

### Nr 143.

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

I kungl. propositionen nr 221 angående statsbanebyggnader i Norrland föreslås bland annat anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en kostnad av 1,200,000 kronor. Denna järnväg, vars anläggning är avsedd att påbörjas år 1919, skulle öppnas för trafik år 1921.

Starka billighetsskäl synas tala för ett något raskare utförande av denna banbyggnad. Jag tillåter mig i sådant hänseende i korthet erinra om denna bandels historia.

Redan 1895 års riksdag beslöt anläggande av en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till en ifrågasatt hamnplats i Ume älv vid Storsandskär, vilken hamn då antogs kunna angöras även av stora fartyg. 1896 blev banan färdigbyggd och öppnad för trafik till Umeå, varjämte förbindelsespår då var framdraget till Storsandskär.

Sedermera befanns det, att nu nämnda hamnplats vid Storsandskär, till följd av uppgrundningar i älven samt svårighet att anordna och underhålla farled mellan havet och hamnplatsen, var olämplig såsom slutpunkt för bibanan ifråga. I anledning härav anbefalldes genom nådigt brev den 6 maj 1904 järnvägsstyrelsen att, efter föranstaltande av viss utredning, avgiva yttrande, huruvida anledning kunde förefinnas för staten att framdraga banan Vännäs—Storsandskär ända ned till havet.

I skrivelse den 31 december 1904 hemställde med föranledande härav järnvägsstyrelsen, under framhållande, att Holmsund vore den enda plats vid havet, som kunde anses lämplig såsom slutpunkt för banan, att proposition måtte avlåtas till riksdagen angående framdragandet av banan Vännäs—Umeå till havet vid Holmsund för en beräknad kostnad — förutom anlåtande av en mindre behållning, som fanns på det tidigare beviljade anslaget för banan Umeå—Storsandskär — av 1,320,000 kronor; och hade i det nämnda beloppet inräknats viss kostnad för hamn-

anordningar vid Holmsund (Vedkastudden), i vilka det då förutsattes, att statsverket borde deltaga.

Någon proposition i ämnet avläts emellertid icke till 1905 års riksdag, utan anbefalldes i stället järnvägsstyrelsen att avgiva förslag till de åtgärder, som borde vidtagas å den ofullbordade bandelen Umeå—Storsandskär under förutsättning att reglering på statens bekostnad av farleden från Umeå till havet icke komme till stånd. I utlåtande den 16 februari 1906 uttalade i följd härav järnvägsstyrelsen såsom sin åsikt, att, under nyss angivna förutsättning, endast spåret från Umeå fram till bron över Norrån borde få kvarligga, men att däremot nyssnämnda bro, jämte spåret till hamnplatsen å Storsandskär, borde rivas.

Först till 1909 års riksdag framlades i anledning av järnvägsstyrelsens nämnda uttalande proposition i ämnet, vari hemställdes om medgivande från riksdagens sida till att bron över Norrån å järnvägen Vännäs—Umeå—Storsandskär samt det från norra stranden av nämnda å till den ifrågasatta hamnen vid Storsandskär utlagda spåret, jämte å Storsandskär befintliga sidospår och påbörjad hamnbrygga, finge borttagas. Vederbörande departementschef uttalade dock i sitt yttrande till statsrådsprotokollet vid nämnda propositions framläggande, att banan framdeles borde fortsättas till Holmsund.

Efter det hamnspåret m. m. utrivits, ligger nu bandelen Umeå—Norrån, som aldrig öppnats för allmän trafik, ofrafikerad och helt och hållet onyttig, men med överbyggnad och räls, så att den efter några underhållsarbeten kan tagas i bruk. Om nämnda bandel bleve trafikerad, kunde visserligen något gagn för trakten vinnas men avsevärd betydelse av trafikleden uppstår först med banans fortsättande till Holmsund.

