsele och Helgum är 121 kilometer, hava vi räknat härmed och icke med å kartan angivna 131 kilometer.

*Avståndstabell:*

Avaviken—Jörn 98—Bastuträsk 132—Kallholmen 195.	
Stensele—Hällnäs 166—Vännäs 214—Umeå 245—Holmsund 261.	
Råsele—Mellansel 162—Örnsköldsvik 191.	
Hoting—Västerås 133—Långsele 148—Nyland 202—Härnösand 264.	
Avaviken—Östersund 460—Brunflo 475—Bräcke 530.	
Avaviken—Jörn 98—Bräcke 487—Brunflo 543—Östersund 558.	
Stensele—Östersund 323—Brunflo 338—Bräcke 394.	
» —Hällnäs 166—Bräcke 556—Brunflo 612—Östersund 627.	
Råsele—Östersund 228—Brunflo 243—Bräcke 299.	
» —Mellansel 162—Bräcke 384—Brunflo 440—Östersund 455.	
Hoting—Östersund 167—Brunflo 182—Bräcke 238.	
» —Västerås 133—Bräcke 279—Brunflo 330—Östersund 348.	
Avaviken—Jörn 98—Bastuträsk 132—Hällnäs 195.	
» —Stensele 137—Hällnäs 303.	
» —Jörn 98—Hällnäs 195—Mellansel 363.	
» —Råsele 232—Mellansel 394.	
» —Jörn 98—Mellansel 363—Västerås 439.	
» —Hoting 293—Västerås 426.	
Stensele—Hällnäs 166—Bastuträsk 229—Jörn 263.	
» —Avaviken 137—Jörn 235—Bastuträsk 269—Kallholmen 332.	
» —Hällnäs 166—Vännäs 214—Mellansel 334.	
» —Råsele 95—Mellansel 257—Örnsköldsvik 286.	
» —Hällnäs 166—Vännäs 214—Västerås 410.	
» —Hoting 156—Västerås 289—Härnösand 430.	
Råsele—Mellansel 162—Västerås 238—Långsele 253—Härnösand 369.	
» —Hoting 61—Västerås 194—Långsele 209.	
» —Mellansel 162—Vännäs 282—Hällnäs 330.	
» —Stensele 95—Hällnäs 261—Vännäs 309—Holmsund 356.	
» —Mellansel 162—Bastuträsk 393—Jörn 427.	
» —Avaviken 232—Jörn 330—Bastuträsk 364.	
Hoting—Västerås 133—Mellansel 209.	
» —Råsele 61—Mellansel 223—Örnsköldsvik 252.	
» —Västerås 133—Vännäs 329—Hällnäs 377.	
» —Stensele 156—Hällnäs 322—Vännäs 370—Holmsund 417.	
» —Västerås 133—Bastuträsk 440—Jörn 474.	
» —Avaviken 293—Jörn 391—Bastuträsk 425.	
Östersund—Avaviken 460—Jörn 558—Bastuträsk 592.	
» —Brunflo 15—Bräcke 71—Bastuträsk 524—Jörn 558.	

Östersund—Stensele 323—Hällnäs 489—Vännäs 537.  
 » —Brunflo 15—Bräcke 71—Vännäs 413—Hällnäs 461.  
 » —Råsele 228—Mellansel 390.  
 » —Brunflo 15—Bräcke 71—Mellansel 293.  
 » —Hoting 167—Västerås 300—Långsele 315.  
 » —Brunflo 15—Bräcke 71—Långsele 202—Västerås 217.

Härnösand—Långsele 116—Västerås 131—Hoting 264—Ulriksfors 316.  
 Örnsköldsvik—Mellansel 29—Råsele 191— » 252— » 304.  
 Holmsund—Hällnäs 95—Stensele 261—Hoting 417—Ulriksfors 469.  
 Sundsvall—Bräcke 126—Östersund 197—Ulriksfors 312.  
 Trondhjem—Storlien 106—Östersund 272—Ulriksfors 387.

