

Om nyttan och nödvändigheten af en tvärbana Holmsund-Dorotea, med grenbana Örträsk-Lycksele, eventuellt Stensle.

Umeå
1913

EOD – Miljoner böcker bara en knapptryckning bort. I mer än 10 europeiska länder!



Tack för att du väljer EOD!

Europeiska bibliotek har miljontals böcker från 1400-till 1900-talet i sina samlingar. Alla dessa böcker går nu att få som e-böcker – de är bara ett musklick bort. Sök i katalogen från något av biblioteken i eBooks on Demand- nätverket (EOD) och beställ boken som e-bok – tillgängligt från hela världen, 24 timmar per dag och 7 dagar i veckan. Boken digitaliseras och blir tillgänglig för dig som e-bok.

EOD bokens fördelar!

- Få samma utseende och känsla som med originalet!
- Använd ditt standardprogram för att läsa boken på skärmen, zooma och navigera genom boken.
- Skriv ut enstaka sidor eller hela boken.
- *Sök:* Använd fulltextsökning för enskilda fraser.
- *Klipp & klistra:* Kopiera bilder och delar av texten till andra applikationer (t.ex. ordbehandlingsprogram).

Villkor för användning

Genom att använda EOD-tjänsten accepterar du de villkor som ställs av biblioteket som äger den aktuella boken.

- Villkoren på svenska: <http://books2ebooks.eu/odm/html/nls/sv/agb.html>

Fler e-böcker

Redan nu erbjuder 30 bibliotek från 12 europeiska länder denna service.

Mer information finns tillgängliga via <http://books2ebooks.eu> alla boken.

- <http://search.books2ebooks.eu/>

1913

Kommuniké
järnv.
(Bj)

Om nyttan och nödvändigheten

af en tvärbana

Holmsund—Dorotea,

med grenbana

Örträsk—Lycksele,

eventuellt Stensele.



Umeå
1913

Om mytten och
högvärdigheten
i en värdens
Holmsund-Dorotea
med grenarna
Örtåsk-Dyokasle
eventuell stansle

Umeå 1913, A.-B. Umeå Tr.



Kungl. biblioteket



0 0000 000102032

Finlands strategiska järnvägar.

I Umebladet för den 8 Maj i fjol läses nedanstående för oss Svenskar beaktansvärda artikel, som isynnerhet för Västerbottens läns befolkning måste bli en maning att i tid vidtaga åtgärder — därtill höra först och främst de viktiga järnvägsförbindelselederna från kusten till Inlandsbanan — till skydd mot ett eventuellt framtida anfall från öster.

Vi hänvisa i öfrigt till kartskissen n:r 1.

Artikeln lydelse var följande:

Den rysk-finska sammanbindningsbanan från Petersburg till Lanskaja med den stora bron öfver Neva är den anläggning, som mest bör uppmärksammas. Den påbörjade linjen Raasuli—Hittola och linjen Pieksimäki—Jyvaskylä äro också af synnerligen stor vikt.

När linjerna Petersburg—Raasuli—Hittola och Nyslott—Pieksimäki—Jyvaskylä blifvit färdiga, har man därmed en ny förbindelseled mellan Petersburg och Vasa (Nikolaistad) med dess förträffliga hamn, den nordligaste på finska sidan i Bottniska viken, i hvilken 9 m. djupgående fartyg kunna inlöpa. Den nuvarande förbindelsen mellan Petersburg och Vasa går öfver Tavasthus och är vida längre. I planen finnes jämväl upptagen en bana från Jyvaskylä med sträckning upp mot gamla Karleby och afsedd för denna med dess goda hamn vid Yxpilä samt de båda öfriga hamnstäderna vid Kvarken, Nykarleby och Jacobstad. Till byggande i sinom tid bestämdes 1909 vidare en linje Idensalmi öfver Haapajärvi till Ylivieska samt en bana Uleåborg—Vaala; dess fortsättning öfver Kajana till Nurmes skulle undersökas. Längst i norr skall järnvägsundersökning från Rovaniemi ske norrut till Sodankylä och västerut till Kittälä, ej långt från svenska gränsen.

En granskning ger vid handen, att från linjen Ladogasjön—Viborgska viken utgå eller komma att i den närmaste framtiden utgå icke mindre än tre skilda järnvägslinjer, nämligen mot Uleåborg—Gamla Karleby, mot Vasa och mot Åbo—Hangö. På tre skilda järnvägar kunna således ryska trupper kastas genom Finland västerut, dels mot trakterna norr om Bottniska viken, dels

mot Kvarken (det trängsta stället af Bottenhafvet), dels mot kuststräckan innanför den åländska ögruppen.

Påskyndandet af Inlandsbanan från Sveg öfver Strömsund mot nordost blir nu en ytterst viktig men tidskräfvande motåtgärd. Först å en dylik järnväg med bibanor till lämpliga punkter till Bottenhafvet kunna vi med någorlunda säkerhet transportera trupper från mellersta Sverige till de hotade kuststräckorna. Vida närmare i tiden, men ingalunda inverkan på Inlandsbanans betydelse, ligger upprättandet af en permanent flottstation på Norrlandskusten.

