

med hänsyn till afstånd och anläggningskostnad utan äfven med afseende å befolkningstäthet och de olika trakternas utvecklingsmöjligheter samt därmed sammanhängande inkomstberäkningar.

Då järnvägsbyggnaden i fråga enligt åberopade plan är afsedd att påbörjas år 1915, och det är af synnerlig vikt att en *allsidig* utredning förelägges Riksdagen, innan beslut om denna anläggning fattas, få vi härmed föreslå,

att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t för ifrågasatt anläggning af järnväg från norra stambanan till inlandsbanan snarast möjligt låta verkställa undersökning och allsidig utredning jämväl med utgångspunkt från Tvärälund och Hörnsjö samt för sträckningen från Lycksele till inlandsbanan med anknytning vid Stensele.

Stockholm den 25 januari 1912.

*E. F. Hellberg. W. Bäckström. Ad. Wiklund. J. Rehn.*

---

## Nr 128.

Af herr **Hellberg m. fl.**, om *anläggning af järnväg från Umeå till Holmsund.*

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 69 vid 1911 års riksdag framlades en af kungl. järnvägsstyrelsen utarbetad plan för bedrifvande af statens järnvägsbyggnader under tiden 1912—1918, hvari upptages bland annat anläggning af statsbana Umeå—Holmsund.

Till en början erinras i den kungl. propositionen, som afsåg anläggning af den s. k. inlandsbanan, »hurusom 1895 års Riksdag beslutat anläggning af en bibana från norra stambanan vid Vännäs till Umeå och vidare till en ifrågasatt hamnplats vid Storsandskär i Umeå älf, att banan följande året blifvit färdigbyggd och öppnad för trafik

till Umeå äfvensom spår framdragits till Storsandskär, men att däref-  
ter befunnits, att nu nämnda hamnplats vid Storsandskär till följd af  
uppgrundningar i älfven samt svårighet att anordna och underhålla  
farled mellan hafvet och hamnplatsen vore olämplig såsom slutpunkt  
för bibanan i fråga».

Styrelsen anbefalldes sedermera genom nådigt bref den 6 maj  
1904 att verkställa utredning och inkomma med utlåtande på hvad sätt  
och för hvilken kostnad banan kunde framdragas till lämplig plats vid  
hafvet, hvilka fördelar af en sådan järnväg vore att vänta äfvensom  
huruvida anledning kunde förefinnas för staten att framdraga banan till  
hafskusten. I underdånig skrifvelse den 31 december 1904 afgaf sty-  
relsen redogörelse för resultatet af dessa utredningar samt hemställde,  
»att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att med ändring af Riksdag-  
ens beslut angående bibanans framdragande till Storsandskär, under  
vissa villkor om kostnadsfri mark med mera, *dels* besluta anläggning  
af en statsbana från Umeå till hafvet vid Holmsund med bispår, kajer  
och upplagsplatser enligt styrelsens samtidigt öfverlämnade förslag och  
banans utrustning med rullande materiel, *dels* härför anvisa, förutom  
då befintlig behållning 59,642 kronor 28 öre af anslaget till bibanan  
Vännäs—Umeå—Storsandskär, ytterligare enligt beräkning erforderliga  
1,320,000 kronor».

Sedermera har 1909 års Riksdag medgifvit, att bron öfver Norrån  
invid Storsandskär samt det å Storsandskär utlagda spåret jämte sido-  
spår och påbörjad hamnbrygga finge borttagas, hvarigenom, sedan vär-  
det af därvid återvunna byggnadsmaterialier godtskrifvits statsbanan  
Vännäs—Umeå, behållningen af det för denna bana beviljade byggnads-  
anslaget nu utgör 86,166 kronor 77 öre.

Kungl. järnvägsstyrelsen, som den 31 december 1904 framhållit  
behovet af banans anläggande och hemställt om kungl. proposition  
till Riksdagen i ärendet, har vid upprättandet af förslag till plan för  
statsbanebyggnader under perioden 1912—1918 visserligen vidhållit  
denna sin uppfattning »med hänsyn till såväl behovet för de däraf  
närmast berörda orterna af förbättrade kommunikationer mellan Umeå  
och hafvet som ock behöfligheten af att bibanan Vännäs—Umeå och  
därmed äfven angränsande delar af norra stambanan erhålla direkt  
järnvägsanslutning till hamnplats vid hafvet invid mynningen af Umeå  
älf», men då det vore angeläget att i första rummet tillfredsställa be-  
hovet af järnvägskommunikationer i vissa andra på sådana kommunika-  
tioner nu vanlottade trakter, ansåg styrelsen att bibanan Umeå—Holm-

sund borde komma till utförande först sedan statsbanan Älfsby—Piteå blifvit fullbordad eller under år 1916.

Departementschefen framhöll den 11 mars 1909, då fråga förelåg om borttagande af bron öfver Norrån invid Storsandskär, såsom sin åsikt, »att starka skäl tala för att framdraga denna järnväg till hafvet vid Holmsund», men i förhållande till de öfriga kommunikationsbehof, som det då gällde att tillgodose, ansåg departementschefen denna järnvägsfråga vara af underordnad vikt, hvarför densamma borde undanskjutas till en något senare tidpunkt.

