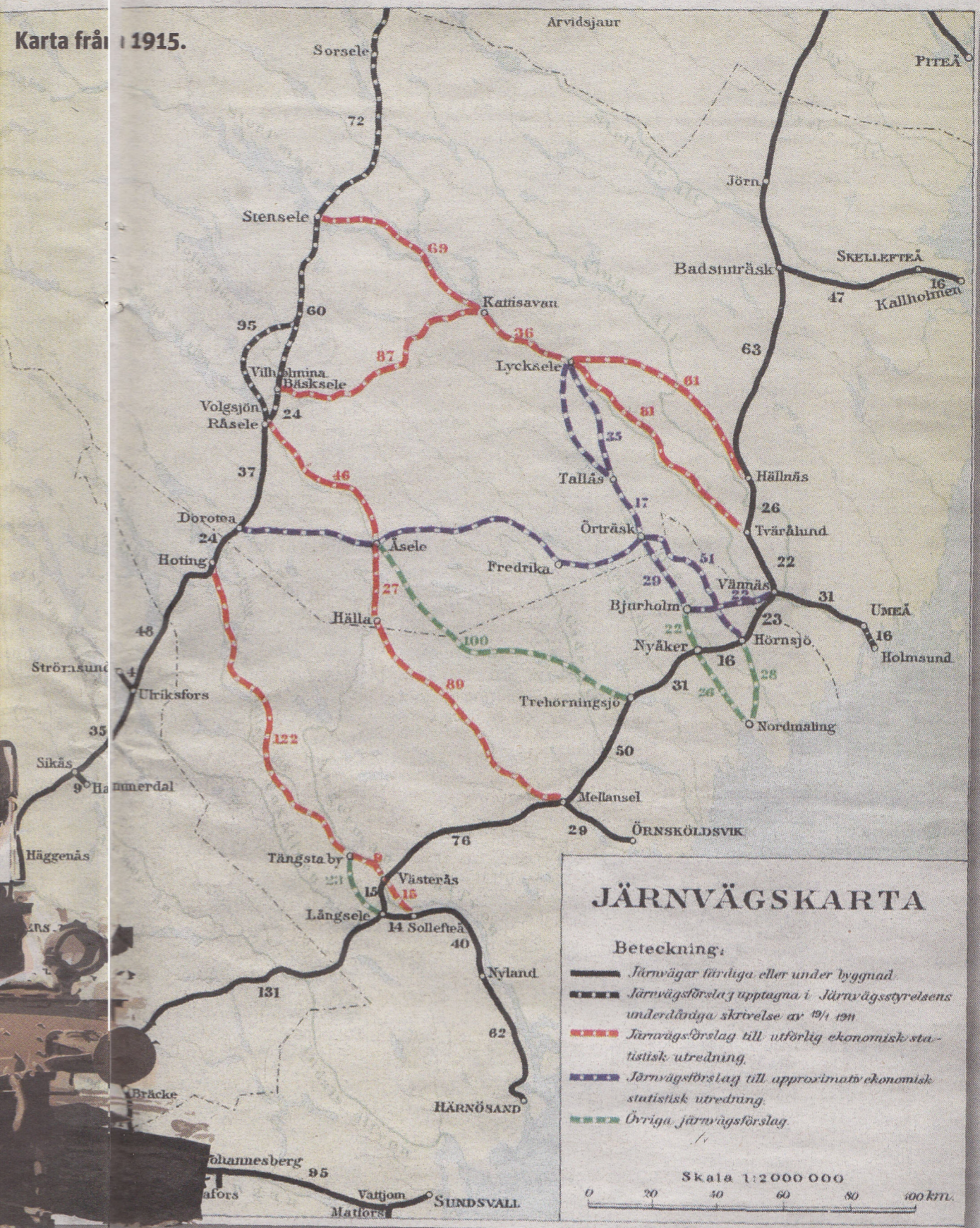


Karta från 1947.

Karta från 1915.



Karta från 1915. KARTUNDERLAG: MAURITS PERSSON GRAFIK: ANNA ERICSSON

# Inlandsbanan – en dröm i kras

**Tåg till Fredrika och Åsele? Nej, någon tvärbana genom södra Lappmarken har aldrig funnits annat än som en gammal dröm. Redan för 100 år sedan kom de första förslagen.**

Maurits Persson i Umeå har fördjupat sig i de historiska dokumenten i kommun- och riksarkiven som berättar om drömmen om en tvärbana.

Eller rättare sagt: drömmarna om flera tvärbanor.

Åren 1910–1913 lämnades flera förslag med olika sträckningar från riksdagsmän och lokala järnvägskommittéer i länet.

Riksdagen hade beslutat att Inlandsbanan skulle dras fram till Vilhelmina och banbygget närma sig snabbt Dorotea. Järnvägsstyrelsens uppfattning var att det krävdes tvärbanor mot stambanan för att nyttan med Inlandsbanan skulle bli den förväntade. Flera socknar gjorde samma bedömning.

**”Bland alla förslagen torde inget vara så galet som Fredrikaförslaget. Man skall vara präst för att kunna komma med något dylikt.”**

Arvid Lundgren, kommunalstämmans ordförande i Trehörningsjö, om Fredrikabornas förslag om järnvägssträckning.

## Förslag med mothugg

Fredrikaborna ville ha en järnväg Dorotea–Åsele–Fredrika–Örträsk–Vännäs–Umeå–Holmsund.