Ryssland kan äfven i annan strategisk afsikt använda de finska järnvägarnas sträckning. Under det att järnvägen Viborg—Tammerfors—Vasa tillåter koncentrerung af starka trupper vid Vasa, kan nämligen å sträckorna Hittola—Pieksimäki—Idensalmi—Jyväskylä—Uleåborg och Hittola—Joensuu—Nurmes—Kajana—Uleåborg—Torneå en armé framföras till trakterna norr om Bottenhafvet och där göras färdig till ett oförmodadt angrepp öfver riksgränsen. Här framträder Bodenfästningens stora betydelse.

Den österbottniska kustbanan Uleåborg—Torneå sänder vid Kemi en bibana längs Kemi älf till Rovaniemi, den finska lappmarkens hufvudstad; denna bibanas vidare sträckning är ännu ej bestämd. Möjligen drages den upp förbi Enare träsk till Sydvarangerfjord; möjligen kommer den att föras genaste vägen mot nordväst mot det isfria västerhafvet, d. v. s. öfver Kittala i Muonio älfs dalgång mot Finlands nordvästra hörn, hvarifrån en endast tre mil bred landremsa återstår till Lyngen fjord.

Såväl i riktningen Rovaniemi—Enare—Sydvaranger som i Torne- och Muonio älfvars dalgång arbetas f. n. med all kraft på militärvägar, hvilka i bägge sträckningarna nu äro färdiga till i höjd dels med Enare och dels den svenska byn Vittangi. Längs militärvägarna byggas etablisement, arbetarekaserner säga några, vittnande om den ryska regeringens "vanliga" omsorg om sina underlydande; andra säga militäretablisement, vittnande om den noggrannaste planmessighet.

De nämnda strategiska anordningarna leda tanken på de skandinaviska folkens och Rysslands maktmedel. Genom att stadig påminna om de 140 millioner innevånare och de många bataljonerna soldater imponerar ryssen på grannfolken och den ryska statskonstens taktik är ej olik fackföreningsombudens; den bluffar. Men Rysslands krigshistoria från alla tider intill 1904—

1905 års krig med Japan visar, att Rysslands verkliga maktmedel alltid varit otillräckliga, och när ryssarna besekrat turkar och svenskar, har det berott på turkars och svenskars egen usla krigsledning och vid tillfället undergräfd statsväsen.

Den ryska statens kraft, som borde vändt sig mot ett ädlare mål, har emellertid af ålder gått ut på eröfring, till olycka för de nationer, som kommit under rysk spira. Men Rysslands verkliga makt förtunnas i samma mån som den utsträcker. Ryssland undertrycker för närvarande sex folk, finnar, letter, polacker, rutener, kaukasier och armenier. Dessa folk äro till antalet — och det bör bemärkas — ungefär lika många som ryssarna själfva. Af dessa hafva alltid de nära 3 millioner finnarne och de 12 millioner polackerna varit medvetna om sin nationalitet och sin nationella kultur, men de andra icke. Af flera skäl hafva förhållandena i Polen nu blifvit sådana, att Ryssland alltid måste hålla trupper där. Men viktigare än detta är, att upplysningens fackla, hvilken ej kan släckas, blifvit tänd bland de 30 millioner ryska rutenerna, och att dessa nu hålla på att gripas af en "revolutionär", d. v. s. nationell rörelse till politisk frihet i förhållande till tsarriket. Denna rörelse, född i Odessa och vid den rumänska gränsen, griper kring sig öfverallt i Lillryssland och hindrar truppdragningar från detta stora område. Ingen makt kan hindra nationalitetssträfvandena hos de underkufvade folken att växa och tillväxa. Inför denna framtidsutsikt har Ryssland att välja antingen att gifva de underkufvade en viss själfstyrelse och skälig frihet eller att fortsätta undertryckningen och att således i viss mån inom landet binda sina maktmedel. Medvetandet om denna maktbindning innebär en tröst för de svagare grannfolken; de få härigenom utsikt att kunna värna sin frihet och sitt oberoende med de resurser, som de genom enig samling inom sig kunna uppställa, men friheten och freden måste köpas genom erläggande af försäkringspremien, de nödvändiga offren å försvarsväsendet.

Om nyttan och nödvändigheten af en tvärbana Holmsund—Dorotea, med grenbana Örträsk —Lycksele, eventuellt Stensele.

I denna fråga har den af Fredrika socken tillsatta kommittén afgifvit utlåtande, och är vid detsamma fogad kartskissen n:r 2.

Utlåtandet lyder:

Som militärväg

skulle tvär- och grenbanan, såsom den i det följande kommer att benämnas, blifva af stor betydelse vid mönstringar, vid transporter af beväringen till och från lägerplatserna i Umeå samt af försvarstrupper från det inre landet i krigstid.

Den blefve äfven en motsvarighet till de järnvägar, som från Ryssland leda genom Finland till Vasa, beläget midt emot Umeå, skådeplatsen för de sorgligt minnesvärda händelserna året 1809.

