







## INNEHÅLL

<b>Järnvägen genom Västerbotten – den sista länken</b>	2
Robert Sjöo	
<b>Persontåget Boden–Ånge 1952</b>	15
Sune Jonsson	
<b>Järnväg och samhällsbildning</b>	18
Eva Vikström	
<b>Hilding Carlsson – rälsbussens skapare</b>	38
Börje Göransson	
<b>Persontåget Boden–Ånge 1956</b>	43
Sune Jonsson	
<b>Röster om järnvägen</b>	46
Anders Karlsson	
<b>Järnvägsbroar</b>	56
Bengt Spade	
<b>Föreningen Ångtåg i Västerbotten</b>	64
Tryggve Lundberg	
<b>Föreningen Robertsfors Bruksjärnväg</b>	68
Roberth Bergdahl	
<b>Banvakt Filip Hörnqvist i Brattsbacka 1956</b>	70
Sune Jonsson	
<b>Nära notiser</b>	74

## I detta nummer

Länets järnvägar är temat för det utökade sommar-numret av Västerbotten. Dess historia är kort men intensiv och dessutom högaktuell – i dagarna

väntas besked om vilket alternativ av Botnia-

banans dragning in mot Umeå som Banverket kommer att förespråka.

Temanumret inleds med en artikel av *Robert Sjöo*, chef för Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Han berättar hur det gick till när järnvägarna började dras genom vårt län för drygt hundra år sedan.

*Sune Jonsson*, fotograf, författare och mångårig medarbetare på museet, visar ett axplock järnvägsbilder från 1950-talet ur sitt eget arkiv, bland annat bilder som han tagit i samband med arbetet på vad som skulle bli debutboken *Byn med det blå huset* (1959).

Fil. dr *Eva Vikström*, lärare vid Institutionen för konstvetenskap, Umeå universitet, behandlar i sin artikel stationssamhällets uppkomst och planering liksom stationshusens och järnvägshotellens arkitektur.

*Börje Göransson*, elektriker med stort järnvägs- och teknikhistoriskt intresse, berättar historien om fabrikör Hilding Carlsson från Umeå, mannen bakom "HC-bussen".

*Anders Karlsson*, 1:e antikvarie vid Västerbottens museum, låter oss möta några av de röster i litteratur, riksdag och tidningsartiklar som genom åren talat för, eller emot, de stora järnvägsprojekten.

*Bengt Spade*, teknikhistoriker, inventerar för närvarande landsvägs- och järnvägsbroar över hela landet på uppdrag av Vägverket och Banverket. Spade visar i text och bild några av de intressantaste – och största – broarna i vårt område.

Konstnär *Tryggve Lundberg*, Umeå, berättar om Föreningen Ångtåg i Västerbotten och dess verksamhet.

Inköpschef *Roberth Bergdahl*, aktiv i Föreningen Robertsfors Bruksjärnväg, berättar om arbetet med att bevara några av loken i Robertsfors bruks stolta järnvägshistoria.



Kajen i Umeå 1949.

För inte så länge sedan var Umeå en hamnstad med skeppsvarv på båda sidor om älven och ett gytter av sjöbodas och magasin längs älvsstranden. Efter den stora stadsbranden 1888, då hela staden måste byggas upp igen, talade man fortfarande om fasaden mot älven. Man ville ge ett representativt intryck för resande som kom sjövägen – trots att nya tider stundade med en ny centrumbildning och gatunät efter utländska förebilder uppe vid järnvägsstationen.

I dag är det svårt att föreställa sig att kajen varit ett sjudande hamnområde med mäklare och speditorsfirmor, magasin, tullhus och hamnarbetare som lastar och lossar väntande

lastfartyg. Godsvagnarna på hamnspåret kunde fortsätta österut för att ansluta till Holmsunds-banan och vid kajen ligger två Finlandsfärjor i väntan på sina passagerare.

För nutida besökare är det bilarna och parkeringsplatserna som dominerar kajområdet mer än något annat. Det hjälps inte, trots goda ansatser som Trädgård i norr, cafébåten Vita Björn och en spirande ungdomsverksamhet i hamnmagasinet.

Den ena fula bron efter den andra över den snart helt kulverterade älven omöjliggör den anspråkslösaste sjötrafik, och är väl till glädje endast för bilburna.

bildtexten

# Järnvägen genom Västerbotten – den sista länken

ROBERT SJÖÖ

Gruståg i Meselefors på sträckan Dorotea–Vilhelmina i mitten av 1910-talet. Loket (litt. E nr 900) levererades från Nohab i Trollhättan 1907. E-loken gick mycket på Norrlandsbanorna då de hade lågt axeltryck. De drog även persontåg trots att de är typiska godstågslokal. Loket finns numera i Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.





Järnvägen introducerades sent i Sverige. År 1856, mer än 50 år efter det att det första ångloket byggts i England, öppnades de första svenska järnvägslinjerna för allmän trafik. Det skulle dröja ytterligare mer än trettio år innan järnvägen nådde Västerbotten i och med Stambanan genom Övre Norrland. Under några intensiva årtionden blev det ett flitigt banbyggande som avslutades med Inlandsbanan på 1930-talet. Länets järnvägshistoria är intimt sammankopplad med SJ och statsbanornas utbredning.

De första järnvägarna i Sverige ingick som mindre delar i transportleder för gods från gruvor eller småindustrier. Initiativet till en bruksbana utgick helt ifrån respektive industrianläggnings transportbehov. Således har det över hela landet anlagts ett stort antal bruks- och industribanor, långt in på 1900-talet. Gemensamt för dessa är att de ofta var smalspåriga och sällan öppna för allmän trafik. I Västerbotten har industribanor förekommit i mycket liten omfattning men faktum är, att länets allra första järnväg också här var en bruksbana.

### **Robertsfors–Sikeå järnväg**

Redan på 1850-talet hade man vid Robertsfors bruk beslutat sig för att anlägga en 10 km lång järnväg mellan bruket och hamnen i Sikeå. Kungligt tillstånd fick man 1860 men kapital saknades. I mitten på 1870-talet började man ändå bygga banan; 2,5 km från Sikeå hamn med valsad räls, sedan med räls som gjutits vid bruket och sist med träräls,

eller plankvandring. På detta provisoriska system kunde man genomföra transporter med hästdragna vagnar och omlastningar till och från plankvandringen.



Trafiken på bruksbanan Robertsfors–Sikeå bestod huvudsakligen av timmer-, eller som här massatransporter, mellan Robertsfors och hamnen i Sikeå.

OKÄND FOTOGRAF/VBM

Bruket lyckades köpa ett begagnat ånglok från England och 1890 byggdes banan om för lokdrift. Spårvidden, 750 mm, anpassades till ångloket *Charles*.

Det mycket anmärkningsvärda med den oansenliga bruksbanan är att den redan vid sekelskiftet 1900 var elektrifierad – femton år innan sträckan Kiruna–Riksgränsen, den första statliga järnvägslinjen, byggdes om för eldrift.

Trafiken bestod av massa- och timmertransporter. Den enda persontrafik som förekom var kyrktåg Sikeå–Robertsfors, då man satte in bänkar i godsvagnarna. Detta förfarande förbjöds dock 1915 efter en olycka. Trafiken lades ned 1961 när flottningen i Rickleån upphörde, och det mesta av banan revs upp. En liten sträcka närmast Robertsfors har tillsammans med en del rullande materiel bevarats för museiändamål.

### **Stambanor**

Stambana är benämningen på de huvudlinjer som staten beslutat anlägga. De första stambanorna anlades efter riksdagsbeslut 1853/54 och hade som huvudsyfte att binda samman Stockholm med Göteborg och Malmö. Spårvidden, 1 435 mm, s.k. normalspår, valdes efter engelsk standard. Västra stambanan, Stockholm–Göteborg, stod färdig 1862 och två år senare invigdes Södra stambanan, Stockholm–Malmö. Järnvägarna drogs rätast möjliga väg utan hänsyn till etablerade städer och samhällen eftersom man ansåg att dessa istället skulle knytas till stambanorna via privatjärnvägar.

Merparten av det totala antalet byggda järnvägskilometer har varit privatbanor. Utmed stambanorna uppstod nya samhällen och inte minst knutstationerna – där järnvägslinjer möttes – växte i betydelse, ibland från ett enstaka stationshus eller en mindre by till medelstora städer.

Det fanns tidigt planer på en stambana norrut. Den första delsträckan Stockholm–Uppsala ansågs given och den var klar redan 1866. Sedan gick meningarna isär. Många förespråkade ett kustalternativ som skulle binda samman Gävle, Sundsvall, Örnsköldsvik och Umeå.

På 1860- och 70-talen uppmärksammades järnvägens oerhörda genomslagskraft, vilket man inte hade förutsett inför stambanorna i södra Sverige. Om man därför drog stambanan i inlandet trodde man att det skulle vara gynnsamt för dessa, vad man ansåg, eftersatta bygder. Försvarsmakten i sin tur ansåg att kustjärnvägar var alltför sårbara och dessutom möjliga att använda för en eventuell fiende. Slutligen drogs Norra stambanan därför från Uppsala mot nordväst via bland annat Krylbo, Storvik och Ljusdal till Ånge i Medelpad.

När Norra stambanan nådde Ånge 1881 var byggena i gång med en tvärbana till Bräcke, Östersund och vidare mot Storlien. Stambanan byggdes vidare genom Norrland till Långele ditt man nådde 1886.

Ett brittiskt konsortium fick 1882 tillstånd att anlägga järnväg från Gällivare och Malmerget till uthamnarna i Luleå respektive Narvik. I och med att man börjat bygga den





OKÄND FOTOGRAF

Arbetståg för stambanebygget i Gottne grusgröp i norra Ångermanland. Statens Järnvägsbyggnader hade en egen uppsättning ånglokomotiv för anläggningsarbetena. De sex loken var inköpta 1858–79 från England. Det var tradition att ge namn åt ångloken och dessa slitvargar fick namn som Odin, Thor (finns bevarat i Sveriges Järnvägsmuseum), Hercules, Jämtland, Norrland och som loket på bilden, Bore. Foto 1890 ur Sveriges Järnvägsmuseums samlingar.

blivande Malmbanan var det bara Västerbottens län som saknade järnvägsprojekt i stor skala i Sveriges land.

### Stambanan genom Övre Norrland

En järnväg mellan Långsele och en punkt på Malmbanan tedde sig naturligtvis mycket lämplig. Avståndet var emellertid långt och man undersökte på alla sätt möjligheten att göra bygget billigare, bland annat övervägdes smalare spårvidder.

Åsikterna gick ständigt isär om hur linjen skulle dras. Den regionala opinionen förordade kustvägen, men Styrelsen för statens järnvägstrafik var fast övertygad om vikten av att järnvägen anlades i inlandet. I gengäld planerade man för statliga bibanor till hamnstäderna även om huvuduppfattningen fortfarande var att sådana borde anläggas av privata bolag. Finansieringen måste också lösas. Beslutet att bygga normalspårig järnväg genom det kuperade området med ett stort antal älvar



Invigningsfestligheter vid Jörns station 2 augusti 1894. Oscar II med följe hade startat invigningsresan Vännäs–Boden kl sju på morgonen samma dag. Kl 12.23 anlände tåget och det kungliga sällskapet steg av för att inta frukost som det hette på den tiden. 30 minuter senare fortsatte resan norrut.

och vattendrag skulle medföra mycket stora investeringar. För stambanebygget genom Övre Norrland togs därför fram nya bestämmelser som tillät brantare stigningar och mindre kurvradier vilket visserligen ledde till lägre hastigheter, men det ansågs som en rimlig eftergift. Särskilda villkor ställdes även på landsting, kommuner och enskilda. Marken för järnvägen med stationsområden skulle kostnadsfritt ställas till förfogande. För järnvägslinjen krävdes 15 meter på var sida om banans mittlinje. Dessutom skulle landsting och kommuner avstå 200 så kallade sågtimmer till rälsslipers per kilometer banlängd.

1 oktober 1891 öppnades bandelen Anundsjö–Vännäs och järnvägen hade nått Västerbotten. Malmbanan hade samma år övertagits av staten och stambanan byggdes ut söderut från knutpunkten Boden samtidigt som linjen drogs fram i rask takt från Vännäs mot norr. År 1894 var hela banan genom Västerbotten via Hällnäs och Jörn till Boden öppen för allmän trafik.

När stambanan var färdig hade rallarna flyttat 5,7 miljoner kubikmeter massor för banvallen, sprängt 126 000 kubikmeter berg och uppfört närmare 41 000 kubikmeter kallmur. De många älvarna, ofta djupt nedskur-



na, satte de brobyggande ingenjörerna på stora prov. Bron över Öreälven byggdes med fyra olika långa spann med 16–53 meters längd och med spåret 37 meter över vattenytan. Ansenliga broar måste också byggas över Umeälven, Vindelälven och Skellefteälven. Vilka stordåd följde inte i järnvägsbyggandets spår?

### Bibanor till kusten och en privat järnväg

Det stod tidigt klart att man inte kunde påräkna anslutande privatbanor. I stället för att verka för bildande av järnvägsbolag, engagerade man sig i Umeå och Skellefteå för statliga projekt. När stambanan nått Vännäs 1891 var man från Umeå angelägen om en förbindelse, helst ända ned till hamnen i Holmsund. Järnvägsstyrelsen ansåg expropriering för dyrbar och förordade en järnväg från Vännäs till Umeå som skulle utsträckas till ön Storsandskär en bit nedanför staden. Denna sträckning beslutades också av riksdagen 1895. Villkoren för statsbanan Vännäs–Umeå–Storsandskär var dock något skärpta jämfört med dem som gällt för stambanan. Utom marken samt erforderligt timmer för slipers och rallarkojor skulle även sten- och grustag tillhandahållas, liksom vägar till stationsområdena. Dessutom skulle staten friskrivas från alla eventuella olägenheter – ett förhållningssätt som kom att tillämpas för alla senare statsbanebyggen i Västerbottens län.

Redan 1896 var linjen färdig till Umeå och staten fullföljde sina åtaganden inom två år i och med att förlängningen till Storsandskär via en 300 meter lång bro fullbordades. Bron,



Bangården i Bastuträsk 1941. Foto ur Sveriges Järnvägsmuseums samlingar.

som bestod av 40 spann, var en av landets längsta järnvägsbroar då den byggdes. Enligt ännu en överenskommelse mellan staten och Umeå stad skulle staden muddra upp hamnen. Tvistigheter om vem som ansvarade för delen utanför stadsägorna gjorde emellertid att arbetet avstannade. Bandelen mellan Umeå och Storsandskär kom heller aldrig till användning utan allt revs bort på 1910-talet.

Umeå stad var i ekonomisk kris efter branden 1888 och resurserna var begränsade under tvisten med staten. Samtidigt började man förespråka en alternativ sträckning till det ursprungliga läget i Holmsund. Staten accepterade nu förslaget under villkor att en hamn anordnades. Linjen mellan Umeå och Holmsund kunde öppnas för trafik 1922. Ursprungligen fanns bara en station efter denna linje, i Gimonäs, men i takt med att bebyggelsen spred sig kom hela tio hållplatser

att anläggas, vilket gav den karaktären av lokaltågsbana.

Även i Skellefteå önskade man anslutning till stambanan. Riksdagsbeslutet 1907 på en bibana Bastuträsk–Skellefteå–Kallholmen hade föregåtts av erfarenheterna från konflikterna i Umeå och därav följande krav att en hamn skulle bekostas av staden. Skellefteå hamn anlades vid Kallholmsfjärden och järnvägen var färdig för trafik 1914. Boliden AB fann banan lämplig för malmtransporter och lät bygga en privatbana från den nyöppnade gruvan i Boliden till en anslutningsstation, Slind, på linjen Bastuträsk–Skellefteå och dessutom en 3 km lång förlängning från Skelleftehamn till Rönnskårsverken. SJ lät bygga Boliden–Slind till självkostnadspris mot att Boliden AB bekostade spåret och svarade för underhåll. SJ stod också för trafiken sedan banan färdigställdes 1929. Under ett år kunde drygt 630 000 ton malm fraktas på järnväg mellan Boliden och Rönnskär. Viss persontrafik förekom under 1940-talet, annars var linjen en ren industribana. År 1991 var det slut med järnvägsdriften. Malmproduktionen hade gått ner med en tredjedel och de två dagliga tågen med 30–35 malmvagnar byttes mot en strid ström av lastbilar. Järnvägen Boliden–Slind revs upp i juni 1993.