I en skrivelse 1913 framhåller Fredrikas järnvägskommitté bland annat att ”icke mindre än åt-

ta kyrkor komma att ligga i banans omedelbara närhet”. Dragningen till Nordmaling hörde ihop med planerna på en djuphamn. En del ansåg, med stöd av tekniska konsulter, att isförhållanden och vattendjup innebar att Nordmaling till och med hade bättre än Trehörningsjö. I ett brev till frisinna riksdagsmannen Werner Bäckström från Bjurholm skriver han ”bland alla förslagen torde inget vara så galet som Fredrikaförslaget. Man skall vara präst för att kunna komma med något dylikt”.

Brevet slutar med en uppmaning som speglar striden mellan socknarna: ”Då du är icke blott socken- utan riksdagsman antar jag för givet att även du förkastar ett så fänigt förslag”.

## Förbindelse till Nordmaling

Andra samhällen föreslog andra sträckningar. Nordmaling hörde till dem som ville ha en järnvägsförbindelse, en dröm som blivit uppfylld först nu i och med Botniabanen. För 100 år sedan handlade

Nordmalings önskemål om en förbindelse via Hörnsjö till Lycksele. Utredningarna redovisades 1915. En dragning från Lycksele till Hörnsjö och en nyanlagd hamn i Nordmaling bedömdes som ”näppeligen motiverad av saklaget”. I stället förordades en anslutning till stambanan i Hällnäs längre norrut i länet. Så blev det också. Drömmen om en tvärbana i södra Lappmarken till Nordmaling

## Drömmen fick nytt liv

Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag av inrikesdepartementet att utreda de olika förslagen i Västernorrlands- och Västerbottens län.

Utredningarna redovisades 1915. En dragning från Lycksele till Hörnsjö och en nyanlagd hamn i Nordmaling bedömdes som ”näppeligen motiverad av saklaget”. I stället förordades en anslutning till stambanan i Hällnäs längre norrut i länet. Så blev det också. Drömmen om en tvärbana i södra Lappmarken till Nordmaling

skulle dock få nytt liv igen, på 1940-talet.

Maurits Perssons berättar att nyfikenheten på tvärbaneförslagen väcktes häromåret när han hittade en skrift på ett antikvariat: Norrländska kommunikationsfrågor, utgiven 1947 av Föreningen för Norrlands fasta försvar.

I boken finns en karta över ”av olika myndigheter föreslagna nya utbyggnader”. Där finns en sträckad linje mellan Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå, det vill säga en föreslagen kustjärnväg.

Mer än 60 år senare har den sträckade linjen blivit verklighet genom Botniabanen.

## Umeå uppvaktades

Men: på samma karta finns en annan sträckad linje från Nordmaling över Nyåker, Fredrika, Åsele till Meselefors, det vill säga en tvärbana som förbinder den tänkta kustjärnvägen med stambanan och inlandsbanan.

I april 1945 uppvaktade en delegation från socknarna Vilhelmina, Dorotea, Åsele, Fredrika, Örträsk och Bjurholm länsstyrelsen i Umeå om en tvärbana.

Något nämnvärt stöd verkar de inte ha fått att döma av protokollet från sammanträdet. Vägdirektören argumenterade för att utbyggnad av vägnätet måste vara angelägnare. Länsstyrelsen hade bara några år tidigare redovisat att 286 byar i länet fortfarande var utan väg. 9 000 invånare levde i väglöst land.

## Bildade järnvägskommitté

Landshövdning Lindberg förklarade å sin sida att han inte kunde ta ställning förrän kommunerna först presenterat en ekonomisk utredning.

Socknarna tog fasta på landshövdningens ord och bildade Södra lappmarkens Järnvägskommitté. Socialdemokratiska riksdagsmannen Uddo R Jacobsson från Vilhelmina utsågs till ordförande och

Många drömmar om tvärbanor i Södra Lappmarken har gått i kras. Stora kartan med olika föreslagna tvärbanor är från den Normanska utredningen 1915. Lilla kartan visar förslaget från Södra Lappmarkens Järnvägskommitté, ur skrift över Norrländska kommunikationsfrågor.

Manne Briandt, före detta överingenjör vid Järnvägsstyrelsen, anlätades för att rekognosera en dragning av järnvägen samt för att utreda och beräkna kostnaderna.

## Förlängning av ostkustbanan

Nu hade även Nordmaling kommit med på taget, inte minst då alternativet med en dragning via Nyåker ned till Nordmaling fick stöd av utredaren Manne Briandt. En fördel med Nordmaling ansågs återigen vara den möjliga anknypningen där till en djuphamn.

Ett par år tidigare hade Norrlandskommittén och Järnvägsstyrelsen fått uppdraget att utreda en förlängning av ostkustbanan upp till Umeå. Regeringen hade också gett kommittén uppdraget att föreslå förbättringar av transportnätet i hela Norrland. Det blev därför i det sammanhanget som Södra Lappmarkens järnvägs-

kommitté redovisade sin utredning i maj 1946.

Kostnaden för att bygga tvärbanan beräknades till 58 miljoner kronor. Det årliga driftunderskottet för tvärbanan beräknades bli 2 miljoner kronor. Norrlandskommittén konstaterar senare i sin rapport att tvärbanan skulle gå med väsentliga driftunderskott under en överskådlig framtid.

I januari 1947 lade Järnvägsstyrelsen och Norrlandskommittén fram sitt förslag om att satsa på en kustjärnväg mellan Örnsköldsvik och Umeå.

Däremot ingen tvärbana mellan Meselefors och Nordmaling.

Drömmen om en tvärbana genom södra Lappmarken hade åter gått i kras.

ANDERS WYNNE  
090-15 12 02  
anders.wynne@vk.se



Om nyttan och nödvändigheten

af en tvärbana  
Holmsund—Dorotea,  
med grenbana  
Örträsk—Lycksele,  
eventuellt Stensele.

Titelbladet från en skrift utgiven av järnvägskommittén i Fredrika 1913.