Ur försvarssynpunkt vore det mycket att beklaga, om tvärbanefrågan finge en sådan lösning, att den måhända mest hotade punkten Umeå blefve förbigången. Låtom oss en smula öfverblicka läget! Från Sundsvall till Östersund leder redan en färdigbyggd bana. Hernösand, som ligger cirka 5,5 mil norr om förstnämnda stad, har likaledes järnväg upp till norra stambanan förbi Sollefteå, hvarifrån fortsättning föreslagits till Hoting. Från Örnsköldsvik, omkring 9 mil från Hernösand, leder en bana till Mellansel, därifrån fortsättning föreslagits öfver Åsele till Råsele. Kommer så föreslagna sträckningen Holmsund — där god sjöhamn finnes, förbi Umeå, som ligger omkring 10 mil från Örnsköldsvik — upp till Dorotea, med grenbana Örträsk—Lycksele, samt slutligen projektet Skellefteå — 12 mil norr om Umeå — —Hornafvan.

Skulle något af förslagen Örnsköldsvik—Mellansel—Råsele och Skellefteå—Hornafvan under närmaste framtid förverkligas, uppstode vid kusten en lucka på 22 mil mellan tvärbanorna.

Anlægges en dylik lucka, kunna vi vara förvissade om att liknande tilldragelser, som timade 1809, komma att upprepas i vår länsstad måhända fortare än någon för närvarande anar.

Skogens gallring och rensning.

Ett annat skäl, som talar för nödvändigheten af tvär- och grenbanan, är, att den skulle komma att genomlöpa sådana trakter, där staten och äfven enskilda hafva sina måhända förnämsta skogar. Dessa bestå af tall, gran och björk. Någon rätt skötsel af dem kan af brist på lämpliga kommunikationsleder för närvarande icke åstadkommas. De ligga i sitt naturliga tillstånd, och kunna i följd däraf icke gifva sina ägare den inkomst som vore möjlig, om lämplig farled förefunnes.

Af de träd, som fällts i dessa skogar, kvarstå stubbarna i jorden; toppar och kvistar jämte en mängd vindfällen ligga strödda på marken, till stor fara för de växande träden och plantorna. Förhärjande skogseldar äro också vanliga under torra somrar, då tusentals kronor "gå upp i rök" på några få timmar. Det som bör gallras och rensas bort, skulle ej blott i hög grad minska faran för skogseldar, utan äfven, förädladt, blifva en god inkomstkälla, därest lämpliga kommunikationer vore att tillgå. Gallringen skulle gifva ofantligt mycket för beredning af trämassa. Fabriker kunna med fördel anläggas vid ett och annat af de vattenfall, i hvars närhet banan komme att gå fram.

Af de kvarstående tallstubbarna skulle många tusen tunnor tjära kunna brännas. Biprodukten tjärdalskol komme äfven till heders vid järnförädling. Torrskog, toppar och vindfällen duga ej blott till ved, utan äfven vid tillverkning af kol. Sedan allt dugligt tillvaratagits och marken sålunda rensats, vore tiden inne att å behöfliga ställen företaga skogsfrösådd. — Äfven björken har sitt stora värde icke blott såsom ved utan förnämligast såsom slöjdvirke, hvaraf möbelfabriker och slöjdskolor behöfva stora kvantiteter. Tillgången är emellertid så riklig, att enorma mängder skulle kunna exporteras, om billig frakt stode till buds. Björken kan icke såsom timret flottas på älvarna, enär den sjunker efter att någon tid hafva legat i vattnet. Det bör tilläggas, att af björkens rot, den s. k. masuren, kan den yppersta fanering åstadkommas.

Jordbruket.

I de trakter, där tvär- och grenbanan skulle gå fram, finnas tusentals hektar odlingsbar mark. Särskildt är tillgången på lågmossar, hvilka med lätthet kunna odlas, riklig. Af nämnda marker äger staten vidsträckta områden, som till största delen ligga

obrukade. Äfven de enskilda hafva odlat ringa i förhållande till de vidder de äga. Orsakerna därtill äro många; i detta sammanhang må endast den väsentligaste af dem alla nämnas: saknaden af tjänlig kommunikationsled. Det torde vara en känd sak, att utan kalk och konstgödsel lönar sig icke mossodling. Men under nuvarande förhållanden blifva dessa nödvändighetsartiklar alltför dyra till följd af de långa transportererna.

Om 1 hl. kalk kostar 1 kr. å hämtningsplatsen, kan den, innan den når aflämningsorten, betinga ett pris af 3 till 5 kronor.

Samma är förhållandet äfven beträffande konstgödseln. Att hämta kalk för våra bygder från södra Sverige är att "gå öfver ån efter vatten". I närheten af Inlandsbanan finnas rika förråd af denna vara på närmare håll. Inom Alanäs socken i Jämtland ligger ett stort berg af prima kalksten. Därifrån togs kalk till Åsele kyrka, då den byggdes för cirka 60 år tillbaka, och dess väggar äro ännu väl bibehållna. Tåsjö och Dorotea socknar hafva också god tillgång på kalk.

Återstår sålunda blott att tvärbanan blefve en verklighet och de västerbottniska jordbrukarna skulle få sitt kalkbehof fylldt, hvaraf skulle följa, att de äfven finge behofvet af hafre, baljväxter, klöfver, timotej, korn, råg, potatis, rofvor och mera dylikt tillfredsställdt.

Egna hem.