### **Inlandsbanan**

Önskemål om en järnväg genom inlandet uppkom omedelbart efter det att stambanan färdigställdes. Chefen för Generalstaben önskade en järnvägsförbindelse med Övre Norrland och västra Sverige. Unionen med Norge

var i gungning och man ville från svenskt håll få bort gränshandeln och leda exporten från delar av västsverige över Strömstad istället för över Oslo. En järnvägslinje mellan Malung och Strömstad ansågs därför vara motiverad. Att sedan förlänga järnvägen till malmfälten i Gällivare skulle ge ännu en exporthamn för malmen. Så långa transporter föreföll dock orimliga med tanke på exporthamnarna i Narvik och Luleå, och när försvarsmakten ansåg att en järnväg mellan Bohuslän och Dalarna var mindre intressant övergavs de storslagna tankarna.

Kung Oscar II, som var en ivrig tillskyndare av järnvägsbyggen, hade också lagt sig i frågan och utlovat järnvägsförbindelser till Sveg och Ströms Vattudal. I avvaktan på en lösning av inlandsbanefrågan påbörjades 1907 bygget av sträckan Östersund–Ströms Vattudal. Även i norr påbörjades bygget av en linje från Gällivare söderut till Porjus. Delar av det pussel som skulle bli Inlandsbanan hade börjat läggas.

Staten köpte på 1910-talet upp de privata järnvägarna Kristinehamn–Mora, Mora–Noret–Orsa och Orsa–Sveg. De kunde därmed utgöra södra delen av Inlandsbanan, hamnstaden skulle bli Kristinehamn vid Vätern, och nyanläggningsarbetena kunde koncentreras norr om Sveg.

Riksdag på riksdag beslutade om linjedragningar och bandelar. Hela tiden försökte man finna lösningar som skulle göra det stora projektet billigare. Sliprarna gjordes kortare, ballastens tjocklek minskades, begagnad räls från linjer som byggts om för högre rälsvikter





OKAND FOTOGRAF/ABM

Invigningen av bandelen Dorotea–Vilhelmina ägde rum 16 februari 1918 utanför den nyuppförda stationen i Vilhelmina i närvaro av bland annat landshövdingarna Hagen från Umeå och Widén från Östersund. "Precis kl 12 ångade tåget in på stationen med gästerna vid invigningen" skrev Västerbottens-Kuriren i ett utförligt referat två dagar senare.

användes, och broarna byggdes för lägre tillåten belastning.

År 1914 nådde banarbetet Västerbotten då järnvägen drogs från Hoting till Dorotea. Även vädrets makter gjorde sitt till för att försinka bygget. Vintern 1914 sjönk temperaturerna ibland ner till  $-50^{\circ}\text{C}$ .

År 1916 fattades slutligen principbeslutet att hela Inlandsbanan skulle byggas, och att årliga anslag skulle utbetalas med extra poster för "arbetslöshetens bekämpande". Nästa del norrut skulle byggas från Dorotea till Volgsjön, eller Vilhelmina, och 1918 öppnades sträckan Östersund–Vilhelmina för allmän trafik. Det dröjde ytterligare fem år innan de

68 kilometrarna från Vilhelmina till Storumans station vid Stensele by var farbara och nu föreslog Järnvägsstyrelsen att arbetet skulle avbrytas i avvaktan på bättre tider. Regeringen delade denna uppfattning, men milda krav och positiva erfarenheter av hur bebyggelse växte fram utmed järnvägen påverkade riksdagen att besluta om järnvägsbyggets fortskridande. De parallella arbetena norrifrån avstannade dock i Jokkmokk.

En liten bibana byggdes 1921 mellan Volgsjön och Malgomaj, Lövlid–Holmselehamn, för att betjäna orterna kring Malgomajsjön. Tågen utgick från Vilhelmina. Banan trafikerades bara i ett tiotal år under maj–oktober

när sjön var segelbar och redan 1935 revs den upp.

Bygget av Inlandsbanan gick vidare i etapper. I december 1933 var västerbottensdelen öppen för allmän trafik. År 1937 var slutligen hela banan färdig och var då det sista stora järnvägsbygget i Sverige inom överskådlig tid.

### Tvärbanor mellan stambanan och Inlandsbanan

När stambanan var färdig och Inlandsbanan kommit ett stycke på väg löpte två järnvägar i stort sett parallellt genom Norrland. För att kunna utnyttja dem maximalt krävdes ett antal sammanbindningsbanor. Den första utgick från Forsmo vid stambanan till Hoting. Två andra skulle byggas i Västerbotten.

Ett önskemål var att en tvärbana skulle löpa via Lycksele. Sedan förslaget var lagt dröjde det tio år innan riksdagen 1917 beslutade att anlägga de tre tvärbanorna. Inlandsbanebygget hade då nått strax norr om Dorotea. Eftersom man hade erfarenhet av järnvägsknutarnas positiva samhällsutveckling fanns många förslag på lämpliga utgångsstationer från stambanan för tvärbanan över Lycksele; bland annat Nyåker, Hörnsjö, Vännäs, Tvärålund och Lillmalsjön. Slutligen bestämde man sig för linjen Hällnäs–Stensele. Inledningsvis nöjde man sig med en bibana mellan Hällnäs och Lycksele som var färdig 1924. Arbetet på Inlandsbanan gick sakta och Storuman var vid denna tid ändstation. Färdigställandet av tvärbanans förlängning från Lycksele skulle dröja ytterligare sex år men 1930 kunde hela linjen trafikeras från Hällnäs

till Storuman. Att knutstationen verkligen fick betydelse visade sig snabbt i form av industrietableringar och befolkningsökning.

Riksdagen hade 1917 också beslutat om en tvärbana mellan Jörn och Gubblijaure i Norrbottens län. Det hade man redan i början på 1910-talet propagerat för i Jörns och Arvidsjauras dåvarande kommuner, alltså innan det definitiva beslutet om Inlandsbanan fattats.

I det förslag som slutligen fastställdes var dragningen från Sorsele till Jokkmokk tänkt att gå en rakare väg förbi Kasker i Arjeplogs socken. Följaktligen skulle Gubblijaure vara en lämplig knutpunkt för en tvärbana. Först långt in på 1920-talet gjordes en provstakning

  
**Extra persontåg**

anordnas, i anledning av invigningen av Lycksele stad, från Lycksele till Umeå och Storuman den 1 januari 1945 enligt följande tidtabeller:

LYCKSELE—UMEÅ:		LYCKSELE—STORUMAN:	
från Lycksele	..... kl. 1.15	från Lycksele	..... " 2.00
till Arvån	..... " 1.44	till Umgrånsele	..... " 2.35
" Amsele	..... " 2.18	" Kattisavan	..... " 2.52
" Gladaberg	..... " 2.51	" Askilje	..... " 3.28
" Hällnäs	..... " 3.13	" Gunnarrt	..... " 3.54
från Hällnäs	..... " 3.20	" Barsele	..... " 4.16
till Vännäs	..... " 4.07	" Stensele	..... " 4.40
från Vännäs	..... " 4.14	" Storuman	..... " 4.48
till Umeå	..... " 4.55		

Tågen göra uppehåll för avstigande resande vid samtliga mellanliggande platser utom vid Brattby gård och Grisbacka.  
Ordinarie biljettpreiser gälla.

SJ satte in extratåg med anledning av firandet när Lycksele blev stad nyårsdagen 1946.

Annons i Västerbottens-Kuriren 29 december 1945.

av delsträckan Jörn–Arvidsjaur. Samtidigt kom nya förslag på anslutningsort på stambanan.

Traktens malmfyndigheter var kända, och från bergmästarhåll kom därför idéer om en tvär bana från Bastuträsk till Norsjö och sedan vidare inåt landet. Tankarna på ännu en malmbana avlogs av riksdagen 1924. Dessutom beslutades en alternativ dragning av Inlandsbanan genom bland annat Arvidsjaur, varför man också fastställde tvärbanan Jörn–Arvidsjaur. Hänsyn togs inte minst till att Jörns samhälle skulle lida avbräck i handelsförbindelserna med grannkommunerna om tvärbanan skulle utgå från en annan ort. Banan öppnades 1928.

### Elektrifiering

I likhet med Robertsfors–Sikeå Järnväg hade man på andra industribanor och lokala spårvägar infört eldrift via kontaktledning. Även om tekniken var känd skulle elektrifiering av alla hundratals mil järnväg vara en enorm investering och erfarenheter av stordrift saknades. De norrländska älvarna och de goda erfarenheterna av vattenkraftverk var emellertid förutsättningar som gynnade planerna på en radikal förändring av järnvägsdriften.

Efter experiment med elektriska lok utanför Stockholm 1905–07 valde Järnvägsstyrelsen Malmbanan, sträckan Kiruna–Riksgränsen, för en elektrifieringsanläggning. Malmbanans trafik var helt inriktad på tunga malm-tåg och här gick de största och starkaste ånglokomotiven. Ett kraftverk byggdes i Porjusfallen i Luleälven och togs i drift 1915. Redan efter ett år konstaterades elkraftens överläg-

senhet mot ångkraften. Förutom att elloken var betydligt effektivare och starkare minskade underhållskostnaderna. Dessutom slapp man import av ångloksbränslet, stenkol.

Malmbanan elektrifierades i sin helhet, men sedan började man återigen från söder med Södra och Västra stambanorna.

Samtidigt med denna elektrifiering kröp arbetena med Inlandsbanan med dess enklare banunderbyggnad vidare. Åren 1941–42 elektrifierades stambanan genom Västerbotten. När arbetet var färdigt var Sverige återigen sammanbundet, nu med kontaktledning över järnvägen, i en sammanlagd sträckning som vid denna tid var världens längsta.

Linjen Vännäs–Umeå elektrifierades inte förrän 1981, och sträckan Umeå–Holmsund så sent som 1992.



Tågmöte i Vännäs. Klockan är fem minuter över halv tre. Det södergående tåget mot Mellansel, som skulle ha avgått 14.32, är något försenat. Tåget som är på väg mot Boden gör uppehåll ända till 14.49. Foto ur Sveriges Järnvägmuseums samlingar.



## Kronologisk översikt över länets järnvägar

<b>Robertsfors–Sikeå Järnväg</b>	1881–90	(Hoting)–Dorotea	1915
Ursprungligen hästbana ombyggd för lokdrift 1890 och elektrifierad 1900. Nedlagd och uppriven 1961.		Dorotea–Volgsjön (Vilhelmina)	1918
		Volgsjön–Storuman	1923
		Storuman–Sandsele	1926
		Sandsele–Blattnicksele	1927
		Blattnicksele–Sorsele	1929
		Sorsele–(Arvidsjaur)	1933
<b>Stambanan genom Övre Norrland</b>	1889–94	<b>Statsbanan Lövlid–Holmselehamn</b>	1921
(Anundsjö)–Vännäs	1891	Allmän trafik 1924. Nedlagd 1933 och uppriven.	
Vännäs–Hällnäs	1892		
Hällnäs–Jörn	1893	<b>Statsbanan Hällnäs–Storuman</b>	1922–30
Jörn–(Boden)	1894	Persontrafiken nedlagd 1992.	
<b>Statsbanan Vännäs–Umeå–Holmsund</b>	1896 (1922)	Hällnäs–Åmsele	1922
Lokal persontrafik nedlagd 1968.		Åmsele–Lycksele	1923
Vännäs–Umeå	1896	Lycksele–Umgransele	1926
Umeå–Holmsund	1922	Umgransele–Åskilje	1927
<b>Statsbanan Bastuträsk–Skellefteå– Skelleftehamn</b>	1910–14	Åskilje–Storuman	1930
Persontrafik nedlagd 1987.		<b>Statsbanan Jörn–Arvidsjaur</b>	1926–28
Bastuträsk–Klutmark	1910	All trafik nedlagd 1990.	
Klutmark–Kallholmen	1911	Jörn–(Glommersträsk)	1926
Kallholmen–Skelleftehamn	1914	<b>Boliden–Slinds Järnväg</b>	1929–33
<b>Inlandsbanan</b>	1915–33	Trafikerad av SJ. Nedlagd 1991 och uppriven 1993.	
Persontrafiken nedlagd. Övertagen 1992 av IBAB. Gods- och turisttrafik.		Boliden–Slind	1929
		Skelleftehamn–Rönnskär	1933

Inlandsbanan kunde inte bli aktuell för el-drift, inte heller tvärbanorna och bibanorna. På dessa banor istället levde ångloken vidare. Särskilda typer med lågt axeltryck användes och rälsbussen blev ett välbekant inslag. En pionjär bakom dessa var Hilding Carlsson i Umeå som välförtjänt fått sin egen historia i detta nummer.

### Nedläggningar

Sveriges järnvägsnät nådde sin största utbredning på 1930-talet. Många privatbanor började dock få problem och en överetablering medförde att de konkurrerade ut varandra. Parallellt med utbyggnaden av den "sista" järnvägen, Inlandsbanan, försvann därför spårkil i form av upprivna banor. Riksdagen



Den ökande biltrafiken förvärrade lönsamhetsproblemen för SJ. Umeå i januari 1951.

fattade 1939 beslutet att privatbanorna – med undantag för bruks- och industribanor – skulle lösas in av staten. Denna förändring genomfördes närmast fullständigt under 1940-talet, och statsbanenätet kom därigenom att mer än fördubblas.

Lönsamhetsproblemen kvarstod emellertid. En tid präglad av järnvägsnedläggningar följde och 1963 togs riksdagsbeslutet att alla olönsamma järnvägar skulle läggas ned och rälsen rivas upp. I och med den ökande biltrafiken var SJ tvunget att höja hastigheten för att få resenärer. Antalet stopp minskades och många stationer lades ned.

I Västerbotten fanns inga banor att överföra på staten, däremot problem med lönsamheten. Reguljär lokaltrafik Umeå–Holmsund och Skellefteå–Skelleftehamn försvann 1958. Inlandsbanan hade aldrig varit lönsam, men eftersom den var byggd av politiska skäl syntes en nedläggning motbjudande. Sträckan

Mora–Lesjöfors lades dock ned 1969 och 1985 följde resterande sträcka av den södra delen ner till Kristinehamn. Godstrafik upphörde också på flera delsträckor, bland annat Vilhelmina–Dorotea 1975.

### Uppdelning i SJ och Banverk – IBAB och ITAB

Kungliga Järnvägsstyrelsen hade sedan 1888 det totala ansvaret för de statliga järnvägarna. Statens Järnvägar skulle både anlägga och trafikera statsbanorna. SJ hade alltsedan 1950-talet problem med lönsamhetskraven. Det stod så småningom klart att det var omöjligt att bedriva lönsam järnvägstrafik och samtidigt underhålla infrastrukturen. Riksdagen tog därför 1988 det historiska beslut som fullkomligt förändrat förutsättningarna för järnvägstrafik. Statens Järnvägar delades upp i ett anslagsfinansierat verk med ansvar för banorna, Banverket, och ett affärsdrivande



År 1938 hade det svenska järnvägsnätet sin största utbredning med sammanlagt drygt 16 000 km spår; motsvarande tal 1994 är 11 000 km. För Norrlands del är det godstrafiken som dominerar. Ur Västerbottens-Kurirens arkiv.

verk med lönsamhetskrav för trafiken, SJ. Syftet var också att förbereda för en avreglering.

Järnvägsnätet delades upp i Malmbanan, Inlandsbanan, stomjärnvägar (i huvudsak de gamla stambanorna med större f.d. privatbanor) samt länsjärnvägar. Tvärbanorna Hällnäs–Storuman och Jörn–Arvidsjaur blev länsjärnvägar. År 1990 upphörde all trafik på den sistnämnda och en bit in på 1990-talet upphörde persontrafiken mellan Hällnäs och Storuman, busstrafiken tog över definitivt.

Beträffande Inlandsbanan kom regeringen till slut fram till att trafiken borde läggas ned. Nedläggningshotet förorsakade en massiv uppslutning bakom ett bevarande. Efter re-

geringsskiftet överläts Inlandsbanan 1992 till ett bolag, IBAB, ägt av inlandsbanekommunerna. Satsningar skulle göras på gods- och turisttrafik i regi av ett trafikbolag, ITAB. Statens ansvar har dock fortsatt genom tillskjutna medel och för närvarande utreder Riksantikvarieämbetet om Inlandsbanan skall bevaras av kulturhistoriska skäl.

### Nysatsningar på järnväg – Botniabanan

Inlandsbanan blev inte det sista stora järnvägsbygget i Sverige. Järnvägen är ett miljövänligt transportalternativ och då energin kan produceras inom landet är den i ett längre perspektiv också ekonomiskt lönsam. Ifrågasättandet av järnvägen har övergått i en massiv nysatsning. Dubbelspår, omläggningar och nya sträckor har byggts i en omfattning som fått stora delar av järnvägsnätet att bli byggarbetsplatser. Samtidigt har SJ satsat på snabbtågstrafik med X 2000. Järnvägen går stärkt in i nästa årtusende.