Av denna tabell framgår bland annat:

1:o) att avståndet från kusten och till inlandsbanan är kortast från Örnsköldsvik över Råselebanan;

2:o) att avståndet från Stensele till Härnösand över Hotingsbanan är 420, till Örnsköldsvik över Råselebanan 286 km., till Holmsund över Stenselebanan 261 och till Kallholmen över Avaviken 332 km. Hotings- och Avaviksbanorna måste här anses underlägsna de båda andra banorna. Såsom synes är avståndet över Stenselebanan till Holmsund 25 km. kortare än över Råselebanan till Örnsköldsvik. Detta avstånd måste dock anses approximativt, då byggnaden till undersökning ej utförts å linjen L.—S. Att märka är dock att även om järnväg med statsmedel bygges till Holmsund, det dock erfordras, att därstädes utföra dyrbara hamnanläggningar, för vilkas underhåll och amortering säkerligen torde komma att erfordras större hamnavgifter än i Örnsköldsvik, varjämte Örnsköldsviks sydligare läge verkar nivellerande för trafikens dragande till denna stad. På grund härav är det sannolikt att godstrafiken till och från Stensele tämligen lika kommer att fördela sig på de båda banorna;

3:o) att avståndet från Råsele till Härnösand över Hotingsbanan är 369, till Örnsköldsvik över Råselebanan 191 och till Holmsund över Stenselebanan 356 km. Råselebanans stora företräde för trafiken från kusten till Råsele (Vilhelmina) och vice versa är uppenbar;

4:o) att avståndet från Hoting till Härnösand över Hotingsbanan är 264, till Örnsköldsvik över Råselebanan 252 samt till Holmsund över Stenselebanan 417 km. Stenselebanans underlägsenhet är i detta fall given. Avståndet från Hoting till Örnsköldsvik över Råselebanan är således 12 km. kortare än till Härnösand över Hotingsbanan. Dessutom är härvid att beakta att Härnösand—Sollefteå järnväg är *enskild* järnväg, vadan under förutsättning, att tvärbanan bli statsbanor, fraktkostnaderna av denna orsak torde bli högre över Hotingsbanan än över Råselebanan. Den fördel, som tilläventyrs skulle kunna förefinnas för Härnösand på grund av dess sydligare läge, motväges fullständigt av ovan nämnda omständigheter, och om i trafikberäkningarna de båda banorna i detta fall sättas lika torde detta icke innebära någon favör för Råselebanan utan snarare tvärtom;

5:o) att avståndet från Ulriksfors till Trondhjem är 387, till Sundsvall över Östersund 312, till Härnösand över Hotingsbanan 316 och till Örnsköldsvik över Råselebanan 304 km. Vid en jämförelse mellan de båda tvärbanan, Hoting- och Råselebanorna, gäller för trafik från kusten till Ulriksfors och vice versa detsamma som är sagt under nästföregående mom.

Det sagda ådagalägger med full tydlighet, att för trafik från kusten till inlandsbanan och vice versa Råselebanan har de gynnsammaste betingelserna, i det att å den långa sträckan från en punkt ungefär mitt emellan Stensele och Sorsele och till Ulriksfors denna trafik utan gensägelse bäst förmedlas över Råselebanan ävensom att Råselebanan ensam för denna sträcka på ett i det allra närmaste lika tillfredsställande sätt tillgodoser denna trafik som om ytterligare flera trärbanor byggas.

Av tabellen framgår vidare:

6:o) att gods från stationerna å inlandsbanan söder om Hoting och till och med Norderåsen och destinerade norr om Mellansel samt vice versa komma att framgå över Hotingsbanan och icke över Råselebanan för den händelse att Västerås blir föreningsstation. Av kungl. järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse av den 11 februari 1916 synes det dock, som om Långsele skulle bliva föreningsstation och Västerås endast skiljestation, och under denna förutsättning kommer nämnda gods att framgå över Råselebanan och icke över Hotingsbanan;

7:o) att gods från stationerna å inlandsbanan söder om Råsele och till och med Munkflohögen och destinerade till Vännäs och Umeå kommer att gå över Råselebanan och icke över Stenselebanan. För stationer norr om Hällnäs kommer godset att gå antingen över Stensele eller Avaviksbanan.

Under viss ovan nämnd förutsättning i fråga om Hotingsbanans föreningsstation har Råselebanan för under 6 och 7 nämnd trafik ett gynnsammare läge och är överlägset de båda andra tvärbanorna.

Slutligen visar tabellen:

8:o) att gods kommande från stationer söder om Bräcke och destinerade till inlandsbanan kommer att föras över inlandsbanan i fråga om de tre sydligaste tvärbanorna, men däremot över norra stambanan i fråga om Avaviksbanan;

9:o) att gods kommande från stationer väster om Östersund och söder om Brunflo och destinerat till station å norra stambanan kommer att gå över Bräcke utom eventuellt i fråga om Avaviksbanan.