Under forntiden anlades i våra trakter trots bristen på vägar -- nybyggen vid sjöar och älfvar, där den företagsamme förde en någorlunda dräglig tillvaro. Detta var då möjligt på grund af de naturliga hjälpkällor, som funnos att tillgå och som okvaldt fingo utnyttjas. På våren upptimrade nybyggaren en liten stuga i ödemarken samt en enkel ladugård för 1 à 2 kor. Dessa lämnade honom god afkastning till följd af det saftiga betet. Sjöarna voro rika på fisk och skogarna på villebråd. Från de bästa slättermyrarna och ängarna, som funnos i närheten, fick nybyggaren vinterföda för sina kor och ingen gjorde honom rätten stridig till de naturliga ängar, han åt sig utvalt. Helt annorlunda är förhållandet i våra dagar. Ängarna ägas nu af bönder och andra, sjöarna gifva ej mera så rikligt med fisk och skogarna äro fattiga på villebråd. Då frågas: hvarifrån skall nybyggaren nu få föda åt boskap och folk medan han bygger och odlar? Och hvarifrån skall han få gödsel för de första tegarna, då han ej kan

hafva några kreatur? Den dyra kalk och konstgödsel, hvarom förut talats, har han naturligtvis icke råd att skaffa sig. Med dessa fakta för ögonen, har han ej heller mod att begära något egna-hemslån, utan reser då hellre till de stora möjligheternas land Amerika.

Detta är ett ofta påpekadt och sorgligt förhållande och något bör göras för att hämma massutvandringen. Ett af de kraftigaste medlen därtill är utan gensägelse förbättrade kommunikationer. Vid en bana, som går genom odlingsdugliga marker, är det icke afskräckande eller omöjligt att bilda egna hem. Förnödenheter af skilda slag kunna då bekvämt och billigt anskaffas och många tillfällen till extra inkomster erhållas.

Torfströ.

För beredning af torfströ af de mosslager, som vid flåhackning borttagas äfvensom af starrtorf kunde särskilda för ändamålet lämpliga fabriker anläggas invid eller i närheten af tvär- och grenbanan. Torfindustrien borde här kunna blifva mycket gifvande, då så god tillgång på råvara finnes.

Tillägg.

Tvär- och grenbanan skulle komma att gå genom folkrika och natursköna trakter.

Icke mindre än åtta kyrkor komma att ligga i banans omedelbara närhet efter linjen Holmsund—Umeå, Umeå landsförsamling, Vännäs eller Hörnsjö—Bjurholm—Örträsk—Fredrika—Åsele—Dorotea. Grenbanan Örträsk—Lycksele—Stensele komme att tangera ytterligare 2:ne kyrkor.

Då denna bana blefve färdigbyggd, öppnades en storslagen turistled från Holmsund vid Bottniska viken via Dorotea—Östersund till Trondhem vid Atlantiska hafvet.

Anläggningskostnaderna kunna icke här närmelsevis uppgifvas, men de böra likväl icke blifva afskräckande, då terrängförhållandena äro ganska goda. Å sträckan Vännäs—Örträsk torde inga större svårigheter möta, helst den föreslagna banan borde från Örträsk afvika från Lycksele-linien nordväst om kyrkobyen och öfvergå Öre älf och Vargån väst om Örträsk-sjön. Landet mellan Öre- och Lögde-älf — en sträcka af väl 2 mil — är delvis bergigt, men befolkningen från Björkliden, Alingsås och Stafvarliden, orter belägna å trakten ifråga, försäkrar, att inga oöfverstigliga hinder för banans

framdragande möta där. Från Fredrika kyrka till Dorotea — en sträcka på omkring 12 mil — är landet ganska jämnt. Detta bevisas af den landsväg, som finnes däremellan. Högst få större backar förekomma å nämnda väg, ehuru man i forna dagar vid vägbyggnader icke så sorgfälligt undvek kuperad mark. Denna landsväg bör kunna begagnas som materialväg, då banan bygges.

Det blir nödigt bygga tre mindre broar, nämligen öfver Öre— Lögde- och Gideälf samt en större öfver Ångermanälven, några smärre bäckbroar ej inberäknade. Den omständigheten förefinnes, att älfbackarna äro låga, hvadan broarna ej behöfva bli synnerligen höga. För öfrigt bör det äfven påpekas, att marken består till största delen af bergjord och besväras icke (med några få undantag) af jäslera.

På grund af hvad som sålunda i all enkelhet framhållits, borde ingen hafva något emot att här ofvan omskrifna bana snarligen förverkligades.

Kärleken till fosterlandet borde mana alla och enhvar att stödja och befrämja sådana företag, som afse utvecklingen af försvaret, en rätt skötsel af statens egendomar, jordbrukets förbättrande, vattenkraftens tillvaratagande och industriens uppblomstring m. m., m. m.