Västerbottens län har ännu inte sett mycket av nysatsningarna men vanan att vänta på sin tur finns väl kvar. Såväl spår, kontaktledning som Inlandsbanan kom hit som de sista länkarna mellan söder och norr.

I strömningarna av nya järnvägssatsningar ser det också till sist ut som att en kustbana kan förverkligas från Sundsvall till Umeå. Projektet Botniabanan ingår i Banverkets stomnätplan och är beräknad att vara färdig 2006, 150 år efter det att den första järnvägen öppnades i Sverige. Förhoppningsvis blir banan inte den sista länken i det svenska järnvägsnätet.



# Persontåget Boden–Ånge 1952

SUNE JONSSON



Stationen i Vännäs.







# Järnväg och samhällsbildning

EVA VIKSTRÖM

**”Järnvägarna drogs fram genom skogarna och var diken med rälsblänkande botten nere i det mörkgröna, vågiga fältet. Det fanns ingen horisont här som inte var skog. Skogen strök kring byarna och myrarna och upp på bergknallarna, den stod på lur eller på vakt framme vid gårdarna och gav oro eller vila och lugn. De som byggde järnvägarna var väl i grund och botten män som långsamt banade sig fram genom skogarna för att komma ut till myrarna, och bakom myrarna fanns det en skog till, om det inte var fjäll.”**

Eyvind Johnson har givit bilden av järnvägsrälisen som sakta banade sig fram genom Norrlands skogar, myrar och fjäll. Den finns i *Slutspel i ungdomen* (1937), sista delen i romansviten *Romanen om Olof*. Rallarsonens ungdom formas av situationer och stämningar i järnvägarnas norrbottniska landskap på 1910-talet, särskilt Boden med omnejd.

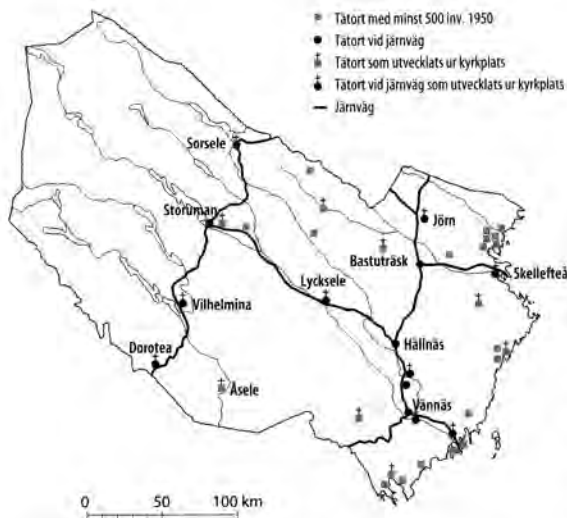
Då var järnvägen ännu ett nytt transportsätt som förenade människor och landsändar, producenter och konsumenter. Över hela landet byggdes samhällen vid stationerna i järnvägstransporternas och järnvägsresandets tjänst. De beskrivs gärna som hastigt uppmållda nybyggarsamhällen på myrar och

gården. Många stationssamhällen är emellertid äldre orter som expanderade med järnvägen. Stationsorterna i Övre Norrland är oftare sådana historiska orter än nygrundade samhällen.

Norra Stambanan drogs några mil inåt landet och stationerna lades ett stycke från äldre bebyggelse och intill en korsande landsväg. Byar som Nyåker och Hällnäs blev mindre stationssamhällen. Degerfors kyrkplats blev Vindelns samhälle med centrum kring stationen. Vännäs och Jörn är nygrundade samhällen vid stationer ca en halvmil från de gamla kyrkplatserna. Under byggnadstiden i Jörn kallades platsen ”Ettusentvå” av rallarna, en



Stationshuset i Vännäs är timrat i fornordisk stil med drakhuvuden och andra utsmyckningar. Det ritades av SJs arkitekt Folke Zettervall och invigdes 1894.



Karta av Eva Vikström efter Gerd Enequist, "Tätorternas och landsbygdens näringstyper", *Atlas över Sverige* (1957).

provisorisk namngivning efter avståndet från Stockholm. Avståndsuppgiften blev kvar på stationsskyltarna, lakoniska inskrifter om väldiga avstånd som överbryggas av Nordpilen. Bastuträsk är en nyetablering från 1890-talet, belägen ca en halvmil från byn Bastuträsk och vid landsvägen Skellefteå–Norsjö. Vännäs, Hällnäs, Bastuträsk och Jörn blev järnvägs-knutar, där bibanor eller tvärbanor utgick från stambanan.

Inlandsbanan förbinder i huvudsak lappmarkens gamla kyrkplatser. Här satsade SJ på att stärka befintliga sockencentra, dvs. Dorotea, Vilhelmina och Sorsele. Detsamma gäller Lycksele vid tvärbanan. Storuman blev det enda nya större stationssamhället och ersatte därmed Stensele som bygdens huvudort. Vid Inlandsbanan finns heller inte samma uppdelning mellan kyrkligt och merkantilt centrum som i samhällena vid stambanan.

Stationssamhällena kompletterades omsider med annexkyrkor. På 1950-talet uppfördes kyrkor i centrala Bastuträsk, Jörn och Vännäs. Storuman fick en kyrkkåta 1974.

Även i andra delar av landet har gamla sockencentra blivit järnvägssamhällena, t.ex. i Dalarna. Jämförelserna försvåras dock av olikheter i Ortsstruktur och sockenstorlek. Övre Norrland har stora socknar och långa avstånd mellan kyrkplatserna. Flertalet äldre kyrkplatser blev tätorter och ofta kommuncentra. I äldre tid gav kyrkstäder draghjälp, senare gjorde järnvägen det. I de små socknarnas Sverige, främst Västergötland och Skåne, finns det långt fler kyrkplatser än tätorter och järnvägsstationer. Ortsstrukturen är inte lika tydlig som i norr. Jordbruksslätternas stationssamhällena utmärker sig annars för gigantiska betongsilos som syns vida omkring och markerar ortens roll som serviceort för jordbruket. I Bergslagen gav järnvägarna nya transportmöjligheter för järnbruk och gruvor. Det finns alltså regionala variationer mellan järnvägssamhällena som beror på skillnader i byggelse och näringsliv.

### Järnväg och stationssamhällena

Statsbanenätet med tillhörande byggnader var en stor statlig byggnadsoffensiv i 1800-talets Sverige. Byggnaderna ritades vid Statens Järnvägars Arkitektkontor. Här var majoren Adolf Wilhelm Edelsvärd (1824–1919) chefsarkitekt åren 1855–95. Militärer spelade en viktig roll i tidens stora byggprojekt, det gäller t.ex. både Göta kanal och Karlsborgs fästning samt de statliga järnvägarna.





Nytorget i Vännäs i början av 1900-talet.

Edelsvärd var även en av sin tids ledande skribenter i byggnadsfrågor. Han skrev bra och har citerats flitigt i litteraturen om 1800-talets stora järnvägsprojekt. Flera artiklar från 1850- och 60-talet handlar om järnvägarnas betydelse för landsbygdens utveckling. Edelsvärd trodde på expansion och modernisering i järnvägens spår. Men utvecklingen kunde också gå överstyr och sluta i kaos. En positiv utveckling förutsatte förebilder och styrmedel. Edelsvärd hade denna praktiska reformvilja, samma reformanda som präglade 1860-talets representationsreform, kommunreform, näringsfrihetsreform etc. Han publice-

rade bland annat ett förslag till stadsplan och ett projekt till ett mindre hotell, båda 1859. De var tänkta för landsortsstäder och platser vid järnvägsstationer, alltså platser som förväntades expandera genom järnvägsförbindelser.

Stadsplanen var en idealplan där järnvägsstationen sattes i centrum för ett långsträckt samhälle utmed järnvägen. Stationshuset tilldelades samma huvudroll i ett nygrundat stationssamhälle som rådhuset i äldre städer. Vännäs, Jörn, Bastuträsk och Storuman nybyggdes på nära nog jungfrulig mark. Här fick stationshusen den både praktiskt och symboliskt betingade huvudroll som Edelsvärd anvisade.

När järnväg drogs till äldre orter brukade bangårdsområde och station läggas i bebyggelsens utkant. Det kan vi se i Vilhelmina och Umeå, där ortens huvudbyggnad är kyrkan resp. rådhuset.

"Den frihet och de fördelar, man i allmänhet har å landsbygden vid val af plats för en husbyggnad, förefinnas sällan vid järnvägsbyggande, allra minst hvad beträffar själfva stationshuset. Detta skall läggas ungefär vid midten af den långa horisontala terräng, som måste tagas eller bildas till bangårdsplan..." skrev Edelsvärd 1906 i en översikt över husbyggnaderna under hans chefstid. Beskrivningen passar in på en rad nygrundade stationsorter. I Vännäs, Jörn och Storuman möter långsträckta bangårdsområden i flack terräng med byggnader lagda parallellt med banan. Stationshus, järnvägshotell och boställs-hus bildar en arkitektonisk ensemble, stationssområdets fasad mot samhället.

Vi möter också problem med att bygga i flack, ibland föga bärig terräng. I en by föredrog man torra och väl-dränerade byggnadsplatser. Det kunde man inte alltid göra i ett nytt stationssamhälle. Jörn har t.ex. haft svår-lösta problem med vattensjuk mark kring Grundträskån som korsar järnvägen mitt i samhället.

Överhuvudtaget var problem kring vägar, vatten och avlopp de värsta stötestenarna i växande småsamhällen från 1800-talets slut till mitten av 1900-talet. Därför bildades ofta municipalsamhälle för att hantera tätortsproblemen.

## Bebyggelsen

Perioden från 1890-talet till 1910-talet var en grundartid då bebyggelsen fick sina huvuddrag. 1890-talets nya stationsorter fick någon form av regleringsplan som angav lägen för gator och rejält tilltagna tomter enligt rutnätsprincipen. Gatan framför stationshuset, på östra sidan av bangården, blev huvudgata. I Jörn heter den Järnväggatan, i Vännäs respektive Bastuträsk Östra Järnväggatan. Landsvägen blev också ett viktigt stråk, såsom Fällforsvägen i Vännäs. En torgbildning skapades vid ett väggors eller på ett utsparat kvarter. Bangårdsområdet blev vattendelaren mellan centrum på ena sidan av järnvägen, på samma sida som stationshusets entré. Landsvägen förde över till den enklare trakten på "andra sidan järnvägen". Med tiden växte bebyggelsen också där och ibland försköts centrum dit.

Grundartiden i Vännäs har en särskild klang, eftersom den så starkt kretsar kring en enskild person; ingenjören, nivellören vid SJ m.m., Jakob Rieck-Müller (1859–1934). Han hade 1891 förvärvat den hemmansdel i Nyby där stationen inom kort skulle anläggas. Till initiativet bidrog ryktena om ett blivande militärt övningsläger i Nyby. Rieck-Müller ritade en regleringsplan efter Edelsvärds mönster för hemmanet, sålde tomter inom municipalsamhället (bildat 1900) och blev dess starke man. Han anlade även ångsåg och ölbryggeri. Familjen bodde åren 1895–1902 i en villa i Vännäs och lämnade sedan orten. Traditionen tillskriver honom både mark-



Ingenjör Rieck-Müller på sitt kontor i Villa Fagerli tillsammans med tvillingarna Lindström.

spekulantens girighet och samhällsbyggarens framsynthet, och han har kommit att personifiera allt det storvulna som järnvägens framdragande genom skogarna innebar. Hustrun, författaren Maria Rieck-Müller, har skildrat familjens "rallarliv" under stambanebygget i romanen *Flyttfåglar* (1905). Författaren ser järnvägsfolket som kulturbärare men uttrycker också tvivel på drömmen om Framtidlandet. Det är inte fråga om en perspektivlös utvecklingsoptimism, lika litet som hos Edelsvärd. Järnbaneingenjören framstår som initiativrik och entusiastisk, men inte särskilt uthållig i sina företaganden.

Under åren fram till första världskriget byggdes handels- och hantverkargårdar, post-

och bankhus, hotell och näringsställen i stationssamhällellenas mest attraktiva lägen. De första skolhusen byggdes, gärna så att de kunde ses på långt håll över hörn; beprövade grepp för att höja offentliga byggnaders symbolvärde i stadsbilden. I dag återstår inte mycket av denna "Storgatsbebyggelse", av de stora, friliggande trähusen med sina mer eller mindre rikt utstyrda fasader i tidens fria trästilar och ljusa oljefärger. Sekelskiftets bebyggelse följer ett stadsmässigt mönster från trästäderna Umeå och Skellefteå. Samma arkitektoniska ideal tillämpades när kyrkplatser som Lycksele, Vilhelmina och Nordmaling växte till tätorter. Perioden präglas också av brytningar mellan agrart och stadsmässigt

byggnadsskick. Likadana rödfärgade bostadshus och uthus som i byarnas bondgårdar låg sida vid sida av mer stadsmässiga byggnader.

### **Stadsmässig bebyggelse – gränsdragning mellan stad och land**

Municipalbildningens betydelse kan diskuteras, dvs. utfallet av ansatserna att styra utvecklingen. Inom municipet tillämpades helt eller delvis samma lagstiftning som i städerna, främst hälsovårds- och byggnadslagstiftning. Det innebar bland annat bygglovsplikt. Men bebyggelsen blev likartad inom och utanför municipets gränser, och de sanitära problemen lika omfattande. Det innebar inte att de juridiska medlen var verkningsslösa. Hälsovårdslagstiftningen har säkert betytt mest. Provinsialläkarna drev en ständig kamp mot sanitära missförhållanden, särskilt när det gällde hantering av matvaror och skötsel av latriner. Klagomålen över snusket kan verka i överkant i dag, men på den vägen etablerades en förebyggande hälsovård.

Det finns också en social sida av municipalbildningen, minst lika viktig som den juridiska. Den stadsmässiga bebyggelsen markerade en skillnad mellan samhälle och omgivande landsbygd, drog gränser mellan invånarna i samhället och socknen (landskommunen). De förnämsta gårdarna beskriver en social förskjutning, från det bondskt lantliga till det borgerligt stadsmässiga.

Det gällde särskilt om municipet upphöjdes till köping och bröts ut ur landskommunen, som i Vännäs 1928. I ett jubileumstal 1953 berörde överlärare Palmer Åström de

olikheter mellan samhället och socknen som hade föranlett köpingsbildningen:

*Samhällets befolkning utgjordes huvudsakligen av befattningshavare vid SJ, post och telegraf, handelsidkare och därmed jämförliga befolkningsgrupper, under det att Vännäs socken i övrigt vore en jordbrukskommun. De kommunala uppgifterna voro väsentligen olika. Samhället hade ett starkt behov av förbättrade anordningar i mera stadsmässig riktning.*

Samma motiv anfördes över hela landet. Köpingsgränsen blev till en social gräns. Vännäs hade grundats av en färgstark järnvägsingenjör. Efter hans avflyttning tog de lokala krafterna vid, främst järnvägsfolk, köpmän och lärare. Vännäs blev också ett av länets första och starkaste socialdemokratiska fästen. Det var SAP som drev köpingsfrågan och som snart fick en ledande position som inte hade varit möjligt i den bondedominerade socknen.

Omkring 1920 var grundartiden över. 1920- och 30-talen kan beskrivas som ett etableringsskede eller en konsolideringsfas. Det vildvuxna och rustika fick vika för mellankrigstidens svenska landsbygdsmodernitet. Konsum moderniserades och var ofta ortens första byggnad i funkisstil. På det institutionella planet märktes det bland annat i modernisering av skolhus och uppförande av vårdbyggnader. Samhällena fick stadsplaner som på tidens karakteristiska sätt fogade samman den spridda eller glesa bebyggelsen till



små trädgårdsstäder. Äldre samhällskärnor förtätades med egnahem och mindre bostads- och affärshus. Vattenledningar drogs och gator ordnades. Trädplanteringar på tomter och utmed gator tog sig och blev volymbildande. Nya egnahemsområden i periferin gav nya årsringar och nästan nygrundade samhällen fick en historia.

### Bilsamhället

På 1940-talet etablerades det svenska folkhemmet i stad och land. De viktigaste ingredienserna var bostäder, affärshus och skolor. God bostad, ökad varukonsumtion och grundskoleutbildning blev välståndsmarkörerna framför andra.