I skrivelse den 20 december 1910 har järnvägsstyrelsen anfört, att såväl behovet för de därav närmast berörda orterna av förbättrade kommunikationer mellan Umeå och havet som ock behövligheten av att bibanan Vännäs—Umeå och därmed även angränsande delar av norra stambanan erhöle direkt järnvägsanslutning till hamnplats invid havet vid mynningen av Ume älv vore trängande, men att med byggandet av banan Umeå—Holmsund borde anstå till år 1916, sedan statsbanan Älvsbyn—Piteå blivit fullbordad, enär andra angelägnare statsbanebyggnader först ansåges böra komma till utförande.

Denna järnvägsstyrelsens ståndpunkt med avseende å en bana av allenast omkring 16 kilometers längd, som redan 15 år förut beslutits, låt vara ej i sin helhet, och vars tillkomst erkännes vara trängande, har blivit för Holmsundsbanan ödesdiger.

I sin skrivelse den 11 februari 1916 angående fortsättning av inlandsbanan jämte anläggning av tvärbanor mellan denna och norra stambanan anför järnvägsstyrelsen, att behovet av banbyggnaden Umeå—Holmsund ytterligare ökats, bland annat genom fullbordandet av bibanan till Skellefteå och Kallholmen samt anordnandet av hamn vid sistnämnda plats. »Härigenom har», anför styrelsen vidare, »Umeå, som ännu saknar tillfredsställande hamn med järnvägsförbindelse, kommit i avsevärt sämre ställning ur handelssynpunkt än förut, och staden torde komma att lida icke obetydligt avbräck, om icke förhållandena i detta hänseende inom kort förändras till det bättre.» Banans färdigbyggande under åren 1918 och 1919 vore, uttalas vidare, av vikt, »enär behovet av järnvägsförbindelse med en tillfredsställande hamnplats under lång tid varit synnerligen trängande för Umeå stad och de trakter, som haft sin export och import över denna stad». Här erkännes åter det »synnerligen trängande» behovet för orten att komma i järnvägsförbindelse med lämplig hamnplats vid havet.

I proposition nr 142 till 1916 års riksdag föreslog också Kungl. Maj:t, i anslutning till järnvägsstyrelsens hemställan, riksdagen att, under vissa villkor och förbehåll, för anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jämte förbindelsespar till en blivande hamn utanför Holmsund beräkna en anläggningskostnad av 1,200,000 kronor; och var avsikten, att denna banbyggnad skulle påbörjas under 1918 och slutföras under 1919.

Nu har tiden för Umeå—Holmsundsbanans färdigbyggande ytterligare utsträckts enligt Kungl. Maj:ts proposition, så att tre års byggnadstid nu skulle beräknas och banan först påbörjas 1919 samt ej bli färdig förrän 1921, d. v. s. 26 år efter det denna bana till sin väsentliga del först beslutades.

Vid dessa nu berörda förhållanden synes det mig synnerligen billigt, att arbetet på denna bandel så planlägges och bedrives, att den åtminstone kan vara färdig år 1920. Detta låter sig också lätteligen göra genom att det första anslaget till banan beviljas redan för år 1918 med 250,000 kronor, varvid anslagsbeloppet för inlandsbanan och tvärbanorna nämnda år skulle utgå med — i stället för enligt Kungl. Maj:ts förslag 8,250,000 kronor — 8,500,000 kronor eller samma belopp, som av Kungl. Maj:t upptagits för åren 1919 och 1920 och återstoden fördelas på de två följande åren på sätt som vid uppgörande av stater för 1919 och 1920 kan befinnas lämpligt.

Jag anser därför, att för år 1918 bör till banan Umeå—Holmsund anvisas 250,000 kronor.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om järnväg från Hällnäs till Lycksele har jag instämt i syftet med den av hr Fahlén m. fl. i första kammaren väckta motionen, att riksdagen måtte besluta sådan ändring i byggnadsplanen, att i denna upptages en fortsättning av den föreslagna bibanan till Lycksele fram till Stensele. Det är min livliga övertygelse, att ett sådant beslut, trots det att banan ej är avsedd att fullbordas förrän om 11 år, skall medföra mycket gynnsamma verkningar framför allt för kolonisationen av de bördiga trakter, som banan genomlöper.