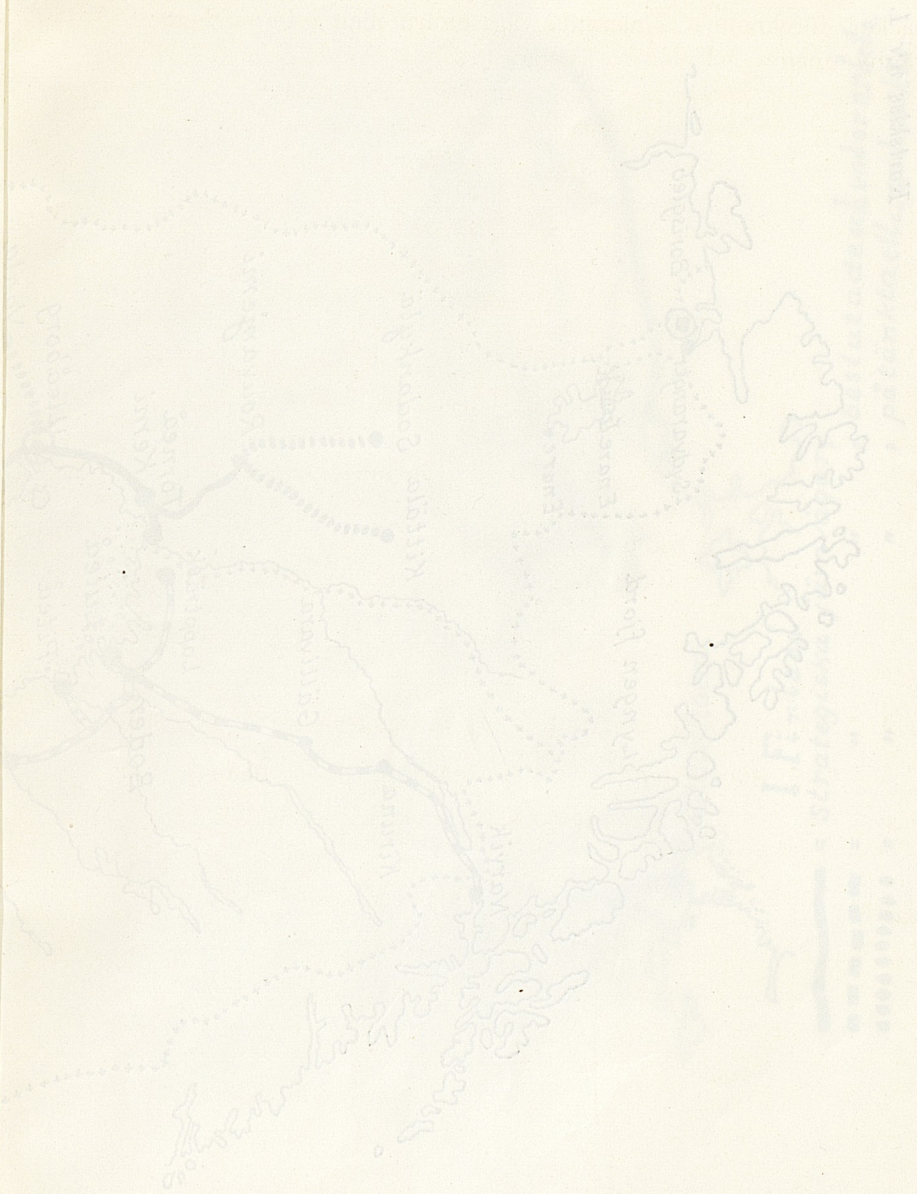
Fredrika den 8 Mars 1913.

J. A. Sollén. J. U. Bjurberg. J. W. Johnson. O. A. Edman.

E. E. Nordenstedt. O. A. Tengborg. A. Domeij.

Järnvägskommittéade.