Enfamiljshus eller småhus blev normalbostad i mindre orter, men överallt byggdes också större flerfamiljshus, de första under andra världskriget. Ett exempel är Myran i Vännäs, ortens första moderna bostadsområde med bostadsrätter i Riksbyggen. De första husen omfattade fem tvåvåningshus av trä från 1943–44. Området utvidgades 1949–51 med tre trevåningshus i putsad lättbetong. Lägenheterna hade modern standard med tvättstuga i källaren. Trevåningshuset av sten, trevåningslimpan, blev folkhemmets karaktärsbyggnad. Hustypen betecknar stenbyggandets genombrott i trästäderna. Efter andra världskriget byggdes större bostadshus, affärshus och offentliga byggnader oftast i sten. Flerfamiljshusen förblev sig ganska lika in på 1980-talet, även om takform, fönstertyper och fasadmateriäl förändrades.

Folkhemsepokens viktigaste kommunikationsmedel blev bilen. Den förändrade bebyggelsen på ett helt annat sätt än järnvägen hade gjort. Bilen var inte samhällsgrundande utan påverkade befintliga samhällen genom breddade och asfalterade gator, parkeringsplatser, nya trafikleder och rondeller för genomfartstrafik utanför samhällscentra. Varu-



Inget annat kommunikationsmedel har som bilen förändrat bebyggelsemönstren. Bilden från efterkrigstidens Vilhelmina.

huset blev 1960-talets signum. Mindre orter fick i regel en ensemble av två låga varuhallar i fabriksstil för ICA och Konsum med tillhörande parkeringsplatser. Trafikytorna togs gärna till för stort och spatiöst i förhållande till den befintliga bebyggelsen. Egnahem, varuhallar och trevåningshus såg allt ödsligare ut där de stack upp ur de vidsträckt asfaltöknarna.

Den där väldiga framstegstron började urholkas redan på 1960-talet, men riktigt tydlig blev väl inte den ekonomiska krisen förrän på 1990-talet. Folkhemsepokens väldiga ombyggnad av Sverige avmattades på 1970-talet. Bygghaus-sen på 1980-talet syntes mest i städerna, i nya kontor och affärskomplex. I Västerbotten ex-panderade Umeå i första hand. Orter med pendlingsavstånd till Umeå fick del av denna expansion, i Vännäsby och Vännäs t.ex. växte villaområdena. Nybyggandet fick en begränsad omfattning och samhällenas centra präglas ännu mycket av 1970-talet även om ansatser gjorts för att skapa en tätare centrumbildning.

Samhällsförändringar har förenats med nya kommunikationsmedel: industrialismens tåg, välfärdssamhällets bilar och nutidens flyg-plan. Av det järnvägsnät som fanns omkring 1940 har stora delar försvunnit eller antalet tågförbindelser dragits ner. Nu på 1990-talet fortsätter järnvägsbyggandet, främst genom upprustning av befintliga banor. X 2000-tågen nästan flyger fram. Här förändras land-skapet genom nya stora installationer i stället för de gamla blygsamma järnvägs korsninga-rna. Busstrafikens anslutning ordnas genom nya busstationer. Anhalterna vid Umeå nya busstation kallas "gates" och stationen verkar vara modellerad efter en modern flygplats. Flyget anslår tonen också här.

Varken dessa installationer, Botniabanan, flyget eller E 4:an är samhällsgrundande på samma sätt som 1800-talets järnvägar.

I dag har stationssamhällen som Vännäs, Bastuträsk och Jörn ett sekel på nacken, men står inte längre i händelsernas centrum. Indu-

strisamhället går tillbaka och stora förhopp-ningar knyts till högskoleutbildning som bas för tillväxt. Byggnader för universitet och högskolor samt väg- och broanläggningar är de ledande offentliga byggnadsuppgifterna på 1990-talet. Idéer och trender skapas i storstäd-er, inte i 1800-talets stationssamhällen även om dessa är händelsernas centrum för invå-narna och för bygden. Landsbygden är inte längre bara byar och skog. Stationssamhälle-na är viktiga inslag i våra dagars landsbygd.

### **Stationshusen**

Det är inte svårt att definiera karaktärsdragen i stationssamhällen. Vi behöver bara åter-vända till utgångspunkten, till bangårdsområ-det med stationshus, järnvägshotell, lokstall, godsmagasin, vattencisterner, personalbostä-der och övernattningshus. Det finns mycket att säga om detta men i det här sammanhanget får det räcka med en kort exposé över de byggnader som är ägnade resenäerna, alltså stations-hus och järnvägshotell.

De västerbottniska stationshusen är upp-förda av SJ vid banor anlagda av SJ, till skill-nad från mellersta och södra Sverige med både statsbanenät och privata banor. Under Edelsvärds tid uppfördes totalt 5 725 hus-byggnader vid SJ, bland annat 1 709 ban-vaktsstugor och 297 stationshus. Om vi inber-äknar byggnader vid privata banor blir anta-let svenska stationshus från tiden långt större, fördubblat eller flerdubblat må vara osagt.

Stationshusen utgjorde drygt 5 % av det totala husbyggandet inom SJ, men de tillhör-de de viktigaste. Stationshuset blev den för-



Det numera rivna stationshuset i Hörnsjö, tillhör den så kallade Hällnäsmodellen. Det är ritat av A.W. Edelsvärd. Foto ca 1920.

nämsta offentliga byggnaden i ett nytt stations-  
samarbete. Edelsvärd skilde mellan de  
"enkla och landliga byggnaderne" och "mera  
betydande byggnader", i huvudsak trähus för  
landsbygdens stationer och stenhus för städer  
och stadslika samhällen. För att sänka bygg-  
nadskostnaderna användes typritningar eller  
modellhus. Av de 297 stationshus från åren  
1855–95 var 87 st. unika hus och 210 st.  
byggda efter 41 modellhus. Typhustanken  
tycks ha lånats från fortifikationen där typrit-  
ningar länge använts för att bygga t.ex. militä-  
ra boställen med varianter för personal av

olika rang. Ser man till det samlade byggnads-  
beståndet blev individualiteten stor, trots  
modellhusen. Vid privata banor anlätades  
ofta en arkitekt för att utföra typritningar till  
stationshus av olika klasser utmed banan.  
Stationshusen utmed t.ex. en bana i Väster-  
götland blev likartade, men variationerna ba-  
norna emellan betydande.

### Hällnäsmodellen

I Västerbotten märks Hällnäs- och Vännäs-  
modellerna. De ger också en god bild av  
1800-talets arkitekturtänkande inom SJ:

Närmast norr om Storvik vid Åshammar byggdes 1876 ett mindre tvåvånings stationshus af trä med den enkla rektangulära formen i plan. Denna lilla billiga och ändamålsenliga typ, efter hand betydligt tillökad i storlek och förbättrad i detaljer, blef mycket tillämpad vid norrländska stationer och nådde 1892 i Hällnäsmodellen sin fulländning.

(Edelsvärd 1906)

Hällnäsmodellen uppfördes vid hela 43 stationer. Exteriört har huset fältindelad panel som indelas av lister, former som också möter i den samtida Storgatsarkitekturen. Huset har en sluten sexdelad plan i två våningar med vind – trafikvåning i nedre planet och en bostad på övervåningen. Tonyikten lades på resenärens rörelse från entrésidans vestibul, genom huset till perrongen på andra långsidan. På de rykande ånglokens tid uppehöll man sig inte gärna längre stunder på perrong-



Stationen i Hällnäs. Renritad plan av nedervåningen. Arkitekt A.W. Edelsvärd 1892. SJ:s ritningsssamling, Riksarkivet.

en, utan gick direkt från stationshuset till tåget. Nedervåningens vänstra del upptogs av tjänstelokaler, mittpartiet och den högra delen var ägnade resenärerna. I vestibulen köpte man biljett och lämnade resgods. Sedan gick man in i någon av de två väntsalarna, av 1:a och 2:a klassen rakt fram, av 3:e klassen innanför ett genomgångsrum till höger. Här fanns även trappan till övervåningens stinsbostad. Planeringen av lokaler för tågresande förutsatte ett resande, väntande och övernatande i enlighet med ekonomiska villkor och sociala koder i industrialismens klassamhälle. En damtoalett fanns vid 1:a och 2:a klassens väntsal. I övrigt var avträdena belägna i separata byggnader.

### Vännäsmodellen

Edelsvärd ville gärna bygga mer "nationellt", med synligt timmer och friare plan, men det blev dyrare än t.ex. Hällnäsmodellen. På 1890-talet blev ekonomin bättre och det första stationshuset i fornordisk stil uppfördes i Mellansel. Edelsvärd skrev 1906:

*Vid Jörn tillämpades likväl Mellanselsmodellen men med betydliga modifieringar i detaljer och utarbetning till vinnande af minskad kostnad. Stationshusen vid Vännäs, Boden... och Gällivare äro äfven tvåvånings trähus i friare behandling med irreguljär anordning. Detta är också fallet med den s.k. Byskemo-dellen... , små envånings stationshus med höga tak och boställslägenhet å vinden, hvilken kommit till användning vid*





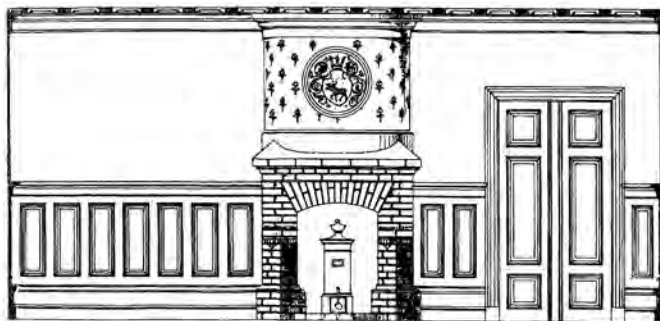
Järnvägs- och busstationen i Umeå ca 1930. Den pampiga stationen är ritad av SJ:s arkitekt Folke Zettervall och ligger som en pendang till rådhuset i andra änden av Rådhusplanaden. Numera för stationen en tynande tillvaro, avskuren av genomfartstrafik och åtminstone utifrån sett dominerad av en hamburgerrestaurang.

*följande tio stationer, nämligen Mo, Själevad, Tvärålund, Ekträsk, Åsträsk, Storlångträsk, Byske, Gammelträsk, Brännberg och Hednoret. Dessa 13 öfre Norrlands stationshus visa sig som gammalsvenska timmerhus, somligstädes med något fornnordisk anstrykning.*

Vännäsmodellen fick den rikaste utformningen. Den användes i Vännäs, Boden och Jonsered utanför Göteborg. Vännäs station ritades av en ny medarbetare vid SJ:s arkitektkontor, arkitekten Folke Zettervall (1862–1955). Han anställdes 1890 och var kontorets chef åren 1895–1931. Huset har accentuerad timmerverkan, blindarkader och

drakslingor. De rustika motiven understryks av färgsättningen i tjärbrunt med detaljer i rödbrunt. Zettervall förknippas annars främst med stationshus av sten, sobra jugendbyggnader med vackra ornament och materialkombinationer, t.ex. rött och glaserat tegel och puts i exteriörer, kakel och mörkt trä i interiörer. Stationshusen i Umeå och Sundsvall är goda exempel.

Zettervalls trähus står emellertid inte stenhusen efter. Det rustika har en sparsmakad elegans. Intresset för det gammalsvenska och fornnordiska hade ännu inte lett till ansatser att karakterisera det regionala. Timret definierades inte som norrländskt utan passade även i Jonsered. Kanske finns det ändå en



Vännäs station. Dekorering av I & II klass väntsal.  
SJs ritningssamling, Riksarkivet.

korrespondens mellan det rustikt trämassiga och föreställningen om det norrländska guld-  
det, om järnvägen som banar sig genom öde-  
marker, över älddalar med lidbebyggelse och  
stolta horisonter.

Stationshusen enligt Vännäsmodellen har  
mera långsträckta proportioner än Hällnästy-  
pen. Grundprincipen är dock densamma;  
tjänsterum och väntsal på ömse sidor om en

---

Arkitektkontorets uppgifter innefattade stort som smått.  
En betydelsefull detalj var stationshusens flaggor. De var  
tretungade efter mönster av örlogsflaggan, men i det gula  
krysset syntes på båda sidor en vit rektangel med ett loko-  
motiv målat i oljefärg. Statens flaggor ändrades omkring  
1894. Stationsflaggans lokomotiv försvann och som ny  
symbol valdes järnvägsembleet, ett krönt bevingat hjul  
i förgyllning.

passage i mitten, från vestibulen via 1:a och  
2:a klassens väntsal och en förstuga ut på  
perrongen. Interiörerna var också likartade  
genom en fast inredning med panelklädda  
väggar, brädgolv, spegeldörrar och kaminer.  
Omsorgen om detaljutformningen framgår  
t.ex. av ritningen till dekorerings av 1:a- och  
2:a-klassväntsalen i Vännäs. Mot väggens  
boasering står en murad spis med järnkamin.  
Spismuren pryds av blommönster och Väs-  
terbottens landskapsvapen.

### ”Det utvecklingsbara stationshuset”

När Zettervall tillträdde chefsposten vid arki-  
tektkontoret 1895 var stationsbyggandet vid  
stambanorna i huvudsak avslutat. Men om-  
byggnader gjordes och nya stationshus upp-  
fördes vid nya och förvärvade banor. I början  
av 1900-talet utvecklades modellhussyste-  
met till ett modulsystem som kallades ”det  
utvecklingsbara stationshuset”. Här kunde en  
mindre stationsstuga byggas ut till ett sta-  
tionshus. Här frångick man även systemet  
med väntsal av olika klasser och toaletter  
installerades i stationshuset. Dessa hustyper  
finns i stationshusen vid Inlandsbanan och  
tvärbanorna. Husen har en ”svensk” syftning  
på ett annat sätt än 1890-talets stationshus.  
De tillhör nationalromantikens storhetstid på  
1910- och 20-talet. Nu präglades 1900-talets  
uppfattning om regional särart och land-  
skapskaraktärer i landsbygdens byggnads-  
skick. Husen är oftast rödfärgade panelhus  
med villakaraktär, i Dorotea och Vilhelmina  
med branta tak med frontespiser och takfallet  
neddraget över perrongen. Storumans sta-

tionshus har en mera robust uppsyn med synligt timmer och flackare tak.

Folke Zettervall efterträddes som chefsarkitekt vid SJ av Birger Jonson som hade den positionen åren 1931–56. Jonson ritade tre stationshus i 30-talsfunktionalistisk stil, bland annat det intressanta stationshuset i Falköping. Stationsbyggnadens storhetstid var annars förbi och ombyggnader dominerade. De största insatserna kom att gälla byggnader för rullande materiel och godshantering.

### Järnvägshotellen

Christina Palmgren Rosenqvist berättar i memoarboken *En uppkomlings dagbok* (1990) hur farmodern tog emot övernattningsgäster vid Vännäs station. Familjen hade kommit dit med järnvägen, mannen som rälslägggarbas, dvs. rarlare. Makarna köpte tomt på andra sidan järnvägen, uppåt Fällforsvägen, och byggde hus för familj, släkt och nattgäster: "farmor byggde dörrar ut till förstugorna från salarna i husen som uppfördes. Hon tänkte på övernattningsgästerna från tågen, på inackorderingar."

Tågen kördes bara på dagtid. Det tog två dagar och en övernattningsresa Stockholm–Vännäs. Skulle man sedan vidare fick man lov att övernatta i Vännäs.

SJ uppförde tre järnvägshotell i Västerboten: i Vännäs, Jörn och Storuman. De fick en klang av lyx och hög överhet genom järnvägsinvigningarnas eleganta middagar. Sockenhistoriker och skönlitteratur underlåter aldrig att redogöra för de storartade menyerna med för orten märkvärdiga rätter och viner, serverade av skickliga restauratriser.



Järnvägsstationen i Dorotea. Stationshusen längs Inlandsbanan byggdes av trä och man eftersträvade en viss regional prägel.



Vännäs vid senaste sekelskiftet. Eftersom tågen bara kördes dagtid och avstånden var långa fanns ett stort behov av tillfällig inkvartering.