Jag har emellertid en annan uppfattning rörande denna banas anslutning till norra stambanan än den, som hävdas av järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t. Utredningen av den lämpligaste anknytningen synes ej vara i det skick, att slutligt beslut om denna anknytning nu bör fattas.

Enligt min mening tala starka skäl för, att Tvärälunds station vid norra stambanan är den lämpligaste anknypningsstationen. Linjerna Lycksele—Hällnäs och Lycksele—Tvärälund anses av både järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t vara likvärdiga ur utvecklingssynpunkt, men förordas den förstnämnda huvudsakligen ur skogsvårdssynpunkt. En sträckning Tvärälund—Lycksele genomlöper emellertid mycket mer folkrika och utvecklingskraftiga bygder än Hällnäslinjen. Tvärälundslinjen ger en 9 kilometer kortare väglängd till orterna vid järnvägen söder om anknypningspunkten och således även till hamn vid havet.

Hushållningssällskapets förvaltningsutskott har i sitt yttrande förordat linjens anslutning till Tvärälund, och uttalar med avseende härå bland annat, att utskottet ansåge sig förhindrat att från jordbrukssynpunkt tillstyrka Hällnäs-linjen, medan däremot en bana med anknypning vid Tvärälund komme att genomlöpa flera folkrika byar med betydande odlingsmöjligheter, att jorden i Ume älvs dalgång till övervägande del ägdes av bönder, medan en stor del av jorden efter de konkurrerande sträckningarna voro bolagshemman samt att en järnväg i Ume älvs dalgång skulle bereda ungefär lika möjlighet till avsättning för mindervärdigt virke, som fallet bleve med en järnväg i Vindelälvens dalgång. Dessa synpunkter vitsordas också av länsstyrelsen i Västerbottens län.

Om stationen i Lycksele för en Hällnäslinje förlägges väster om Umeälven, i Lycksele samhälle, blir denna linje, ehuru kortare än Tvärälundslinjen, 180,000 kronor dyrare än den sistnämnda. Förlägges stationen till en början öster om älven, blir Hällnäslinjen 380,000 kronor billigare än Tvärälundslinjen. Att den kortare Hällnäslinjen blir dyrare

än Tvärälundslinjen, om stationen förläggas väster om älven — och väster om älven måste banan vid en fortsättning till Stensele dragas — beror på, att Hällnäslinjen kräver ett flertal broar, bl. a. över Vindelälven och Umeälven, medan för Tvärälundslinjen ej torde erfordras mer än en bro, nämligen över Umeälven. Därtill kommer, att den tärräng, som en Tvärälundsbana genomlöper, är den för en järnvägsbyggnad bästa tänkbara.

Ehuru Tvärälundslinjen är längre, måste dock driftkostnaderna bli lägre än på en Hällnäslinje. Den livligaste trafiken kommer givetvis att gå till och från orter belägna söder om anknytningsstationen. Gods till och från Lycksele måste således transporteras 9 kilometer längre på järnväg, om Lyckselebanan utgår från Hällnäs. Men härförutom måste gods och materiel föras över stigningarna mellan Umeälven och Vindelälven på stambanan och likaledes över stigningen mellan samma älvar på bibanan. Blir anknytningspunkten Tvärälund, undvikas dessa stigningar, enär Tvärälundslinjen ända fram till Lycksele följer Umeälvens dalgång med dess obetydliga stigning.

Enligt den utredning, som av järnvägsstyrelsen förebragts, kommer Tvärälundslinjen att ge högre inkomster än Hällnäslinjen under åren närmast efter banans byggande. Det är också uppenbart, att med hänsyn till de folkrika trakter, som beröras av Tvärälundslinjen, persontrafiken där måste bli avsevärt starkare än på Hällnäslinjen. Därjämte torde böra erinras om, att vid Tvärälundslinjen ligga de lätt utbyggda Tuggenforsen och Bjurforsen i Ume älv med tillhoppa 40,800 turbinhästkrafter vid sex månaders vattenmängd.