Proctorville

Xenia

Middletown

Cincinnati

Paris

Columbus

Canton

Akron

Cleveland

Cincinnati

Middletown

Xenia

Paris

Columbus

Canton

Akron

Cleveland

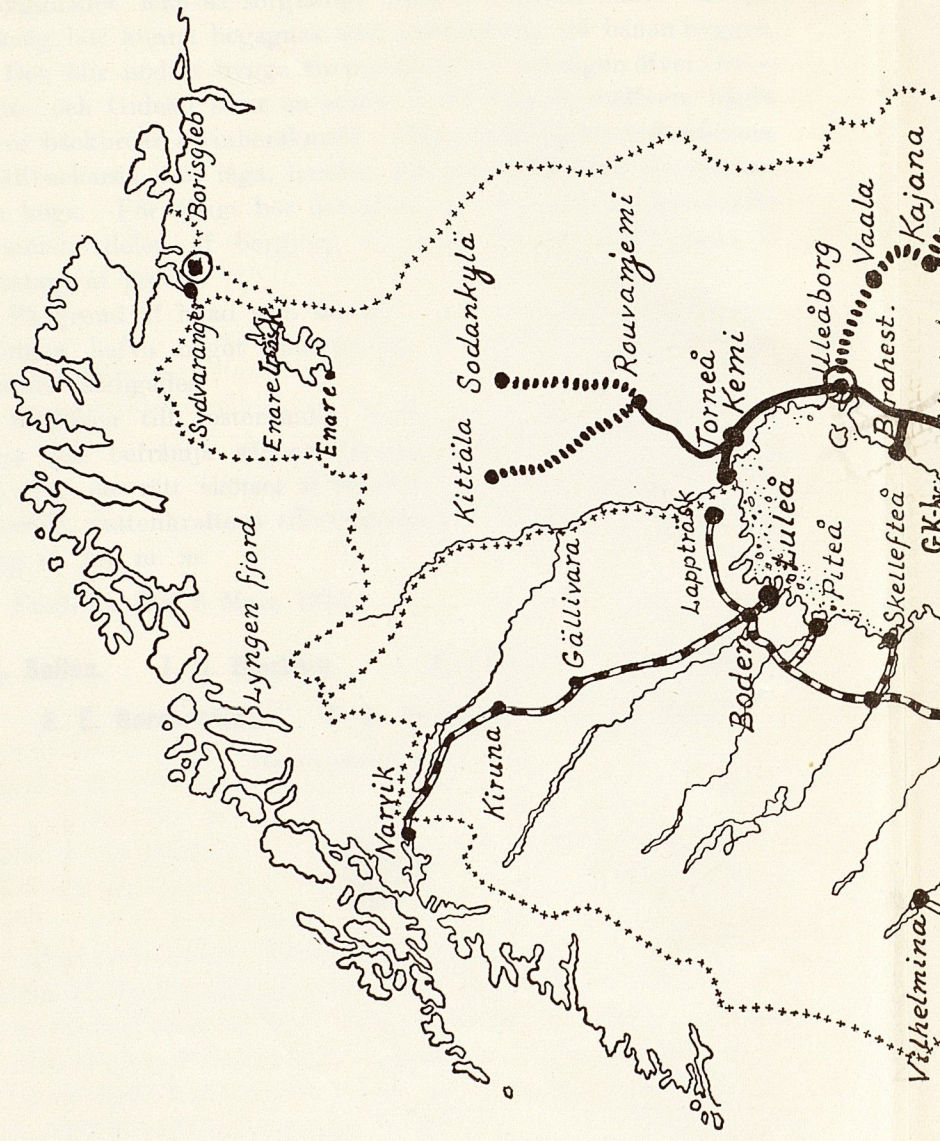
Legend

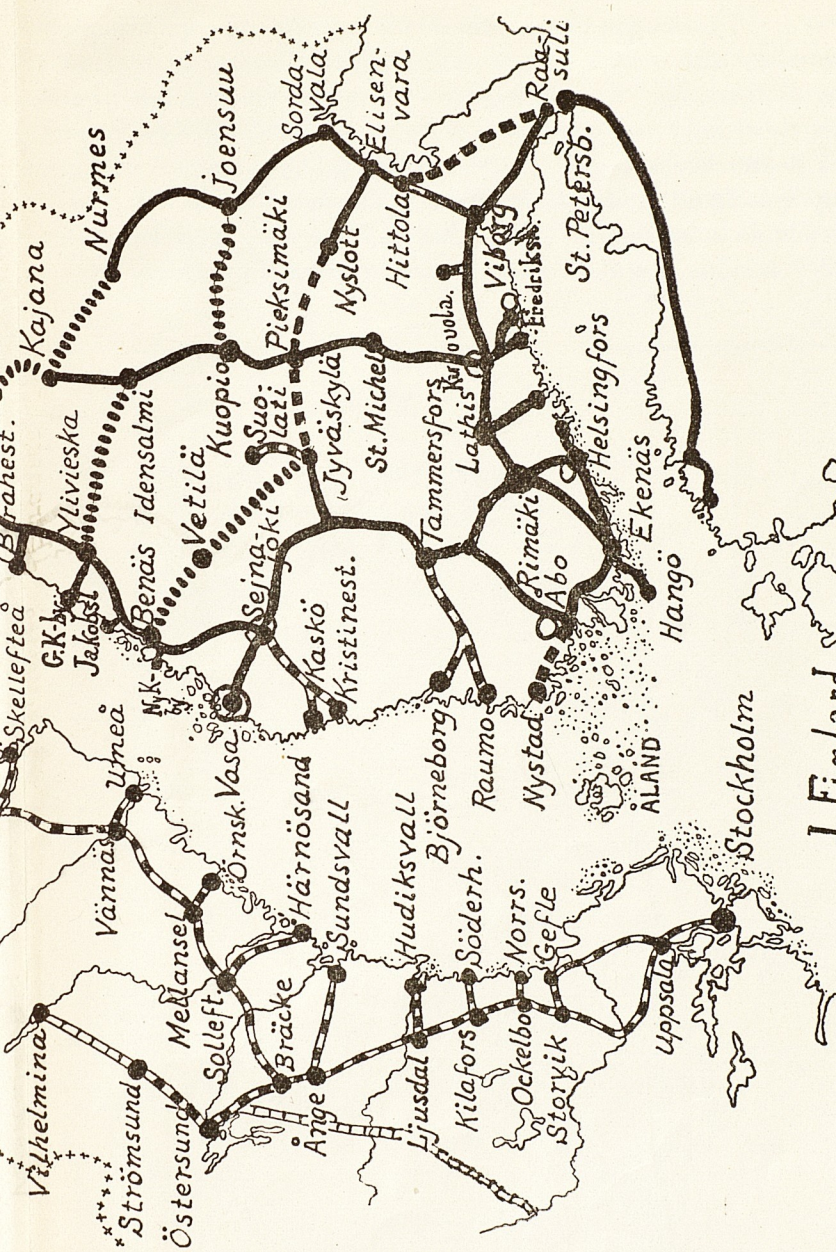
State Highways

County Highways




Patented Electric Highways

Kartskiss n:r 1.