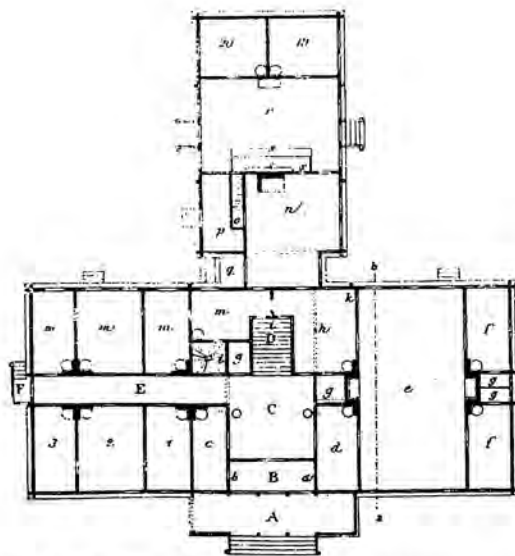
I det följande låter jag Jörns järnvägshotell representera den oscariska tidens projekt, medan en beskrivning av Vännäs får anstå. Detta eftersom ritningsmaterialet i SJ:s ritningssamling är mera fullständigt för Jörn. Men bakom båda finns samma tanke om vad ett järnvägshotell vid en större station på landsbygden skulle kunna vara.

År 1859 hade Edelsvärd publicerat ett projekt till ett mindre hotell. Svenska hotell och gästgivargårdar var i allmänhet dåliga, menade han, bland annat genom "ett planlöst sammanblandande af danslokaler, källaresalar och krogrörelser med logis för resande (...)

ruskiga ingångar, halsbrytande trappor, brist på anvisningar och ringklockor samt alldeles bakvända anordningar med avseende på gårdar och uthus." Edelsvärd's reformplan påminner om herrgårdsplaner från samma tid. Det låg nära till hands, eftersom rumsbehoven delvis var desamma; vestibul, köksavdelning, en stor matsal samt ett stort antal gästrum. Innanför entrén öppnar sig vestibulen med en stor trappa i fonden. Vid långväggarna står järnkaminer krönta av skulpturer. Till höger finns en stor matsal av hela husets bredd, till vänster en kort korridor med resanderum och rum för hotellvärderna. Övervåningen upptas helt av gästrum kring en mittkorridor. Köksavdelningen ligger i en låg vinkelbyggnad på baksidan. Här finns en matsal för "domestiker och allmoge" och rum för "resande domestiker" och allmoge. De resandes tjänstefolk och allmogen skulle husera i köksavdelningen, som i en traditionell herrgård.

### Järnvägshotellet i Jörn

Järnvägshotellet i Jörn ritades 1893. Exteriören till det äldsta huset har liknande proportioner och panel som stationshus av Hällnäsmodellen, men är brunmålat. Planen påminner om Edelsvärd's projekt från 1859, men är mindre herrgårdsbetonad. Nu hade järnvägshotellet funnit sin form. Tambur och trappa låg i husets mitt, med 1:a och 2:a klass matsal till höger och 3:e klass matsal till vänster. Köksavdelningen avdelades från matsalarna av en längsgående korridor, och den återkom i gästrumsvåningen en trappa upp.

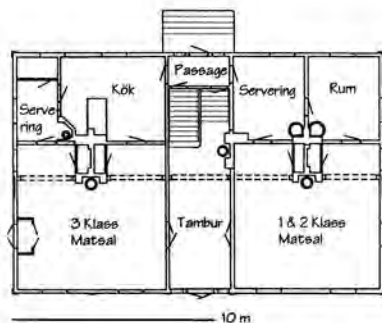
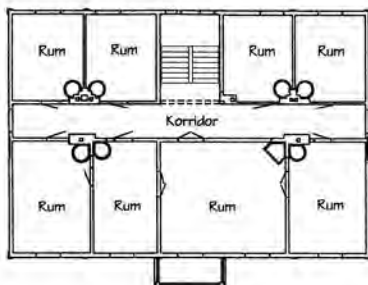


Förslag till ett mindre hotell, plan av nedervåningen. Arkitekt A.W: Edelsvärd 1859. Ur Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörvetenskap (1859).





Från invigningen av Norra stambanan, Jörn 2 augusti 1894. De uppsträckta herrarna står framför järnvägshotellet, stationsbyggnaden ligger till vänster.



Järnvägshotellet i Jörn före ombyggnaden. Renritade våningsplaner 1893 ur SJ:s ritningssamling, Riksarkivet.

Hotellet blev snart för trångt och det byggdes om efter en ritning från 1897. Nya gästrum inreddes i den äldre byggnadens nedervåning. Entré, köksavdelning och matsalar flyttades till en envåning flygel i liv med det äldre huset. Förstukvistar markerade den nya huvudentrén och entrén till 3:e klassens matsal. Skellefteå Nya Tidning omnämnde ombyggnaden i en notis 2 februari 1903:

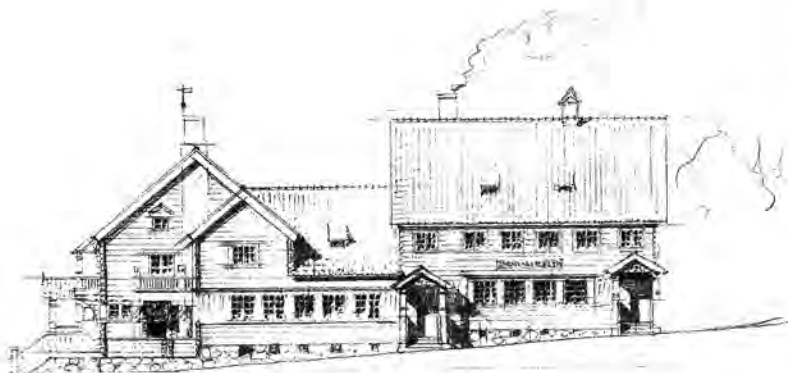
*Järnvägshotellet har genomgått en ombyggnad under den nye innehavaren, källarmästare E. Liljeswan, och är nu redo att mottaga såväl andra- som tredjeklassresande. Det är en välkommen nyhet att de numera i järnvägshotellet kunna få ett snyggt rum till lika billigt pris som hittills i något tvivelaktigt 'rum för resande'*

(efter Jörn hundra år 1993)

Kritiken mot resanderummen var säkert inte obefogad, men alldeles rättvist var det väl inte att döma ut privata hyresvärdar överlag.

### Järnvägshotellet i Storuman

Storumans järnvägshotell uppfördes 1923. I SJ:s ritningssamling finns flera hotellprojekt bevarade. Det första är signerat av Zettervall 1919 och är skissartat. Han föreslog en vinkelbyggnad med hotellänga och restaurängänga, och i vinkeln mellan dem, en stilig hall av engelsk typ och hörnveranda. Zettervall har skrivit ordet "Timrat" under fasadritningarna. Visst förstår man att det skulle timras. Här finns grovt timmer och pittoresk gruppe-



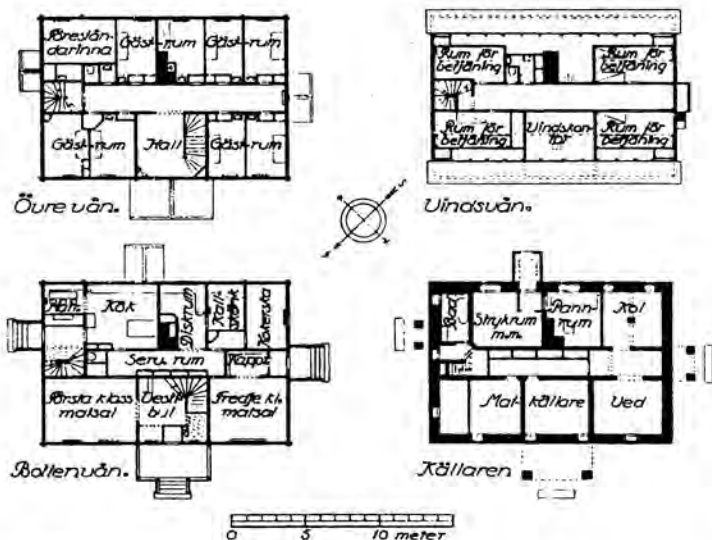
Tillsamt.

Förslag till järnvägshotell i Storuman, restaurangdelen.  
Arkitekt Folke Zettervall 1919. SJ:s ritningsksamling, Riksarkivet.

ring i allmogestil, svarvade detaljer och svalgångsmotiv. Det rustika och eleganta finns också här, men anslaget var ett annat på 1910-talet än i 1890-talets fornnordiska järnvägsstationer. Detta vackra projekt stannade tyvärr på papperet. Flera omarbetningar gjordes. 1923 års byggnad blev en förminskad variant. Planen har samma tredelning med mittkorridor som hotellet i Jörn trettio år tidigare – vestibul i mitten flankerad av matsalar av två klasser och separat entré till 3:e klassens matsal, köksavdelning åt baksidan samt gästrum i övervåningen.

SJ:s jubileumsskrift för åren 1906–1931 behandlar bland annat periodens två nybyggda järnvägshotell, Charlottenberg i Värmland 1921 och Storuman 1923. Förste byråingenjören L. Marcus skriver: "Järnvägshotellet i Storuman uppfördes år 1923 på gammalt västerbottniskt byggnadssätt av timmer under spåntak, liksom förut skett beträffande stationshuset." Här avspeglas det tidiga 1900-talets nationalromantiska regionalism, den som sökte landskapskaraktärer. Byggnader för skilda ändamål gavs viss bygdeprägel genom anknytning till äldre byggnadsskick, särskilt bostadshusen. I Västerbotten möter denna tanke om nybyggnad på traditionens grund även i t. ex. Domänverkets jägmästarboställen, folkskolebyggnader på landsbygden, arbetsstugor och i Bolidens samhälle som det uppbyggdes på 1920-talet.

Den västerbottniska syftningen i Storumans hotell preciseras inte. Det kan vara bostadshus av korstyp som avses, de mäktiga dubbelkorsbyggnader som ännu präglar många äldre lapp-



Våningsplaner över Storumans järnvägshotell.  
Ur Statens Järnvägar 1906–1931. II. (1931).

marksbyar. De regionala former man refererade till var sällan gammalsvenska och fornordiska. Omkring 1920 stod det äldre 1800-talets allmogebyggnader högre i kurs, t.ex. parstugor och korsbyggnader med lugna proportioner och klassicerande detaljer i stramt trämässiga former. De passade bra in i 1920-talets klassicerande arkitekturideal. Det är fråga om antydningar. Zettervall och hans samtid tänkte sig knappast att 1920-talets människor skulle bo som 1800-talets människor. Traditionsförankrade former förenades med moderna bekvämligheter. Byråingenjör Marcus beskrev "smakfull utstyrelse åt matsalar", "praktisk inredning och hemtrevlig möblering åt resanderummen" och "moderna sanitära anordningar".

### Statlig arkitekturpolitik

SJ hade ett eget arkitektkontor och man hade alltså egen kompetens som garant för teknisk och arkitektonisk kvalitet och sparsamhet med pengarna. För andra delar av den offentliga byggnadsverksamheten skulle ritningar och kostnadsberäkningar godkännas i Överintendentsämbetet (från 1918 Byggnadsstyrelsen, numera bolagiserad). Denna kvalitetskontroll hade införts genom förordningar 1759 och 1776 mot bakgrund av tidens uppfattning om resurshushållning. Den fick särskilt stor betydelse för kyrkor och skolbyggnader.

*En af våra estetiskt bildade järnvägs-  
män framlidna civilingenjören Karl  
Tottie yttrade en gång: 'Då stationshus,*

*äfven de mindre, äro att anse som  
publika byggnader, böra de till sitt yttre  
bära karaktären af sådana och genom  
smakfullhet i sitt utseende gifva impuls  
till försköningar i omgifningen. Huru-  
vida stationshusens utseende gifvit an-  
ledning till försköning af omgifningarna  
våga vi icke afgöra, men det gläder oss  
kunna äfven i detta sammanhang  
anteckna, att vackra planteringar vid  
nästan alla stationer blifvit utförda och  
förvisso i sin mån bidragit till uppodlan-  
de af befolkningens skönhetsinne.*

(Edelsvärd 1906)

Inom 1800-talets SJ fanns en pedagogisk ambition att skapa goda förebilder för husbyggnad i omgivningen. Den tanken för längre än 1700-talets ansatser till kvalitetshöjning i offentlig arkitektur, "at förse riket med prydelige och beständige byggnader" (1776). Enligt Edelsvärds referat handlar det om att god offentlig arkitektur också kan erbjuda förebilder. Estetisk folkfostran gäller något mer än att beskriva och förhärliga nationalstaten. Staten skall gå i spetsen.

Hällnäsmodellen var en enkel och rejäl hustyp. Den hade en plan som var ändamålsenlig i många sammanhang och ett okomplicerat fasadschema. Detta inbjöd säkert till efterbildning och har paralleller vid Järnvägsgator och Storgator. Samtidigt är formerna allmängods i tiden. De fanns i ritningar som publicerades i tidskrifter och mönsterböcker, t.ex. av Charles Emil Löfvenskiöld. Det är inte lätt att avgöra i vilka riktningar influen-



Banvakten på Inlandsbanan Johan Selinder tillsammans med hustrun Marta, f. Lovell, i mörk hatt.

serna har gått. De fornnordiska stationshusen hade större individualitet och var mindre lämpliga som förebilder. Edelsvärd uttrycker sig också försiktigt, eller åtminstone blygsamt, om järnvägsarkitekturens effekter utom på en punkt, ifråga om planteringar är han tydlig. Järnvägsparken var ofta den första ordnade parken i ett stationssamhälle. Intresserade tomtinnehavare kunde få idéer om växtval och anläggning av planteringar.

Edelsvärds idealplan från 1859 användes i en rad nygrundade stationssamhällen, bland annat Vännäs. Planen var ett inlägg i tidens diskussion om urbaniseringens effekter och kraven på reglering av byggandet i städerna. Resultatet blev 1874 års byggnadsstadga för rikets städer. Regleringslinjen kulminerade på 1950-talet och lagstiftningen har sedan modifierats, främst på 1980-talet. Däremot har tanken på de publika byggnaderna

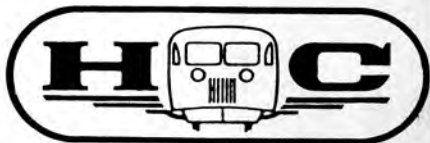
som förebilder inte haft någon betydelse under 1900-talet.

Det är därför intressant att anknyta till en aktuell proposition: *Framtidsformer: handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design* (1997/98). Här återkommer tanken på de publika byggnadernas förebildlighet, dvs. att staten skall gå i spetsen för höga kvalitetskrav i arkitektur och formgivning. "Kvalitet och skönhet bör inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden", heter det. Grundläggande krav på estetiska hänsyn inför i byggnadslagstiftningen. Ramen är arbetet för en hållbar utveckling, vilket ger associationer till 1700-talets resurshållning. Nu återstår det att se hur verkningsfull en sådan lagstiftning blir. Men tanken är tilltalande. Omsorgen om miljöns arkitektoniska kvalitet gäller inte bara städerna, utan i hög grad också stationsorter och andra landsbygdssamhällen.



## Källor

- Edelsvärd, A.W., *Om hoteller, jemte ett projekt till ett mindre sådant*. Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap (1859).
- Edelsvärd, A.W., *Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar Statens Järnvägar 1856–1906. Del II*. (1906).
- Framtidsformer: handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design* (Proposition 1997/98:117).
- Johnson, Eyvind, *Romanen om Olof* (1945/1985).
- Järn hundra år: glimtar ur Jörns samhälles första sekel* Marklund, G. & Åkesson, H. (red.) (1993).
- Kulturhistorisk beskrivning av bebyggelsen i Åsele, Dorotea och Fredrika tätorter* Västerbottens museum (1977).
- Kulturhistorisk beskrivning av bebyggelsen i Bastuträsk, Malå och Norsjö tätorter* Västerbottens museum (1978).
- Linde, G., *Stationshus 1855–1895. A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt* (1989). Svenska järnvägsklubbens skriftserie: 47.
- Linn, B., *Svensk järnvägsarkitektur* Bebyggelsehistorisk tidskrift Nr 12 (1986).
- Palmgren Rosenqvist, C., *En uppkomlings dagbok* (1990).
- Rieck-Müller, M., *Flyttfåglar: blad ur fru Sara Stares dagbok* (1905). *Statens Järnvägar 1856–1906* (1906).
- Statens Järnvägar 1906–1931. II*. (1931).
- Statens järnvägars ritningssamling, Riksarkivet.
- Vikström, E., *Platsen, bruket och samhället*. T/Statens råd för byggnadsforskning: 1991:8 (1991).
- Västerbotten genom tiderna. II*. (1994). Acta Bothniensia Occidentalis: 14.



Bröderna Hilding och Yngve Carlsson arbetar med den ombyggda inspektionsdressinen i lokalerna på Skolgatan 89 i Umeå.

