

Nr 324.

Av herr **Andersson** i Alfredshem, *angående utredning om byggande av tvärbanan Mellansel—Meselefors.*

I Örnsköldsvik blev i slutet av 1908 en järnvägskommitté tillsatt och en förberedande undersökning av en blivande tvärbana Örnsköldsvik—Lappmarken verkställdes av överstelöjtnant A. Lundström vid väg- och vattenbyggnadskåren. Enligt förslaget skulle järnvägen följa den gamla handelsvägen genom Anundsjö socken över Bredbyn, Kubbe och Seltjärn till Åsele och Vilhelmina med anslutning i Dalasjö. På ett järnvägsmöte i Bredbyn hösten 1909 med representanter för Anundsjö, Åsele, Vilhelmina och Örnsköldsvik beslöts att fullständig plan och undersökning skulle genomföras, och sedan förslaget utarbetats, hölls i början av 1912 ett nytt järnvägsmöte i Örnsköldsvik. En deputation utsågs för att inför Konungen framlägga förslaget och planen till tvärbana. Den naturligaste utgångspunkten för en dylik bana var Mellansel, där stambanan kom närmast kusten. Anknytning till inlandsbanan föreslogs i Råsele eller annan lämplig punkt.

Emellertid hade järnvägsstyrelsen 1912 uppdragit åt aktuarien Sven Norrman att verkställa en allsidig och opartisk utredning rörande de olika tvärbanealternativen. Denna utredning framlades 1914—1915 och låg till grund för de följande årens kungl. propositioner till riksdagen i dessa frågor. Utredningen gav en synnerligen intressant och belysande bild av de ekonomiska förhållandena och näringslivets utvecklingsmöjligheter i de trakter, som inlandsbanan och de olika tvärbaneprojekten skulle genomlöpa. I avvägningen av de fördelar som skulle vinnas genom de olika banorna gick dock utredningen Moälvsdalens intressen förbi. Oförbehållsamt erkändes att Örnsköldsvik intog en dominerande ställning inom lappmarkshandeln och att Råselebanan ur handelssynpunkt ägde det lyckligaste läget. Man sade vidare att om endast en tvärbana skulle byggas borde därför denna bana i första rummet komma till. Men mot banan talade flera skäl som tillmättes avgörande betydelse vid frågans lösning. Utredningen förordade därför byggande av banorna Hällnäs—Stensele och Forsmo—Hoting.

Till riksdagen 1916 avlämnades kungl. proposition om fortsättning av inlandsbanan från Volgsjön norrut samt om anläggning av tvärbanorna Forsmo—Hoting och Jörn—Avaviken samt bibanor från Hällnäs till Lycksele och från Umeå till Holmsund. Medan förslaget i sin förra del togs med förståelse, blev det en intensiv dragkamp om tvärbanorna. Något avgörande i tvärbanefragan kom dock ej till stånd. Kungl. Maj:ts proposition till 1917 års riksdag upptog samma tvär- och bibaneförslag som året förut, och riksdagen beslöt bifall till densamma.

Den segslitna tvärbanefrågan har sedan dess varit vilande, men planerna på att tvärbanan Mellansel—Råsele, eller som banprojektet numer benämnes

Mellansel—Meselefors, har aldrig lämnats av kommuner som beröras av det samma.

Således bör nämnas att Bredbyns municipalsamhälle har stora ekonomiska problem att brottas med. Ja, så stora att man allvarligt överväger om återgång till Anundsjö kommun. Och allt detta synes bottna bara i en sak, bristen på järnväg. Den schism som utspelades för omkring 30 år sedan föranledde att samhället blev starkt handikappat under den tid, då det hade största möjligheterna till en lycklig utveckling.

Utvecklingen i vårt land visar att varje ort som fått en ny kommunikationsled har vanligen gått en blomstringens tid till mötes. Dessa trakter som denna bandel berör äro rika på naturtillgångar, som ej kunna utnyttjas. Bland annat skogsprodukter som icke lämpa sig för flottning. På samma gång må tillåtas nämna att redan 1916 inmutningar av malmfyndigheter gjorts vid Solbergs by (Guliksberg) inom Anundsjö socken omedelbart intill den förordade mellanselsbanan. Då inmutningarnas värden icke äro kända, kunna dessa icke upptagas som direkt skäl för banans tillkomst utan omnämnas endast för kännedom. Vidare kan framhållas att inom Anundsjö och övriga socknar ligga väldiga arealer myrmarker lämpliga för uppodling. Inom socknarna finnas många småindustrier som avsevärt kunde utvidga sina tillverkningar, om transportmöjligheterna bleve ordnade. Nämnas kan den rikliga tillgång på björkskog inom området, som bättre kunde tillvaratagas därest lämplig utfartsväg bereddes genom järnväg. Som bekant kan sistnämnda träslag icke med fördel genom flottning transporteras till förbrukningsområdena.

Tillkomsten av tvärbanan Mellansel—Meselefors' betydelse ur allmänna handels- och trafiksynpunkter, jämväl med hänsyn till bebyggandet och övriga utvecklingssynpunkter i dessa bygder, kan icke nog uppskattas.

Då staten i de trakter som skulle beröras av denna järnväg äger stora domäner, skulle staten själv skörda största fördelarna genom att avkastningen av dess skogar kommer att i synnerlig hög grad ökas genom järnvägens tillkomst.

För någon tid sedan hölls ett sammanträde i Bredbyn, där en kommitté tillsattes för att ånyo utreda frågan om järnvägsbygget Mellansel—Meselefors. I sammanträdet deltog bl. a. f. baningenjör Briandt som fick i uppdrag att för kommitténs räkning företa en ny utredning och efter fullgjort uppdrag inkomma med förslag. Banningenjör Briandts utredning föreligger nu färdig, och densamma kommer att nu överlämnas till vederbörande utskott, vartill motionen hänvisas för behandling.

Under åberopande av vad som här ovan framhållits hemställer jag,

att riksdagen måtte besluta om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om skyndsamt utredning genom järnvägsstyrelsen och norrlandskommittén om byggande av tvärbanan Mellansel—Meselefors.

Stockholm den 23 januari 1946.

K. J. Andersson,
Alfredshem.