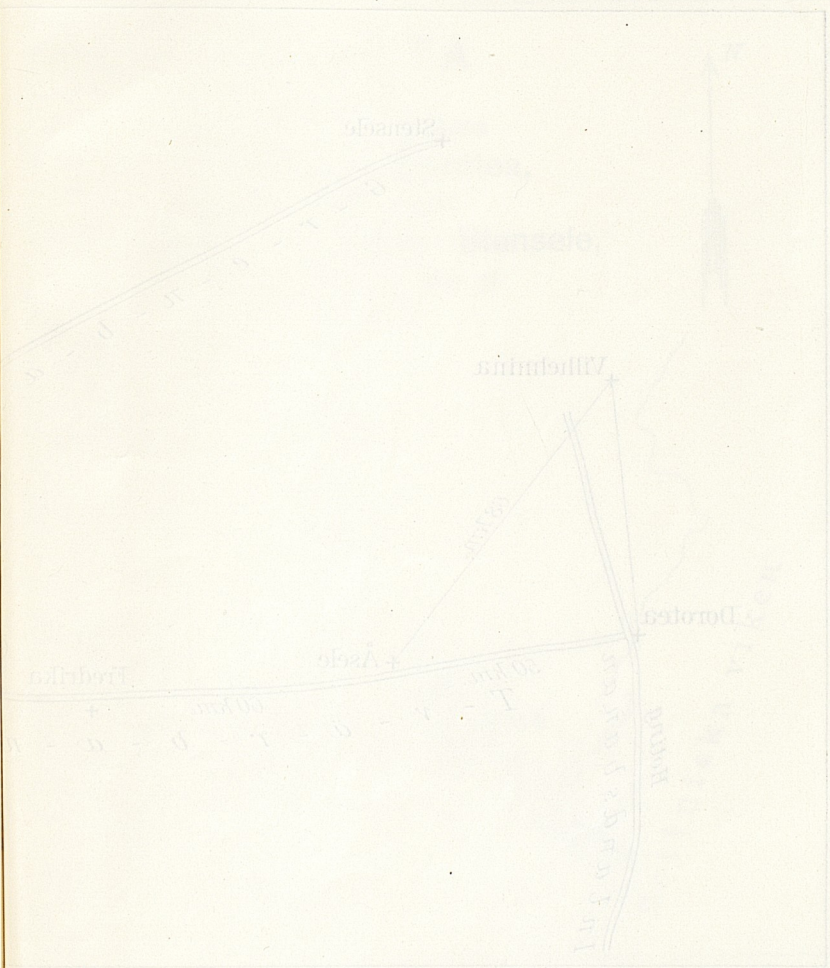




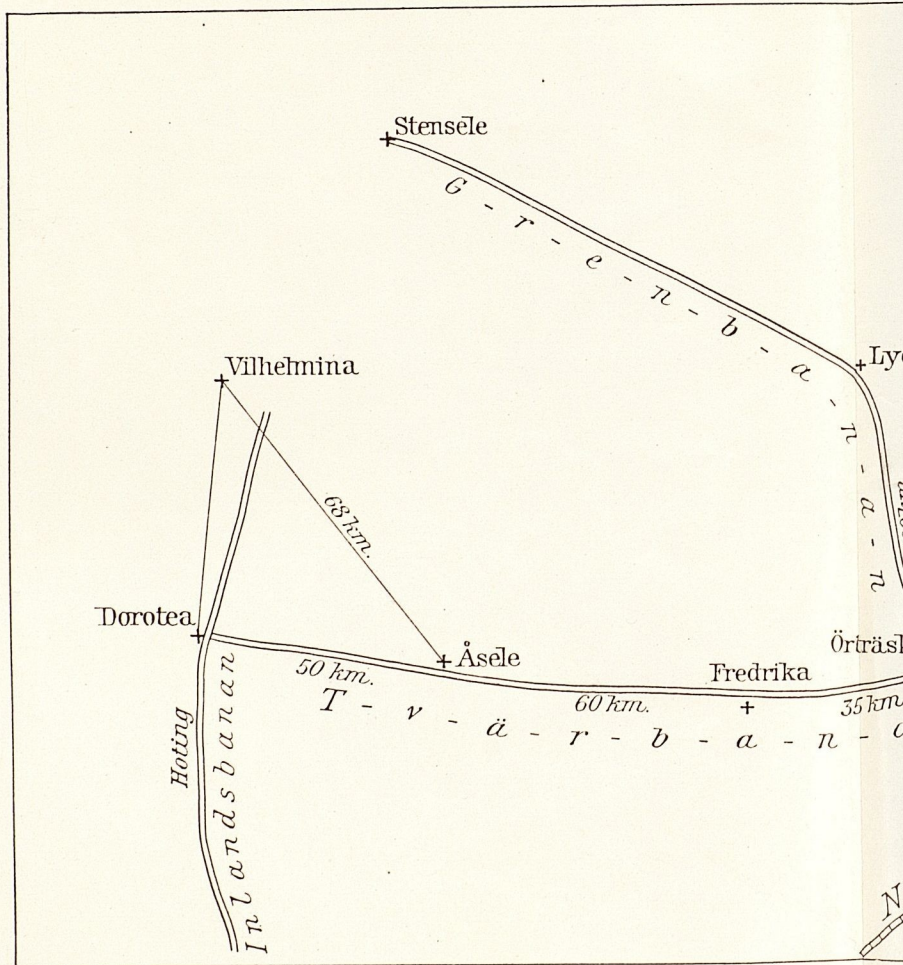
I Finland

-  = Strategiska järnvägar,
-  = " " , besluta de och under arbete.
-  = " " , på tänkta eller undersökta.