OKAND FOTOGRAF/WBM

## Hilding Carlsson – rälsbussens skapare

BÖRJE GÖRANSSON

De flesta umebor i mogen ålder torde känna till rälsbussfabrikör Hilding Carlsson och hans mekaniska verkstad. Alla som någon gång på 1930-, 40- eller 50-talen åkt rälsbuss har säkert färdats i en HC-buss – fabrikör Carlsson var på sin tid en av Umeås mest kända och framgångsrika företagare.

Hilding Carlsson (1885–1961) växte upp i Obbola utanför Umeå. Han visade tidigt en stor teknisk begåvning och började som 14-åring arbeta på Umeå gjuteriaktiebolag vid Ålidbacken. När han var 28 år gammal öppnade han en reparationsverkstad på Skolgatan i Umeå, *Hilding Carlssons Mekaniska Verkstad*. Där höll man på med reparationer av motorer och fordon, tillverkning av båt-motorer, varpspel till flottningen m.m.

Första kontakten med järnvägsfordon fick han 1917 då SJ beställde en inspektionsdressin, tillverkad av en ombyggd personbil. Ytterligare en beställning kom några år senare, och från 1928 fram till 1967 tillverkades motordressiner seriemässigt.

#### Dressin för turisttrafik

År 1932 beställde SJ en stor dressin för 14 passagerare till turisttrafiken på norra delen av Inlandsbanan. Den modell Carlsson då tog fram, som f.ö. finns bevarad i Sveriges Järnvägmuseum i Gävle, kan sägas vara urtypen för HC:s trärälsbussar. Via några liknande, mer lådformade fordon kom 1935 den första typiska HC-bussen med den karakteristiska fronten. Sammanlagt byggdes inte mindre än 72 st tvåaxliga bussar med typbeteckningen (huvudlittera) Y. Bussen, med plats för 20–24 sittande passagerare, var försedd med Scania Vabis bensinmotor på 95–130 hästkrafter och hade en maxhastighet på 80 km/h.

Några år senare var det dags för en ny modell. Då lanserades boggie-bussen med samma motor, men med plats för betydligt fler passagerare. Köregenskaperna var betyd-

ligt bättre, den förut så "skuttiga" gången var borta. Första beställningen kom från smalspåriga Halmstad–Bolmens järnväg. Bussen försågs tillfälligt med normalspåriga axlar och efter en triumffärd genom landet kunde Carlsson återvända hem med sammanlagt 17 beställningar. Totalt byggdes 57 exemplar av denna buss som fick beteckningen Yo.

#### Ny fabrik på Västerslätt

År 1938 byggdes en ny monteringshall på Västerslätt, stadens nya industriområde. Hilding Carlsson ägde en tredjedel, resten ägdes av snickerifirman Olsson & Nordberg som tillverkade karosserna till trärälsbussarna. Den nya verkstaden, eller snarare monteringshallen, låg vid banan mot Vännäs och hade spåranslutning. Nu var det slut på de besvär-

OKÄND FOTOGRAF/VBM



Sedan fabriken på Västerslätt tagits i bruk 1938 var det slut med de besvärliga transporter på Umeås gator.

liga transporter av hela rälsbussar genom Umeå, även om delarna fortfarande tillverkades på Skolgatan.

Hilding Carlssons verkstad sysselsatte i början av 1940-talet ca 100 personer vilket inte var lite med den tidens mått. Två bröder till fabrikör Carlsson var arbetsledare, och på konstruktionssidan fanns, förutom Carlsson själv, ingenjör Seth Wallén. Förhållandena var rätt primitiva och kunderna förvånades över att kvalificerade produkter kunde tillverkas med så enkla medel. Carlsson själv ansågs som hård men rättvis och dessutom mycket kunnig. Han hade en stark känsla för vad som låg i tiden, en känsla som han behöll livet igenom.

FRITZ NYQVIST/BBM



Den klassiska HC-bussen är byggd på stålunderrede med kaross av trä, utvändigt klädd med plåt. Den har motorn i den ena förarhytten och växellåda som på en vanlig bil. I efterhand måste man säga att den var ett ypperligt fordon för sin tid. Tack vare sin låga vikt, goda acceleration och broms, kunde den köras betydligt fortare än ångtågen, dessutom med väsentligt lägre driftskostnader. Bilden är tagen i företagets nya lokaler på Västerslätt.

## Rälsbussen vidareutvecklas

Även om det nu fanns ett utmärkt fordon för glest trafikerade linjer var godskapaciteten starkt begränsad. Carlsson utvecklade sålunda en liten, tvåaxlad och täckt släpvagn. Även rälsbussen vidareutvecklades, med starkare motorer och plats för fler passagerare.

Vid denna tid fanns en mängd privata banor i syd- och mellansverige, var och en med sina behov av utrymme för passagerare, post och bagage. Var motorbussarna standardiserade, så fanns det desto fler variationer på släpvagnarna som tillverkades i flera olika längder.

## Statens Järnvägar huvudaktör

Efter andra världskriget var de flesta banor förstatligade och SJ började lägga synpunkter på rälsbussarna från Umeå. Man menade att de var för trånga och att boggierna var för klena.

År 1946 kom den klassiska HC-bussen i sin sista modell, littera Yo1s. Taket var höjt och för bussarna som var avsedda för de normal-spåriga banorna hade korgen breddats. Sammanlagt tillverkades fram till 1950 79 exemplar av denna typ.

Mot slutet av 1940-talet var rälsbussarnas konstruktion omodern. SJ ställde krav på en stålrälsbuss, byggd för toppfarter på 110 km/h, som dessutom skulle vara multipelkörbar, dvs. 8–10 enheter skulle köras av en förare. SJ maskinbyrå jobbade i flera år med detta.

Hilding Carlsson var inte van att låta sig styras, så han utvecklade en egen rälsbuss av stål, som blev mycket lik SJ:s. Åren 1950–51



levererade han fyra rälsbussar till SJ samt fyra med släp till Grängesbergsbolagets järnväg TGOJ. Samma år gick SJ ut med en anbudsfrågan på sin modell.

Hilding Carlsson lämnade pris på "sin" modell men fick inga beställningar.

### **Underläge vänds till överläge**

I det läget såg det kritiskt ut för fabriken i Umeå. Inga beställningar och SJ som i stort sett hade monopol på marknaden. Det tidiga 1950-talet var emellertid en mer idyllisk tid än vår, och snart kunde parterna träffa ett samarbetsavtal. SJ behövde ett stort antal smalspåriga rälsbussar, och de provserier som tagits fram av maskinbyrån var inte till belåtenhet. Så med vissa modifikationer blev Hilding Carlssons stålrälsbuss, sedermera littera Yp, den nya standardbussen för smalspår.

Det var inget dåligt val. Medan SJ:s konstruktion hade många barnsjukdomar, var HC-fordonen nästan problemfria. Sammanlagt tillverkades 149 exemplar med släp. Det är beundransvärt – den teoretiskt oskolade Hilding Carlsson gav, tillsammans med sin ingenjör, SJ:s resursstarka maskinbyrå på "lakaskallen".

### **Järnvägstrafiken elektrifieras**

TGOJ hade elektrifierat sina huvudlinjer i början av 1950-talet och behövde elektriska motorvagnståg. Beställningen gick till Hilding Carlssons mekaniska verkstad. Först tillverkade han ett fyrvagnssätt där han utgick från sin stålrälsbuss – tågen fick samma rundade front som dessa. TGOJ var nöjda med

sina tåg som i slutet av 1950-talet följdes av en tvåvagnsversion. Flera av dessa går faktiskt ännu i trafik, numera i SJ:s regi.

### **Paprikatågen**

SJ ville i slutet av 1950-talet ha ett lätt, elektriskt motorvagnståg för medellånga distanser. Hilding Carlsson tog då fram ett nytt tåg, baserat på TGOJ-tillverkningen. Det fick beteckningen littera X9 och var på sin tid ett modernt och komfortabelt tåg. På grund av sin röda färg kallades det paprikatåg. I dessa dagar gör de sin sista tjänst som regiontåg på Västkusten.

Fram till 1963 levererade företaget sammanlagt 862 vagnar, men i och med paprikatågen var järnvägsepoken över. Efter dem byggdes endast några specialgodsvagnar och dressiner fram till 1967. År 1965 hade man byggt en ny verkstad i Lövön, Holmsund, och all verksamhet flyttades dit men redan då var lastbilssläp huvudprodukten.

Hilding Carlsson gick ur tiden 1961 efter en enastående livsgärning. Företaget drevs först av hans änka och dotter men upphörde efter diverse ägarbyten 1972.

### **Vad finns kvar av epoken Hilding Carlsson?**

När det gäller trärälsbussarna är läget någorlunda gott. Som nämnts finns två i Sveriges Järnvägmuseum, några andra ägs av museijärnvägar. Av den dieseldrivna stålbussen finns en kvar, om än i miserabelt skick. Ett tjugotal smalspåriga stålbussar finns glädjande nog kvar, flertalet är till och med i körbart



Verkstadslokaler på Skolgatan på den tiden det begav sig. Foto i augusti 1938.

skick. Minst ett av paprikatågen finns också kvar.

Rälsbussarna tillverkades nästan enbart för den svenska marknaden. En och annan hamnade i Norge respektive Finland och små-

ningom gick också ett antal begagnade sätt i trafik på danska privatbanor. En av de tolv normalspåriga stålbussarna fick ett mer exotiskt öde. Den kom till LAMCO:s malmbana i Liberia där TGOJ var engagerat. Att umebyggda rälsbussar skulle gå i trafik under ekvatorns sol hade nog aldrig Hilding Carlsson föreställt sig.

Verkstaden i hörnet Skolgatan–Pilgatan står kvar, nymålad och rätt så oförändrad exteriört. Där huserar nu ett dataföretag. Det som eventuellt finns kvar av monteringshallen på Västerslätt ingår i Lantmännens anläggningar, och hallen på Lövön används i annan verksamhet.

---

Till sist en skröna om hur det kunde gå till i verkstaden:

En medarbetare frågar om dimensioneringen av någon detalj.

– "Så här", svarade Hilding Carlsson och visade med fingrarna.

Varpå medarbetaren fick ta skjutmättet och mäta fabrikkör Carlsson mellan tummen och pekfingeret.

---

# Persontåget Boden–Ånge 1956

SUNE JONSSON



Uppehåll i Brattsbacka.



T.v: Brattsbacka station.

Nedan: Snälltåget passerar.

T.h: Stationsföreståndare Fingal Bergvall signalerar "Tåg ut".

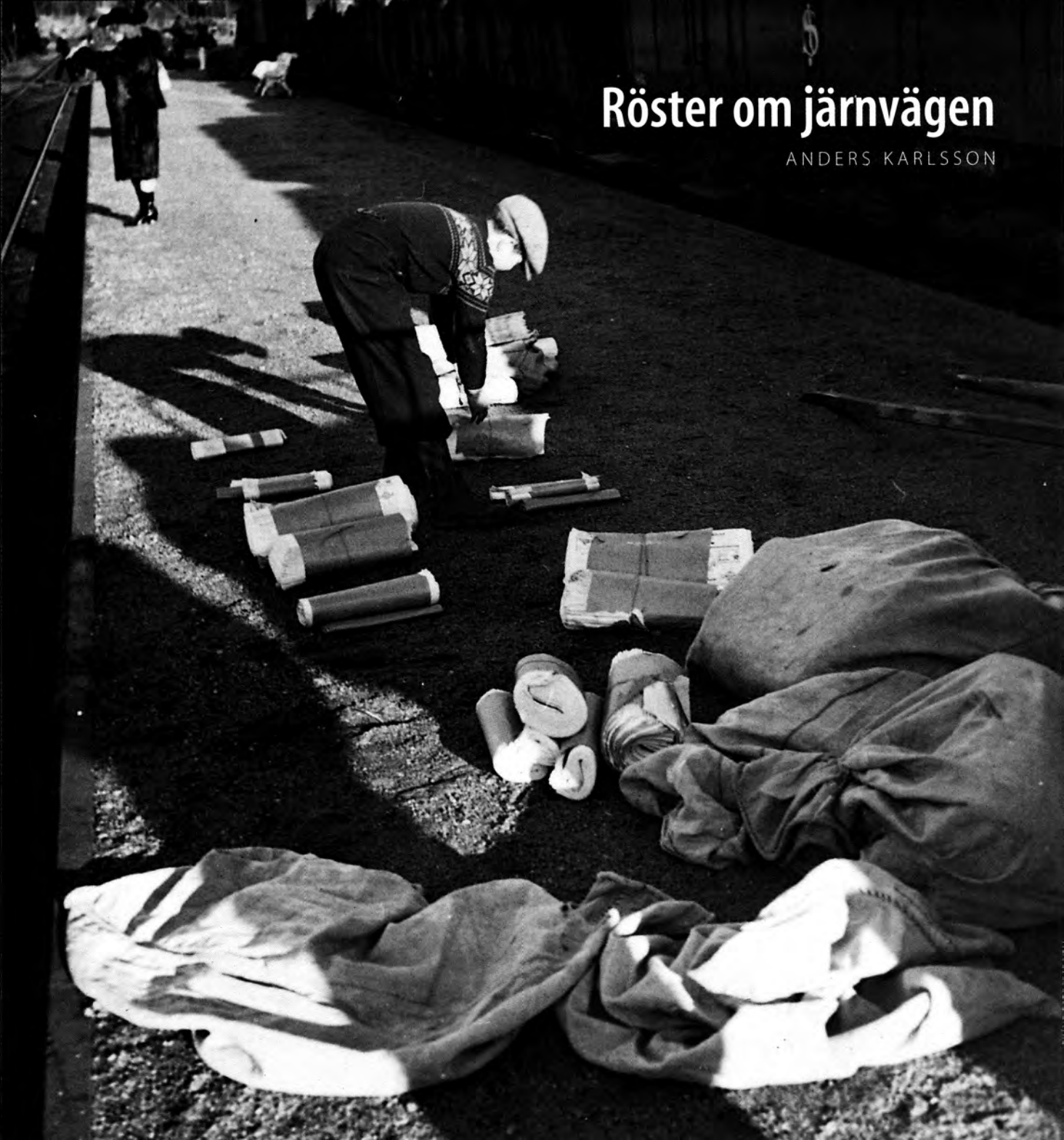






# Röster om järnvägen

ANDERS KARLSSON



*Och folket började bygga en väg. Och vagnar som icke drogs av hästar kärrade jord, och männen som var tillhopakomna utförde på denna väg endast ett ringa arbete. Då jorden var framforslad, var denna väg emellertid bredare och jämnare än någon väg hon kunnat föreställa sig, och den belades med träklov som var fint tillyxade och skradda, och över kloten lade de tillhopakomna männen remmar av järn som blev framburna med möda. Och över älven drog männen en mäktig bro på en höjd över det framfärande vattnet, som var oändlig likt spänningens flykt över jorden.*

Å Anna-Stinas syn mot det annalkande 1900-talet inleder Sune Jonssons roman *Brobyggarna* (1969), som handlar om bygget av betongbron över Öreälven vid Tallberg. Hennes uppenbarelse får också inleda dessa sidor om röster kring järnvägen i Västerbotten. Det blir röster från skönlitteratur, från riksdag, från dagstidningars debattsidor. Röster för och emot.

I Västerbotten har vi haft två stora järnvägsprojekt, Norra stambanan (egentligen Stambanan genom Övre Norrland) och Inlandsbanan. I dag står vi inför ett tredje – Botniabanan. Fram till i år har debatten varit ganska blygsam, men den blir allt intensivare ju närmare byggstarten vi kommer. Jag hop-

pas att citaten, rösterna, ska spegla något av den argumentation som alltid föregått de stora järnvägsbyggena.

### **Norra stambanan**

Sverige började förvandlas på 1800-talet. Det gamla bondesamhället fick maka på sig för att ge plats åt industrisamhället. Med ångkraften sköt industrialiseringen fart på allvar. Men det var inte bara sågar och andra industrier som fick glädje av ångkraften; även kommunikationerna effektiviserades. Med järnvägen kunde för första gången stora mängder gods transporteras på land.

År 1853/54 beslutade riksdagen att bygga ett antal nationella järnvägar, s.k. stambanor. Mellan åren 1854 och 1875 sammanbands de mest expansiva regionerna i södra och mellersta Sverige. Under nästa etapp, 1880–1905, byggdes Norra stambanan upp till Boden, där den anslöt till Malmbanan mellan Gällivare och Luleå. Det var just malmfälten i norr och industrierna längs Norrlandskusten som gjorde det viktigt att knyta Norrland till det befintliga järnvägsnätet.

Men var skulle banan dras? Industriidkare och politiker i Norrland argumenterade naturligtvis för den sträckning som var mest gynnsam ur deras synpunkt.