Enligt härvid som bilagor fogade uppgifter, och då Örträsk och — delvis — Bjurholms socknar kunna räknas som trafikområden för Tvärälundslinjen men ej för Hällnäslinjen, har folkmängden inom en 25 km.-zon på ömse sidor om respektive linjer uppskattats till 5,575 personer för Tvärälundslinjen och 1,658 för Hällnäslinjen.

De strategiska skäl, som anförts till förmån för Hällnäslinjen, torde väsentligen bortfalla, om järnvägen Jörn—Avaviken kommer till stånd.

Kol- och vedfångsten är obestridligt större utefter Tvärälundslinjen än efter Hällnäslinjen. Likaså kan större uppsving av tjärindustrien med hänsyn till rikare förekomst av tjärved förutses efter förstnämnda sträckning än efter den senare.

De fruktbara markerna kring Tvärälundslinjen äro i bondehänder, medan markerna kring Hällnäslinjen i mycket övervägande grad äro i bolagshänder. Jag skall tillhandahålla vederbörande utskott kartekopior

över de socknar, varom här närmast är fråga, och vilka torde utvisa jordens och odlingsmarkernas fördelning.

I anslutning till vad sålunda anförts anser jag lyckligast, om riksdagen ej nu bestämmer sig för anknypningspunkten till norra stambanan av linjen Stensele—Lycksele—Norra stambanan, utan förbehåller sig rätt att härom fatta beslut vid nästa riksdag, sedan detta spörsmål undergått ytterligare och mera ingående utredning. Något fördröjande av banans tillkomst kan ej härav vållas, då Kungl. Maj:t föreslagit, att banan Hällnäs—Lycksele först skall påbörjas år 1919, då emellertid blott ett ringa anslag förutsättes.

På grund av vad sålunda anförts, tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen måtte besluta bifalla propositionen nr 221 med den ändring

a) att anläggandet av bibanan Umeå—Holmsund förutsättes komma att verkställas under åren 1918—1920, och att därför för år 1918 anvisas 250,000 kronor;

b) att beträffande bibanan Lycksele—Hällnäs nu icke måtte avgöras rörande, vid vilken station nämnda banas anslutning till norra stambanan skall ske, utan att riksdagen 1918, efter det förnyad utredning därom kommit till stånd, måtte sättas i tillfälle att ånyo pröva denna fråga och därom fatta definitivt beslut.

Stockholm den 30 april 1917.

*Gustav Rosén.*

---

Bilaga 1.

**Degerfors socken.**

Uppgift å de byar, resp. folkmängd, som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan *Hällnäs—Lycksele*.

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
1.	Abborrträsk .....	60	14.	Forsbacka .....	4	27.	Renträsk .....	4
2.	Arflund .....	16	15.	Gladaberget .....	64	28.	Skäfsjön .....	52
3.	Arfsele .....	15	16.	Hjukensjön .....	29	29.	Siksele nedre .....	11
4.	Berglunda .....	11	17.	Holmsund .....	10	30.	Skatan .....	5
5.	Bjursele .....	32	18.	Holmträsk .....	46	31.	Storberget .....	10
6.	Bjurlund .....	6	19.	Krokträsk .....	15	32.	Svanastorliden .....	14
7.	Björkträsk .....	5	20.	Malträsk .....	19	33.	Säffliden .....	15
8.	Brännforsliden .....	52	21.	Maujaur .....	59	34.	Vallnäs .....	8
9.	Brännforsund .....	57	22.	Maltbrännan .....	9	35.	Åmsele .....	205
10.	Bäck .....	14	23.	Mårdsele .....	52	36.	Östansjö .....	12
11.	Djupsund .....	63	24.	Olofsberg .....	14	37.	Östersjön .....	12
12.	Djursjön .....	9	25.	Qvarnbränna .....	69			
13.	Flacken .....	13	26.	Qvarnsele .....	15			Summa 1,106

Rätteligen uträknat, betygas.