*Alla de tre sydliga tvärbanorna äro således i detta fall likställda.*

De förändrade linjesträckningarna hava således icke inverkat försämrande för Råselebanan i annan mån än att avstånden från Stensele—Holmsund och Stensele—Örnsköldsvik blivit respektive 261 och 286 km. mot förut av oss beräknade 272 och 275 km. Genom Avaviksbanans införande kan möjligen därjämte en del av Sorsele undandragas Råselebanans trafikområde. Detta sistnämnda förhållande gäller emellertid i lika hög grad för Stensele- som för Hotingsbanan. Då vi emellertid vid våra beräkningar för trafiken, för den händelse de tre sydligare banorna komma till utförande (se avd. 2 sid. 41), endast medtagit 20 % av Sorseles innevånareantal eller 1,020 trafikanter, är det tydligt, att även om ingen trafik härifrån skulle tillföras Råselebanan detta icke kan vara av avgörande betydelse. Beträffande Stensele hava vi såsom av samma tabell framgår räknat 40 % på Stensele-banan och endast 30 % på Råsele-banan. Vi hålla emellertid före att våra beräkningar förut varit så försiktiga, att de oförändrade kunna bibehållas både med hänsyn till Avaviksbanans tillkomst och därtill att genom vissa linjeändringar avståndet från Stensele till Örnsköldsvik något ökats.

Härmed anse vi oss hava påvisat, att Råsele-banan fortfarande har ett *ur handelssynpunkt bättre läge och en starkare konkurrensförmåga än någon av de andra tvärbanorna.*

Herr Norrman säger vidare (avd. 2 sid. 50) beträffande hamnförhållandena, att »Örnsköldsviks avgjorda företrädare som hamn vitsordas icke av lotskaptenen,

som tvärtom håller före, att Härnösand har de bästa förutsättningarna från sjöfartens synpunkt». Lotskaptenens yttrande härvidlag kan dock uppenbarligen icke hänföra sig till annan omständighet, än att Härnösands hamn av den lämnade uppgiften om sjöfartens öppnande och stängande varit öppen något längre tid. Det må dock här anmärkas, att någon egentlig isbrytning icke förekommit i Örnsköldsvik och att om så varit fallet tidsskillnaden skulle varit mindre. Det synes oss som herr Norrman även bort referera lotskaptenens yttrande i fortsättningen, där han säger: »I fråga om hamnens tillstånd och med avseende till de i densamma nedlagda kostnaderna samt de kostnader och arbeten, som ytterligare skulle behöva nedläggas därå för angivna ändamål, står Örnsköldsvik främst». I detta sammanhang tillåta vi oss påpeka lotskaptenens yttrande om Holmsund. »Skall Holmsundshamnen kunna fylla uppgiften som en tidsenlig hamn, så torde nog stora summor behövas så väl för byggnaderna som för muddring, varjämte skyddskajer måste byggas för att få muddringen att stå, enär Ume älv slammar upp mycket. Minst 500,000 kronor torde behövas för byggnadsändamål, varjämte stora summor behövas för inlösen av mark etc.».

Att trafiken har benägenhet att draga sig söderut hava vi aldrig bestritt, då i regel sjöfrakterna måste vara billigare på en sydligare hamn. Vi tro dock icke att det utdrag som lämnats ur rederiaktiebolaget Sveas frakttaxa är utslagsgivande i den grad som herr Norrman synes hålla före. Förhållandet är nämligen det, att nämnda taxa avser kusttrafiken och följaktligen styckegods eller mindre partier. Det gods, som avses att föras över banorna uppåt landet, kommer emellertid till hamnarna direkt från produktionsorten eller stora hamnar och är härvidlag fraktskillnaden för Härnösand och Örnsköldsvik obetydlig och ofta ingen alls. Herr Norrman uraktlåter dock att medtaga i beräkningen, att Härnösand—Sollefteå järnväg är enskild järnväg, vilket medför, att den eventuellt billigare sjöfrakten motverkas genom järnvägsfrakten å de olika banorna. Enligt lämnad uppgift kostar frakten per 100 kg. mjöl vagnslastvis från Härnösand till Sollefteå 68 öre och från Sollefteå till Hoting 76 öre eller sammanlagt 1,44 + samtrafikavgift. Från Örnsköldsvik till Hoting över Råsele-banan belöper sig frakten endast till kr. 1.02. Skillnaden sålunda högst avsevärd. I fråga om socker är att bemärka, att detta säljes cif och till samma pris till alla större platser efter Norrlands ostkust. Herr Norrmans slutsats således för detta varuslag fullkomligt felaktig. Såsom slutomdöme kan sägas, att denna fråga tarvar en vida utförligare behandling än herr Norrman har presterat, om man strävar efter att erhålla en korrekt uppfattning i frågan.