*Konsul Lidstedt började genast tala om Riksdagen, Konungen, Länets Jernbanelkommitté samt Den Inre Linjen. Lillvattnet blev en riksangelägenhet! Ja dem tänkte knappt på annat där i Stockholm när konsul Lidstedt talade.*

– Försvarsintressena tala för Den Inre Linjen. Överbefälhavaren menar ju att en jernbana närmare kusten skulle vara ett lätt byte för Ryssen. Han kunde då från krigsfartyg ute i Qvarken träffa Jernbanan med kanonkulor som hava upp till sex mils räckvidd. Det är tragikomiskt att tänka sig hur Ryssen för andra gången är med om att befolka det inre av Västerbotten. Första gången var 1809 när så många rymde ur krigstjänst vid kusten och togo upp nybyggen i skogs- och myrlandet.

Didrik rodnade. Det kändes illa att härstamma ur ett släkte av fanflyktingar.

– Men ett annat krig väntade som, rätt besett, krävde ännu mera mod av dessa våra förfäder. Inte sant! Att bygga och bo i ett land som Lillvattnet det fordrar ett sinnelag som endast hjältar! Och ni ska veta att edra brev, Didrik Mårtensson, betytt mycket när det gällt att elda och egga Jernbanekommittén i dess arbete. Först till att genomdriva beslutet om Banans byggande norrut alltifrån Gefle. Men också när det gällt beslutet om den inre linjen här i Västerbotten.

– Ni känner ju till språkbruket hos "Den Yttre Linjens" företrädare, fortsatte den herrlige. Vissa träpatroner som vilja ha jernbanan utefter kusten. "Folkrik bygd" heter det i deras språkbruk. En socken som Lillvattnet kalla de "ödemarken". Hör bara hur en riksdagsledamot smädade Den Inre Linjens sträckning: "Dit inga vä-

gar leda, där inga byar finnas, där ingen odling trifves, utan blott ett och annat nybygge gömmer sig i de ensliga skogarna"! Och en sådan skall kalla sig norrlänning! – Är det Gyllenmarkara som föra ett sådant språk om oss i Lillvattnet?

Konsul Lidstedt log uppskattande men var samtidigt för fin att smäda en konkurrent med namns nämnande. Så han fortsatte att tala om "vissa träpatroner".

– Om de finge rita upp världen skulle den bestå av breda älvar kantade av skogklädda stränder! Trakter mellan älvarna, vars värden icke äro uppenbara, sådan mark avfärda de som impediment, moras och Onyttige rymder och jag vet inte allt hur de kunna få till det. I sin kortsynthet!

[...]

– Ni vet att Jernbanan nu snart är färdigbyggd mellan Ofoten och Luleå? Den går genom Malmfälten. Dessa berg av järn som komma att rycka upp vårt land till välstånd. Men böra vi frakta ut järnet obehandlat eller bygga masugnar och förädla naturens rika gåvor inom landet?

– Förädling måste väl vara lösenordet, sade Didrik och konsul Lidstedt gladdes över denna unga mans urskiljning, sade han, tilläggande:

– Och säkert anar ni redan att vad bergverk och masugnar behöva för järnförädlingens genomförande – det är kol, träkol! Och var finns det bästa ämnet till kol? Inte alls på stränderna till de stora älvarna! Utan tvärtom i en socken som Lillvattnet!



I konsul Lidstedts och Didriks resonemang om "Jernbanan" i Sara Lidmans roman *Nabots sten* (1982) framträder argumenten tydligt; järnvägen är nödvändig för landet (malmen och det tänkta behovet av kol), och banan ska dras ett stycke in i landet (försvarsaspekter). Men vad hade hänt om "Gyllenmarkara" fått "Den Yttre Línjen" som de velat – en järnväg utmed kusten? Då hade den i dag aktuella Botniabanan varit hundra år. Hur skulle Västerbotten då sett ut? Skulle vi ha blivit en lätt munsbit för "Ryssen", eller skulle vi ha en blomstrand kustbygd med tre- eller fyrdubblad befolkning? Hur skulle inlandskommunernas invånarantal se ut? Ingen vet. Men en sak vet vi i alla fall; Nyåker, Vännäs, Hällnäs, Bastuträsk och Jörn (Lillvattnet i Sara Lidmans romansvit) skulle inte se ut som de gör i dag.

### Inlandsbanan

Vid sekelskiftet hördes återigen argument för nya stora järnvägsprojekt. Redan 1897 väckte dåvarande generalstabschefen tanken på ytterligare en transportväg från mellersta Sverige till den försvarsstrategiskt viktiga Bodens fästning. Något senare framförde västsvenska riksdagsmän att man borde bygga en stambana från Dalarna ner till Bohuskusten.

Dessa båda förslag kopplades samman med ett tredje; en statsbana mellan Östersund och Malung. På så sätt väcktes det som i 1906 års riksdag kom att kallas "*tidens största politiska tanke i vårt land*" – en inlandsbana från Bohuslän till Norrbotten.

Mycket tidigt, redan 1908, avfärdades den sydligaste delen, men kvar fanns ändå förslaget om en järnvägsförbindelse genom det inre av Sverige.

Vi lyssnar till några röster från riksdagens andra kammare 1907. De allra flesta är eniga om att Inlandsbanan behövs.

*Jag tror, att det icke allenast af strategiska skäl, hvad Norrland beträffar, är nödvändigt, att inlandsbanan kommer till stånd, utan jag ser för min del i likhet med många andra i denna inlandsbana en häfstång för oss, en möjlighet att på ett effektivt sätt kunna tillgodogöra de rika skogstillgångar och andra näringar, som finnas i Norrland. Jag tror, att denna bana i framtiden skall visa sig vara till stor välsignelse och nytta för oss.*

(Herr Biesert.)

Det finns emellertid personer som är lite mer skeptiska, framför allt när det gäller Inlandsbanans ekonomi.

*För den här nu föreliggande banan Östersund–Ströms vattudal finnes ingen särskild ekonomisk beräkning uppgjord... trafikinkomsterna kunna väntas komma att ungefärligen täcka trafikutgifterna... Dessa klena utsikter i afseende på järnvägens rentabilitet gäller den del af inlandsbanan genom Norrland, som har de bästa utsikterna att bära sig. Hvad beträffar sträckningen Ströms vattudal–*

## Med Inlandsbanan till kolonatet – några minnesanteckningar av Martin Lundgren

88-åriga Martin Lundgren berättar i ett brev till Västerbottens museum i december 1997 om sina upplevelser i lappmarken på 1920-talet. Hans historia beskriver ganska väl den utveckling som, trots Inlandsbanan, stora delar av Norrlands inland gått till mötes:

”Det började 1922, det året fyllde jag, Martin Lundgren, 12 år. Efter första världskriget beslöt Svenska Staten att kolonisera mark i södra Lappland. Meningen var att folk skulle bosätta sig där och odla uppjord och på vintern försörja sig med skogsarbete.

Vi var bosatta i Karlskoga, det var stor arbetslöshet, mat och andra förnödenheter var ransonerade. Byggandet av Inlandsbanan pågick och passerade då Vilhelmina, Storuman och Sorsele. Min far, Emanuel Lundgren, en skicklig byggnads-snickare, räknade med att det borde finnas möjligheter till byggnadsarbete i Storuman och Stensele. Far och mor beslöt att tillsammans med en bror till min mor med familjer flytta till Stensele. De sökte och fick sig tilldelade var sitt kolonat i Rönnlidens kronopark, Stortjärnleden, Längsjöby. Kolonaten fick namnet ”Nya Värmland”.

Far och morbror reste först upp till Stensele för att påbörja uppförandet av ett första hus. En granne till oss hade redan byggt ladugården som första bostad, där han avdelat en liten del till ko-stall, den övriga delen blev bostad åt familjen. De erbjöd oss att få bo hos dem.

Det var på våren 1923 vi övriga åkte upp, det var mycket spännande i synnerhet för oss pojkar (vi var tre bröder, jag var äldst), först resan och att sedan tänka sig fortsätta som nybyggare. Vi kom till Vilhelmina, där blev det stopp. Det fanns ingen förbindelse till Storuman annat än

med materialtåg. Vi fick vänta i fyra dagar i Vilhemina och inkvarterades under tiden i en av de många kyrkstugorna. Ett materialtåg skulle gå till Storuman. En godsfincka inredd med bänkar att sitta på, en kamin där man kunde koka kaffe och värma mat. Det tåget fick vi följa med. Resan tog en hel dag. När vi anlände till Vinliden fick vi



Fotografen Birger Lekberg från Dalarna har efterlämnat många bilder av arbetet med Inlandsbanan under 1920-talet. Lekberg var en tid bosatt i Sorsele. Här har han förevisat en grupp arbetare som står framför Sandsele stationshus. Martin Lundgren själv står näst längst till höger i bild. Hans pappa, Emanuel ”Manne” Lundgren som var byggmästare, står näst längst till vänster, intill en annan av sina söner, Gustav.

stiga av, där väntade häst och släde för att föra oss till Stortjärnleden, snön låg fortfarande kvar.

Det tog två år innan alla husen var uppförda. Det var svårt många gånger under den första tiden. Kvinnorna var det värst för. De hade småbarn att sköta, djuren skulle skötas, vatten fick hämtas i en kalkälla ute på myren... Det var även jobbigt för männen. De skulle hugga och såga upp timmer till plank och bräder, schakta för grunder, framställa tegel, hyvla takspån och

bygga husen. Det blev i alla fall två mycket välbyggda fastigheter. Synd att den ena är rivna. Jag minns vilken härlig känsla det var, när vi hade grävt brunnen och fick ett härligt friskt vatten.

En del mark hade uppodlats. En viss areal myrmark för grönfoder och fast mark för potatis och grönsaker var bestämmelser som skulle uppfyllas. Även husen skulle vara färdigbyggda för att ett lån på 4 500 kronor skulle beviljas.

Nu när husen var uppförda sökte sig min far ner till Stensele och Storuman för att få arbete. Det var inte svårt för honom, han blev något av en byggnads-snickare. Han var bland annat med på lokstallarna och Järnvägshotellet i Storuman, byggde järnvägsstationen i Sandsele m.m.

Men så småningom ansåg familjerna att det ej fanns någon framtid på kolonaten. Min morbror med familj flyttade tillbaka till Karlskoga efter fyra år. Vi stannade kvar till 1929, då vi också flyttade tillbaka till Karlskoga.

Nu finns endast två bebyggda kolonat kvar. De övriga i gruppen är rivna och igenvuxna. Att försöka odla något i detta karga landskap där skörden ofta frös var dömt att misslyckas. Staten var också mycket ovillig att hjälpa och stödja, trots att

det fanns folk som var vana vid förhållandena och som gärna ville bo kvar.

I september 1997, 87 år gammal, reste jag och min son Gunnar upp till Storuman och med bil besökte vi många av de platser där jag upplevt så mycket. Vi besökte det unga par som köpt det kolonat som fanns kvar i ”Nya Värmland”. De höll på att rusta upp boningshuset och de trodde på en ljus framtid.

Det gläder mig mycket.”

Gällivare, måste man vara beredd på att staten icke, allenast icke, af banan får något bidrag till gäldande af räntan på byggnadskapitalet, utan det torde få tagas för alldeles gifvet, att där kommer förlust på trafiken att uppstå. Då denna bana norr om Ströms vattudal kommer att kosta omkring 50 millioner kronor enligt de föreliggande, tämligen lösliga beräkningarna, synes mig den norrländska inlandsbanan vara en affär af den beskaffenhet, att den, såsom helhet betraktad, ur statsfinansiell synpunkt ger anledning till de allvarligaste betänkligheter... Som herrarne alla veta, har den stora norrländska stambanan till väsentlig del byggts med budgetöfverskott, och om icke samma princip i vidsträckt grad kommer till användning vid byggandet af inlandsbanan, då tror jag för min del, att det vore bättre, om inlandsbanan aldrig blefve byggd.

(Herr Moll.)

Dessa mer skeptiskt lagda får dock svar på tal. Många känner sig kallade att ta till orda och retoriken flödar.

*Denna bana bygges icke ur statsfinansiell synpunkt – det vore oriktigt att lägga denna synpunkt på ett sådant företag – utan ur nationalekonomisk synpunkt. Vi skola beträffande denna bana göra så som man gör i Amerika; vi skola bygga den för att draga upp kultur och utveckling till dessa trakter, dit kulturen och*



Matty Andersson lämnar posten i Blattnicksele 1 september 1976. Bilden ingår i en stor dokumentation av Inlandsbanan av Svenska Järnvägsmännens Fritidsförbunds fotoutsnitt i mitten av 1970-talet. Ett 35-tal fotografier reste längs den 130 mil långa banan och det resulterade bland annat i boken *InlandsBanan* (1979) med förord av Sune Jonsson.

*utvecklingen i saknad af kommunikationer icke eljest kunna komma, men hvilka trakter – det är alldeles säkert och det skall förresten hvar och en, som något närmare studerat dessa orters utvecklingsmöjligheter, själf finna – i framtiden skola mångfaldigt ersätta de kostnader man härigenom skulle på dem nedlägga... I Amerika bygger man järnvägar*

*långt ute i den rama ödemarken för att draga folket dit. Bör man hos oss då hysa den ringaste tvekan att framdraga en järnväg genom de jämförelsevis civiliserade bygder, som det här är fråga om? Kan man då, frågar jag, tveka i att till dessa rika trakter föra den enda häfstång, som kan sätta dem i stånd att åt landet i öfrigt meddela sina stora rikedomar, och finnes det något skäl – annat än de obotfärdigas förhinder – hvarför man icke skulle redan nu gripa verket an och påbörja detta stora järnvägsföretag?*

*(Herr Widén.)*

Herr Widén fick sin vilja igenom; Inlandsbanan började byggas samma år, alltså 1907. Men det skulle dröja hela trettio år innan banan kunde invigas. Under tiden började bilen slå igenom på allvar som den nya tidens kommunikationsmedel. Så här sade faktiskt kronprins Gustaf Adolf vid invigningen i Käbdalis 1937: "Det bygge som nu avslutas... betecknar slutet på det egentliga järnvägsbyggandet i vårt land... Vi äro nu mitt inne i den nya tiden med dess intensiva arbete på att utbygga och förbättra vårt landsvägsnät."

Redan 1929, vid invigningen av delen Storuman-Sorsele, var arbetsledaren Martin Kihlgren inne på samma sak. Han betonade även andra aspekter än de rent ekonomiska:

*Det har påvisats att Inlandsbanan saknar järnvägsekonomiskt berättigande... och att lappmarkens kommunikationsfrågor skulle kunna lösas bättre och*

*framför allt billigare genom uppmuntran och understöd åt motortrafiken på vägarna. Men Inlandsbanan – åtminstone genom lappmarken – är en kulturbana som har en helt annan mission att fylla än att i första hand förränta nedlagt kapital...*

Vad blev egentligen resultatet av Inlandsbanan? Den gick i förlust, den ledde inte till ett norrländskt inland med blomstrande jordbruk, den kom inte att kantas av småindustrier. Kort sagt – Inlandsbanan blev inte den "häfstång" som man talade om i seklets början. Inlandsbanan blev väl snarare den "kulturbana" som arbetsledare Kihlgren talade om – en svensk symbol för allas rätt till kommunikationer på lika villkor.

### **Botniabanan**

Nu skriver vi 1998 och röster om järnvägen gör sig gällande igen. I dag är det Botniabanan utmed Norrlandskusten som diskuteras. Som vid de tidigare stora järnvägsprojekten är det lättare att hitta förespråkarna; kritikerna är mer undanskymda.

Vilka argument har man då för att gå in i ett nytt kolossalt järnvägsprojekt? Kan det bära sig att satsa på tågtrafik i tider då man snarare talar om digitala motorvägar som 2000-talets kommunikationsmedel? Jodå, det kan det, menar förespråkarna. Argumentationen låter välbekant.

*Botniabanebygget betyder naturligtvis mycket för regionen under själva byggtiden. Tusentals arbetstillfällen och ett*



rejält uppsving för lokala entreprenörer och underleverantörer liksom för hela servicenäringen. Men det är ändå mera på sikt som de stora vinsterna ligger. Banan kommer bokstaveligen att hålla ihop den norrländska kustregionen och bana väg för en positiv utveckling av näringsliv, utbildning, boende, kultur- och fritidsutbud. Och för en dito framtidstro.

En ny järnväg leder emellertid inte i sig automatiskt till ett uppsving för sitt närområde. Den öppnar nya möjligheter, skapar nya mötesplatser och förenklar tillvaron, men det är fortfarande upp till oss som lever och verkar här att ta tillvara detta unika tillfälle. Med fortsatt samverkan, hårt arbete och uppfinningsrikedom.