I utgången i meddelandet under rubriken "Lappmarkens
 förslag till nytt område för järnvägssträckningen till
 A. Solen, har nu på begäran af en del intresserade personer
 provisorisk karta, som härmed presenteras till lämnadens
 på denna karta genast klart att den Soléns län och grän-
 sycket enligt gällande anspråk i det den kommer att ge
 dessutom när bevis på andra sökrar nämligen Björnsjö
 eller mindre nytta af detta järnvägsförslag förverkligas.

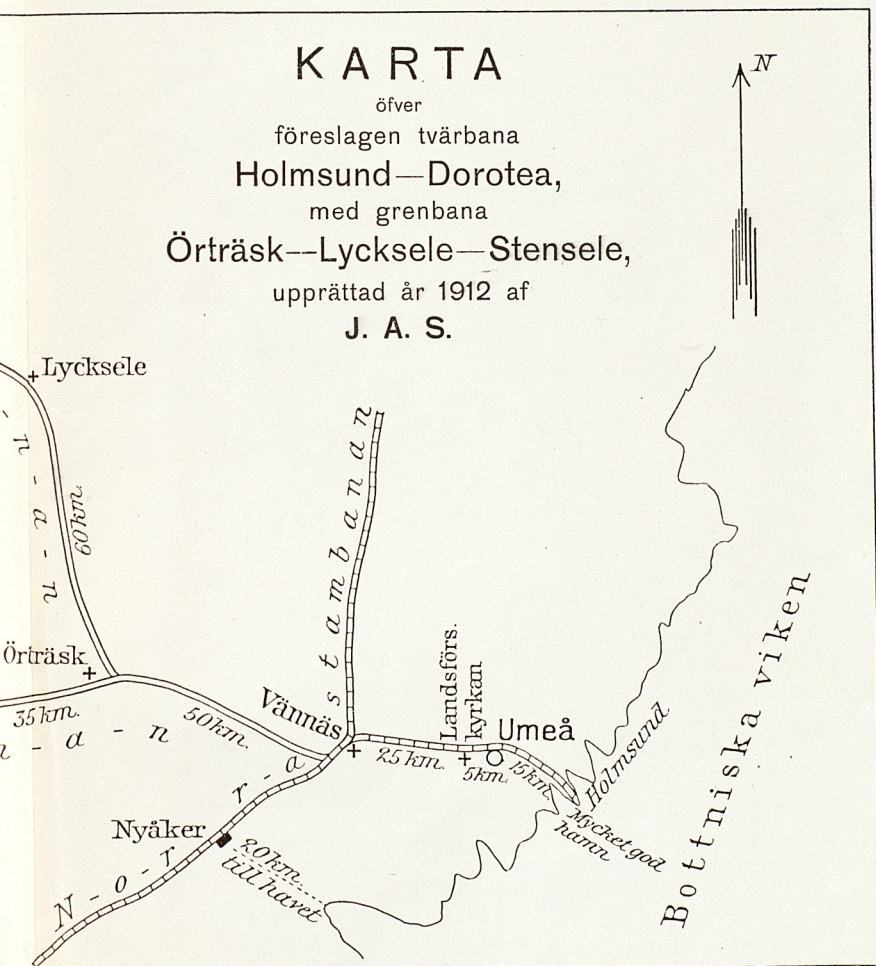


I tidningen Umebladet under rubriken "Lappmarkens järnvägsframlagt sina motiv rörande lämpligaste sträckningen af en tvärban A. Sollén, har nu på begäran af en del intresserade personer till provisorisk karta, som härmed presenteras till länsinvånarnes påseende på denna karta genast klart, att den Sollénska tvär- och grenbanan mycket långt gående anspråk, i det den komme att gå genom eller dessutom nära beröra 3:ne andra socknar, nämligen Bjurholm, Dege eller mindre nytta af detta järnvägsförslag förverkligadt — mera l



svägsplaner“ ha Fredrikaborna offentliggjort sina funderingar och tvärbana för vårt län. Förslagsställaren, förre folkskolläraren J. A. S. har tillmötesgått deras önskan att öfver banan ifråga upprätta en tvärbana påseende. För den opartiske iakttagaren står det vid en blick på banan — om den en gång blefve en verklighet — skulle fylla förutom om eller tätt intill icke mindre än 10 socknars kyrkoplats och kyrkor, Degerfors och Vilhelmina. Alltså skulle 13 kommuner få större kyrkor. mera kan man väl näppeligen begära!

O. A. T.



www.books2ebooks.eu