I fråga om handelsvägarnas omläggning är det uppenbart, att handeln skall gå den bästa och billigaste vägen, och efter tvärbanors tillkomst komma de säkerligen att följa dessa. En dylik omläggning får dock icke hava avgörande betydelse för en frågas riktiga lösning. Såsom exempel där handelsvägarna omlagts må nämnas handelsvägarna från Ljusdal till Sveg och från Östavall till Åsarne. Sveg och Åsarne hade förut sin handel på Hudiksvall och Sundsvall via Ljusdal och Östavall och de voro bland annat genom flottledernas riktning intimt bundna vid de nämnda städerna. De gamla handelsvägarna äro redan nu omlagda och otvivelaktigt har en del av handeln överflyttats till städerna Gävle och Östersund. I övrigt har dock icke försports något obehag av handelsvägarnas omläggning. Än mindre torde hänsyn böra tagas till den administrativa avdelningen. — Tydligt är, att ifrågasatta tvärbanor, var de än må förläggas, i viss grad underlätta personliga besök i residensstäderna, men då dessa personliga besök, som tack vare telefon numera kunna väsentligt inskränkas,

endast avse persontrafiken och dessutom är av obetydlig utsträckning, torde denna synpunkt vara av mera underordnad betydelse vid valet av tvärbanornas läge.

Beträffande uppskattningen av trafikområdet säger sig herr Norrman icke kunna godtaga vår utredning. — Herr Norrman har, så vitt vi kunna finna, icke presterat något bevis för att vår uppskattning är oriktig. Herr Norrman anför visserligen (avd. 2 sid. 48,) att vi i Mellansel—Råselebanans lokala trafikområde inräknat delar av Anundsjö socken, som ligga på gränsen till eller öster om banans verkningskrets, medan för Sollefteå—Höting icke inräknats Eds socken och Sollefteå köping och landsförsamling. Vi vidhålla, att hela Anundsjö bör medräknas, och detta på följande skäl. Vid Bredbyn är föreslaget att anläggas en station å Råselebanan. Denna station kommer *direkt* att användas för alla trafikanter boende efter vägen från Myckelgensjön till Bredbyn. Mellansels station är belägen i kanten av socken och i dess närhet finnas endast ett fåtal innevånare. Detsamma är förhållandet med Anundsjö station. På dessa grunder kan det följaktligen icke vara rätt att, såsom herr Norrman gör, vilja utesluta en stor del av Anundsjö socken ur trafikområdet. — I fråga om Eds och Sollefteå socknar gäller uppenbarligen, att de icke kunna medtagas i trafikberäkningarna enligt den plan, som nu föreligger, nämligen att Hötingsbanan skall stanna i Västerås, och sakna vi för den skull anledning att närmare ingå på denna fråga.

Som lokalt trafikområde för Råsele- och Hötingsbanan anse vi nedanstående socknar böra medräknas under förutsättning att endast *en* av dem kommer till stånd, och hava vi därvid inräknat de socknar i vilka Råsele och Höting äro belägna.

*Råselebanan.*

Socknar.	%	Areal har.	Beräknade trafikanter.
Anundsjö .....	100	<sup>1)</sup> 34,300	7,400
Nordöstra Junsele .....	100	5,600	1,100
Sydvästra » .....	50	7,600	1,350
Fredrika .....	50	1,000	700
Fjällsjö .....	50	1,900	1,200
Lycksele .....	20	8,300	1,580
Åsele.....	100	13,600	5,000
Vilhelmina .....	70	45,700	5,320
Summa —		118,000	23,650

*Hötingsbanan.*

Socknar.	%	Areal har.	Beräknade trafikanter.
Resele .....	70	4,400	2,730
Ådals-Liden .....	100	13,100	2,300
Edsele .....	60	2,300	1,140
Ramsele .....	100	18,200	4,000
Fjällsjö .....	100	4,000	2,400
Sydvästra Junsele .....	100	15,200	2,700
Nordöstra » .....	70	3,900	770
Åsele .....	50	6,800	2,500
Bodum .....	100	4,700	1,580
Tåsjö .....	70	6,100	2,600
Summa —		78,700	22,720

<sup>1)</sup> Här är endast området norr om landsvägen till Myckelgensjö.

Vad angår banornas betydelse för utnyttjandet av vattenfallen hänvisa vi till vad vi förut anført och få dessutom påpeka, att de största vattenfallen antingen ligga vid redan befintlig järnväg eller i dess omedelbara närhet.

Örnsköldsvik den 10 april 1916.

På förtroendemännens vägnar:

*P. Dillner.*

---