Umeå fögderis häradskrivarekontor den 13 mars 1917.

J. A. G. Söderbergh.

Bilaga 2.

**Lycksele socken.**

Uppgift å byar, resp. folkmängd, som komma att få sin utfartsväg till föreslagna tvärbanan *Tvärälund—Lycksele*.

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
1.	Berglunda .....	37	10.	Gäddträsk .....	96	19.	Knafthen .....	230
2.	Bergås .....	10	11.	Hede .....	2	20.	Kvickåker .....	—
3.	Byssträsk .....	67	12.	Hedlunda .....	88	21.	Kulla .....	18
4.	Dalskog .....	—	13.	Helsingfors .....	20	22.	Königslund .....	30
5.	Danaholm .....	5	14.	Hornmyr .....	170	23.	Lafstorp .....	—
6.	Flakaträsk .....	50	15.	Insjö .....	6	24.	Lomfors .....	15
7.	Grafsjö .....	18	16.	Jonstorp .....	9	25.	Lund .....	7
8.	Granbäcka .....	—	17.	Junkarafvan .....	3	27.	Mjödjtjärnliden .....	9
9.	Granträsk .....	100	18.	Karonsbo .....	17	28.	Norrås .....	7



Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
29.	Nyby .....	45	37.	Tannfors .....	24	45.	Öfverbo .....	23
30.	Nydala .....	6	38.	Tannlund .....	—	46.	Örboda .....	—
31.	Nygård .....	3	39.	Tannsele .....	53	47.	Öreberg .....	—
32.	Nytorp .....	5	40.	Tuggensele .....	46	48.	Öretorp .....	27
33.	Rödingträsk .....	28	41.	Wanjaurbäck .....	86			
34.	Storbäcken .....	6	42.	Wanjaurträsk .....	72			Summa 1,475
35.	Svarfudden .....	—	43.	Ytterbo .....	6			
36.	Tannbäck .....	13	44.	Aliden .....	18			

Lycksele, södra länsmanskontoret, den 24 februari 1917.

K. Bergström.  
Mantalskrivningsförrättare.

### Bilaga 3.

#### Degerfors socken.

Uppgift å de byar, resp. folkmängd, som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan *Twärälund—Lycksele*.

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
1.	Afvalund .....	7	18.	Kusliden .....	5	36.	Skifsjön .....	120
2.	Bastunäs .....	27	21.	Lillsele .....	51	37.	Skurträsk .....	67
3.	Bastusele .....	41	22.	Lugnet .....	16	38.	Stenträsk .....	30
4.	Bjurfors .....	72	23.	Löfön .....	35	39.	Strandåker .....	25
5.	Fällbäck .....	15	24.	Löfliden .....	9	40.	Strömsjönäs .....	81
6.	Granön .....	321	25.	Norrfors .....	18	41.	Sundfors .....	6
7.	Granölund .....	26	26.	Nyby .....	28	42.	Sundö .....	51
8.	Hednäs .....	12	27.	Nyland .....	22	43.	Sunnansjö .....	38
9.	Helsingborg .....	67	28.	Nyäkertjärn .....	54	44.	Sörfors .....	13
10.	Holmlund .....	32	29.	Näslund .....	42	45.	Tegsnäset .....	180
11.	Holmön .....	31	30.	Olofsborg södra .....	9	46.	Tegslund .....	9
12.	Högfälla .....	9	31.	Ottanträsk .....	21	47.	Videland .....	49
14.	Kullfors .....	27	32.	Pettersborg .....	9	49.	Vidstrandnäs .....	17
15.	Kulbäcksliden .....	18	33.	Kvarntorp .....	31	50.	Vännfors .....	49
16.	Kullsjö .....	10	34.	Rambo .....	24			Summa 2,024
17.	Kussjö .....	71	35.	Ramsele .....	129			

Rätteligen uträknat, betygas.