Af det anförda framgår, att, ehuru järnvägsförbindelse från Vännäs till hafvet af Riksdagen redan för 17 år sedan beslutats, densamma likväl aldrig kommit till utförande i vidare mån än att anläggningen fullbordats till Umeå samt att spår utlagts till Storsandskär, hvarpå, sedan Storsandskärs olämplighet som hamnplats konstaterats, allt arbete utan vidare inställdes äfven i afseende å järnvägsbyggnaden. Stambanan Umeå—Storsandskär har under denna långa tidrymd varit vårt lands dess bättre enda icke trafikerade järnväg.

Därest den beslutade banbyggnaden kommit till stånd, hade Umeå varit en af de norrlandsstäder, som först erhållit järnvägsförbindelse med hafvet. Genom uppskofvet har flertalet andra städer redan fått eller komma inom allra närmaste tiden att få förbindelse med hafvet, under det Umeå och därmed äfven större delen af Västerbottens län fortfarande saknar sådan.

Det är visserligen glädjande, att det stora behofvet af ifrågavarande järnväg vid olika tillfällen under årens lopp blifvit erkänt, men då ytterligare några års uppskof stälts i utsikt, måste det erkännas, att dröjsmålet blir alltför långt. Om ortens befolkning för länge sedan börjat misströsta om att någonsin få sin järnvägsfråga löst, bör det knappast förvåna någon.

Emellertid skulle väl ännu ett par års väntan kunna uthärdas, om ej en omständighet inträffat, som nödvändiggör ett beslut i saken redan af innevarande års Riksdag.

Med anledning af en af kungl. järnvägsstyrelsen hos Konungens befallningshafvande i Västerbottens län på sin tid gjord framställning om fri markupplåtelse för stambana från Umeå till Holmsund och hafvet beslöt Umeå landsförsamling den 30 oktober 1904 och 19 augusti 1906 att tillhandahålla viss angifven mark för järnvägsbyggnaden. Då likväl ingen järnväg kommit till stånd, väcktes i kommunalstämman förslag, att ifrågavarande beslut skulle upphävas och förbindelserna återkallas, ett förslag, som framfördes från sådant håll inom nyssnäm-

da vidsträckta kommun, där man icke anser sig hafva nämnvärdt gagn af en eventuell förbindelse med hafvet. Den 26 december 1910 beslöt kommunalstämman dock att vidhålla sina ofvannämnda åtaganden (bilagan), men »endast under förutsättning att beslut om järnvägens framdragande till hafvet är fattadt af Kungl. Maj:t och Riksdagen innan den 1 juni 1912».

Då det med all sannolikhet kommer att möta svårigheter och ytterligare tidsutdräkt med den för närvarande väl ordnade markfrågans lösning, om nyssnämnda beslut om förbindelsernas återkallande vid Umeå landsförsamlings kommunalstämma kommer att gå i verkställighet, hafva vi ansett oss nödsakade att påkalla Riksdagens ingripande.

Då det icke kan vara förenligt med god hushållning att vidare låta en flera kilometer lång järnväg ligga ofrafikerad, och då för åstadkommande af förbindelse med hafvet och de stora skärgårdssamhällena med sina mer än 4,000 invånare icke fordras annat än vissa kompletteringsarbeten på den för 17 år sedan rälslagda linjen Umeå—Norrån samt terrasserings- och öfriga arbeten därifrån till hafvet, en half mil, anse vi, att Riksdagen borde redan under innevarande år besluta anläggning af ifrågavarande 11,9 kilometer långa stambana.

På grund af det anförda tillåta vi oss alltså hemställa,

att Riksdagen ville besluta byggande af järnväg från Umeå till Holmsund vid hafvet, i enlighet med af kungl. järnvägsstyrelsen upprättadt förslag, för en beräknad kostnad af 1,300,000 kronor förutom de medel, som förut finnas för ändamålet disponibla, samt för byggnadens påbörjande för år 1913 anvisa ett anslag af 300,000 kronor.

Stockholm den 25 januari 1912.

*E. F. Hellberg.      W. Bäckström.      Ad. Wiklund.      J. Rehn.*

*Afskrift.**Bilaga.*

Utdrag af protokoll hållet i allmän ordinarie kommunalstämma med Umeå landsförsamlings röstberättigade medlemmar i kommunalhuset å Backen den 26 december 1910.

## § 7.

Handlanden Nils Gabrielsson i Grubbe hade väckt förslag att kommunalstämman måtte frångå och återkalla sina den 30 oktober 1904 och den 19 augusti 1906 fattade beslut, hvarigenom kommunen åtagit sig att tillhandahålla viss angifven mark för ifrågasatt järnvägsbyggnad från Umeå till hafvet vid Holmsund.

Efter en längre öfverläggning i ämnet beslöt stämman att vidhålla sina ofvanberörda åtaganden, endast under förutsättning att beslut om järnvägens framdragande till hafvet är fattadt af Kungl. Maj:t och Riksdagen innan den 1 juni 1912.

## § 13.

Att justera detta protokoll och jämte ordföranden underskrifva de föredragna längderna utsågos hemmansägarna Oskar Sandström och Albert Holmström i Teg.

År och dag som ofvan.

*Joh. Broman.*

Justeradt:

*E. A. Holmström.*

*Oskar Sandström.*

Uppläst i Umeå landsförsamlings kyrka den 1 januari 1911 intygas af Olof Ahnlund.

Rätt utdraget, betygas.

*Joh. Broman.*

Rätt afskrifvet intyga:

*Gustav Rosen.*

*W. Bäckström.*