Umeå fögderis häradsskrivarekontor den 13 mars 1917.

J. A. G. Söderbergh.



*Bilaga 4.*

**Burträsk socken.**

*Uppgift å de byar, resp. folkmängd som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan Hällnäs—Lycksele.*

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	
1.	Barliden .....	24	5.	Högtjälk .....	8	10.	Klysterberget ...	12	
2.	Brattberget .....	21	7.	Järträsket .....	7	12.	Lossmen .....	48	
3.	Brännan .....	18	8.	Kaljeliden .....	6	14.	Talliden .....	16	
								Summa	160

Burträsk i pastorsexpeditionen den 24 februari 1917.

*Richard Markgren.*  
Kyrkoherde.

*Bilaga 5.*

**Örträsk socken.**

*Uppgift å byar, resp. folkmängd som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan Tvärälund—Lycksele.*

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	
1.	Aborrtjärnliden	12	9.	Långsele .....	128	19.	Wargträsk .....	80	
2.	Adamstorp .....	5	10.	Nyliden .....	21	20.	Örelund .....	20	
3.	Björkliden .....	2	12.	Qvarnfors .....	9	21.	Örträsk .....	762	
4.	Bäckfors .....	13	14.	Skarda .....	58			Summa	1,149
6.	Godåker .....	7	16.	Strömåker .....	17				
7.	Gustafsberg .....	8	17.	Söderås .....	7				

Örträsk den 4 mars 1917.

*Joh. Ekbäck.*  
V. pastor.

## Bilaga 6.

## Lycksele socken.

Uppgift å byar, resp. folkmängd som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan **Hällnäs—Lycksele**.

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
1.	Annelund .....	10	10.	Grundträsk .....	9	18.	Räckträsk .....	8
3.	Arfiden .....	25	11.	Gustafsholm .....	16	19.	Siksele .....	84
4.	Arfnäs .....	2	12.	Kråkvinket .....	1	20.	Södervik .....	18
5.	Arfträsk .....	64	13.	Maslatjärn .....	5	21.	Ålafvan .....	7
6.	Bussjön .....	68	14.	Mellansjö .....	11			
7.	Bäcklunda .....	8	15.	Olofslund .....	5		Summa	392
8.	Dalbäck .....	11	16.	Orrberg .....	3			
9.	Grundsund .....	14	17.	Renträsk .....	23			

Lycksele, södra länsmanskontoret, den 24 februari 1917.

*K. Bergström.*

Mantalskrivningsförrättare.

## Bilaga 7.

## Bjurholm socken.

Uppgift å byar, resp. folkmängd som komma att få sin lämpligaste utfartsväg till föreslagna tvärbanan **Tvärälund—Lycksele**.

Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd	Nr	Ortsnamn	Folk- mängd
1.	Bastuträsk .....	219	16.	Näsland .....	72	25.	Sörfors .....	19
2.	Björknäs .....	35	17.	Ottervattnet .....	53	26.	Åkerberg .....	8
5.	Högland .....	52	18.	Profåker .....	69	27.	Åkerbäck .....	—
9.	Malmby .....	16	20.	Stor Armsjön .....	28	28.	Åkernäs .....	33
10.	Mellantjärn .....	36	21.	Stor Sandsjön .....	16	29.	Ångesåker .....	7
11.	Mellansjö nr 1 .....	52	22.	Sandsjönäs .....	20	30.	Öreström .....	12
13.	Mariebäck .....	48	23.	Ström .....	101			
14.	Norrström .....	26	24.	Strömsjöliden .....	5		Summa	927

Att i ovannämnda Bjurholmsbyar finnes ovanstående antal personer sammanlagt 927 st., intygar

Bjurholm den 24 februari 1917.

*Hj. Fjellström.*

Kyrkoherde.