Vi får inte missa den här chansen. Botniabanan är den framtida utvecklingen på spåret.

*Landshövding Börje Hörnlund i Botniabanans informationstidning, februari 1998.*

Jämför man Hörnlund med exempelvis herr Widén (dåvarande landshövding i Jämtland) i 1907 års riksdagsdebatt, ser man att det är samma "häfstång" som det talas om. Botniabanan ses som en bas för en gynnsam utveckling av regionen. Samma andemening hittar man hos Tommy Dickens, chef för Botniabanans kansli:

*Botniabanan är mycket angelägen för regionens och hela norrlandskustens utveckling. [...] Men visst finns det folk som är emot Botniabanan, särskilt de*

*som tycker att det är onödigt att satsa på Norrland. Eller de som ser järnvägen som ett hot mot t ex sjöfart och åkerier. Eller de som ser kustbygdernas utveckling som ett hot mot inlandet. Eller de vars fastighet kanske blir drabbad. Intressantast är kanske vad näringslivet kommer att säga. Tyvärr sitter nästan alla beslutsfattare i våra storföretag söder om Dalälven, så intresset för att långsiktigt utveckla Norrland har från det hållet hittills inte varit särskilt stort.*

I debattinlägget från Västerbottens-Kuriren 3 september 1996 skymtar den oro som präglar förespråkarna för Botniabanan just när det gäller näringslivets intresse. Men det är ändå de riktigt positiva ordalagen som överväger. Tommy Dickens igen, denna gång i ett annat debattinlägg i Västerbottens-Kuriren (13 januari 1997):

*Prognoserna från Banverket och SJ visar att det kommer att vara cirka 1 500 000 tågresenärer årligen i snittet vid Höga kusten. Och det är inga gladprognoser utan räknat på precis samma sätt som i övriga Sverige. Norrlandsstråket blir därmed Sveriges tredje största persontrafikstråk. Med ökade krav på miljön och högre bensinpriser blir tågresandet avsevärt större.*

[...]

*Det finns stora naturrikedomar i Barentsområdet. Förr eller senare kommer det att ge en ekonomisk utveckling. Rim-*

*ligen måste det vara intressant för Sverige och särskilt Norrland med vårt kunskande att vara med i den utvecklingen. Ingen har ens försökt beräkna vad det kan leda till för nytta för oss, men om man har en smula intresse för framtidsfrågor så visar det ganska spännande möjligheter.*

Dickens efterlyser människor med intresse för framtidsfrågor. En sådan är Göran Nordell, frilansjournalist. Den 9 februari 1998 fyllde han nästan hela Västerbottens-Kurirens debattsida med mycket kritiska synpunkter på Botniabanan. Han förstår inte hur man i dag kan gå in i ett mångmiljardprojekt som går ut på att bygga en ny järnväg, samtidigt som man runt om i världen satsar på telekommunikation, persondatorer, bioteknik och alternativa energikällor:

*Botniabanans fokus har i dag flyttats till persontransporter och kompetensförsörjning. Ett tåg i timmen är lönsamt enligt deras uträkningar, ett varje halvtimme ännu mera lönsamt. Allt beräknat efter modeller från exempelvis Mälardalen. Men Mälärbananans upptagningsområde är cirka 3,5 miljoner människor. Den går dessutom med förlust. Folkmängden inom Botniabanans kommuner är cirka 190 000 personer; alltså bara drygt fem procent av Mälärbananans. Ser vi dessutom på hur många som pendlar mellan kommunerna blir hela projektet än mer absurt.*

*Därför kom universitetets tjänstemän som räddande änglar. Ordet kompetensförsörjning ger märkligt nog legitimitet åt projektet. "Botniabanan underlättar tillgängligheten till regionens universitet och högskolor och därmed antalet som väljer att studera", skriver lobbygruppen. Men ingenstans finns något material som stöder påståendet, ingen utredning som visar på det påstådda sambandet. Och från resten av universitetet – från forskare, professorer, intellektuella – i kunskapsstaden Umeå är det tyst.*

*[...]*

*De nya spännande företag och forsknings-satsningar som våra lokala politiker alltid skryter om i broschyrer och annonser behöver minst av allt en järnväg. De arbetar med kunskap, inte med muskler; med bits, inte med atomer. Umeås lärosäten, forskningscentra och kunskapsföretag sägs även vara stadens framtid. De behöver digitala kommunikationer och nära till flygplatsen. Norrland behöver en infrastruktur som gör oss delaktiga i världen utanför oss själva. Inte en anakronism i form av en järnväg. Med den enorma satsningen på Botniabanan förnekar vi oss själva en rimlig framtid. Och vi gör det utan debatt. Vi svetsar fast vår framtid i en järnvägsräls.*

Nordells inlägg hör nog till de mest kritiska hittills. Andra ifrågasättande röster har – av naturliga skäl – hörts från förespråkare från åkerinäringen, flyget och sjöfarten. Dessut-

om har det bildats en grupp som bevakar naturvårdsintressena i Umeälvens delta. Men trots kritik genomsyras projektet av en framtidstro; de allra flesta tycks vara eniga om att en kustjärnväg är bra för regionen.

Jag tänker inte lägga min egen röst för eller emot Botniabanan. Däremot hoppas jag att vi

längre fram kan återkomma till Botniabanan; fortsätta att lyssna till röster för och emot. Varför inte om fem år, då bygget är i full gång, och om tio år, då Botniabanan varit i drift i ett par år.

## Lite fakta Botniabanan

### Tidsplan

Botniabanan upp till Umeå ska stå klar 2006.

### Kostnad

Beräknad kostnad för bandelen Husum–Umeå är som lägst 2,6 miljarder kronor. Den totala kostnaden för Botniabanan (Sundsvall–Umeå) beräknas till 8,2 miljarder kronor.

### Sträckning i Västerbotten

I Banverkets förstudie för sträckan Husum–Umeå redovisas några olika alternativ. Bandelen Husum–Nordmaling föreslås gå strax väster om E4. Sträckan Nordmaling–Umeå kan dras på olika sätt. *Ett västligt alternativ* innebär att järnvägen dras förbi Brattfors, Bjännberg, Djäkneböle och Klabböle, med anslutning till befintliga spår på Västerslätt i Umeås västra delar. *Ett östligt alternativ* följer E4 och kommer in i Umeå från sydöst, över eller strax norr om Storsandskär i Umeälven. Förstudien redovisar dessutom ett *mittalternativ* samt en kombination mellan det östliga och västliga alternativet. För närvarande talar det mesta för det östliga alternativet, framför allt av två orsaker; Hörnefors kan anslutas till järnvägen, och man slipper en "säckstation" i Umeå, där tågen tvingas vända.



INDUSTRIEOTOGRAFIEN

### Trafiktäthet och antal resande

Botniabanan ska byggas för att medge snabbtågstrafik, dvs 250 km per timme. Man räknar med att 50 tåg (20 godståg och 30 persontåg) kommer att trafikera sträckan söder om Umeå varje dygn.

Banverket räknar med att det varje år kommer att företas 1 400 000 resor på sträckan Husum–Umeå. Ca 80 procent av dessa resor är över tio mil, där privatresenärerna utgör den största delen. Man räknar vidare med att antalet av- och påstigande i Umeå kommer att vara ca 1 190 000. Om järnvägen dras över Hörnefors beräknas antalet av- och påstigande resenärer i Hörnefors uppgå till 50 000 per år.

### Exempel på tänkta restider

Umeå–Stockholm, 5 timmar.

Umeå–Örnsköldsvik, 40 minuter.

Källa: Botniabanan, förstudie Husum–Umeå  
Utg. av Banverket (1997).

# Järnvägsbroar

BENGT SPADE



OKÄND FOTOGRAF

Västerbottens järnvägsbroar kan karakteriseras med några få ord; de är stora och de är alla byggda av Statens Järnvägar. Inte i något annat län har järnvägsbyggarna mött en sådan mängd breda och besvärliga hinder som de västerbottniska älvarna och åarna och liksom i Jämtland har järnvägarna för allmän trafik inte heller anlagts av någon annan än staten.

För drygt hundra år sedan hade järnvägsbyggandet i stort sett kulminerat i landets södra och mellersta delar. Järnvägarna fyllde en viktig funktion i den begynnande industrialiseringen och hade som sådana också blivit en god affär för staten samt i många fall för kommuner, företag och privatpersoner. I norra Sverige tvekade man däremot länge med att bygga järnvägslinjer för allmän trafik. Norr om Gävle hade därför endast några korta privatbanor av lokal karaktär byggts från inlandet ner till hamnar vid Bottenhavet. Eftersom Norrland var glest befolkat och avstånden var stora menade man att de väldiga investeringar järnvägsbyggandet krävde inte skulle ge samma goda avkastning här som i södra Sverige. Till detta kom även rädslan för att bygga järnvägar i norr, arvfienden Ryssland fanns ju på andra sidan Bottenhavet och Bottenviken.

Så småningom insåg man från statsmakerna att landet borde ha järnvägsförbindelser även i Norrland. Den tilltagande industrialiseringen utmed norrlandskusten var naturligtvis en ekonomiskt pådrivande faktor men en järnväg genom landsdelen motiverades nu

också av sociala och kulturella skäl. Av militärstrategiska och sociala skäl fick järnvägen en sträckning inne i landet, ett förhållande som i många avseenden senare visat sig olyckligt. Från Stockholm drogs banan sålunda upp till Boden med delsträckorna *Norra stambanan* som gick över Uppsala och Krylbo till Storvik, *Stambanan genom Norrland* mellan Storvik och Ånge samt *Stambanan genom Övre Norrland* mellan Ånge och Boden. För att nå de viktiga norrländska kuststäderna byggdes tvärbanor.

När väl den norrländska stambanan kommit till stånd framkom tanken på att även bygga en bana parallellt med stambanan men längre in i landet. Denna inlandsbana mellan Kristinehamn och Gällivare motiverades inte så mycket av ekonomiska som av sociala, kulturella och militärstrategiska skäl. Efter 30 års arbete stod den långa och ödsliga linjen färdig 1937. Mellan stambanan och den nya banan ordnades tvärförbindelser som följde älvdalarna.

Som i så många andra sammanhang föll det sig naturligt att staten fick ta ansvaret för de stora investeringar som järnvägar upp genom Norrland skulle medföra.

### **Järnvägsbroarna blir längre och starkare**

Med linjesträckningarna för de norrländska järnvägarna följde flera besvärliga passager över mäktiga älvar och stora åar och här krävdes broar av helt andra slag än vad man var van vid från södra Sverige. Tiden var också mogen för att konstruera och bygga broar med den styrka och den längd som nu behövdes. Bro-

**Järnvägsbron över Skellefteälven vid Kusforsen. Den märkliga bron som ser ut som en sinuskurva byggdes 1893 för att bära stambanan över älven. Bilden med arbetståget på bron är troligtvis tagen i samband med banbygget. Foto ur Sveriges Järnvägsmuseums samlingar.**



byggnadskonsten hade nämligen utvecklats snabbt sedan mitten av 1850-talet då järnvägar började byggas i Sverige, en utveckling som både här och i de övriga industriländerna framför allt styrts av järnvägarnas behov.

Landets första järnvägsbroar byggdes på ett traditionellt sätt med vägbroarna som förebild. Den första generationen järnvägsbroar var således utförda med korta spann av träbjälkar eller stenvalv. Dessa ålderdomliga konstruktioner gjorde att när ett hinder skulle överbryggas måste man välja en plats där bron blev så kort och låg som möjligt. Följden blev att man med lutningar och kurvor ibland tvingades leda banorna ner eller fram till lämpliga brolägen vilket naturligtvis gjorde att bandriften kom att störas av besvärliga stigningar och tidskrävande omvägar.

Järnvägstrafikens utveckling mot högre hastigheter och större axellaster kom emellertid snart att ställa andra krav på bansträckornas lutningar, bärighet och kurvradier vilket gjorde att broarna behövde högre, längre och starkare brospann än vad sten- och träbyggnadstekniken kunde erbjuda. Just järnvägarnas behov av starka och långa broar var en av de faktorer som drev fram metoder för massproduktion av stål. Av särskild betydelse blev de så kallade götstålsprocesserna; Bessemer-, Thomas- och Siemens-Martinmetoderna, som utvecklades under 1860- och 1870-talen. Med dessa kunde stora mängder stål av hög kvalitet tillhandahållas till låga priser. I götstålen fick brokonstruktörerna ett konstruktionsmaterial som var lätt och starkt

och som kunde formas allt efter önskemål. Brobyggandet kom därför in i en ny fas och man excellerade gärna med konstruktioner som gav allt djärvare brospann.

Till att börja med byggdes stålbroarnas bärverk huvudsakligen av *plåtbalkar*. Dessa var balkar som tillverkades av grova järnplåtar som skarvades i längsled och där man fäste flänsar av vinkeljärn upptill och nedtill. För att plåtarna inte skulle vika sig i livet när de belastades försågs de med förstövningar av vinkeljärn. Alla delar i plåtbalken nitades samman och frånsett livförstövningarna påminde balken om en hög, valsad järnbalk med I-profil. *Plåtbalkbron*s bärverk åstadkoms av två parallella balkar och beroende på höjden över hindret placerades spåret med träsyllar och skenor ovanpå eller mellan balkarna. Den nitade plåtbalkbron lämpade sig för spännvidder upp mot 20 meter.

När längre hinder skulle överbryggas var plåtbalken olämplig. Då utvecklade man istället en annan balktyp, *fackverksbalken*, som kan sägas vara en upplöst balk där de krafter som balken utsätts för styrs in i drag- och tryckstänger. Med fackverksbalken fick man en stark och lätt och utseendemässigt luftig konstruktion och det är med denna som konstruktörerna på allvar kunde ta de allt djärvare sprången. Det är också nu som järnvägsbyggarna i Norrland behövde långa och starka broar för att kunna överbrygga landsdelens breda älvar och åar och djupa dalgångar. De längsta brospannen här kom sålunda att byggas som *fackverksbroar*.

Fackverksbroar byggs inte gärna idag eftersom de dels är ganska svåra att underhålla med alla sina vinklar och vrår, dels verkar inskränkande på bandriftens fria rum när fackverket är uppdraget över farbanan. En av de brotyper som på senare tid ersatt fackverksbron är *lådbalkbron av stål*. Vid denna bygger man balken som ett fyrkantigt rör och får på så sätt en avsevärd styrka.

### **Betongen – "nygammalt" konstruktionsmaterial**

Mot slutet av 1800-talet började ett nytt konstruktionsmaterial uppmärksammas. Den av många föraktade men som byggmaterial så förträffliga *betongen* gjorde på nytt entré efter 2 000 års törnrosasömn. Till skillnad mot stål och trä, där man alltid måste kämpa mot rost och röta, trodde man i början att betongen hade näst intill evig livslängd, den kallades därför ofta för konststen. Betongen har många goda egenskaper men den har också en stor svaghet, den tål inte att utsättas för dragkrafter. Däremot bjuder den ett utmärkt motstånd mot tryckkrafter.

Vid sekelskiftet 1900 hade man börjat använda betong i brobyggandet. Med tanke på betongens hållfasthet lämpade den sig endast för valvbyggande eftersom det är den enda konstruktion där dragkrafter kan undvikas. Flera *valvbroar av betong* byggdes också i landet.

En önskan att även kunna använda betongen i konstruktioner som utsattes för dragkrafter ledde så småningom till konsten att lägga

in järnstänger i betongen på ett sådant sätt att dessa kunde ta upp dragkrafterna. Kunskap för att beräkna en sådan armering var dock svår att nå. Under första världskriget forcerades emellertid framtagningen av beräkningsmetoder för den järnarmerade betongen eftersom man räknade med att kunna spara både cement och stål i den materialknapphet som då rådde.

Den *armerade betongen* kom snabbt att utnyttjas för att bygga vägbroar. Trögare gick det däremot på järnvägssidan där betongen började tränga undan stålet först under andra världskriget. Förutom till bågbroar har armerad betong använts till balkbroar och broar som består av en platta, *plattbroar*. Så småningom kom en kombination av stål och betong att utkristalliseras i brobyggandet med en brotyp som numera är vanlig och som kallas för *samverkansbro*. Här består bärverket av stålbalkar, sammangjutna med en övre betongdel som bär upp farbanan och ger konstruktionen nödvändig styvhet.

### **Västerbottens järnvägsbroar**

I Västerbotten kom särskilt stambanans broar över Öreälven, Umeälven, Vindelälven och Skellefteälven att tilldra sig uppmärksamhet till följd av sin storlek och form. Enligt de senaste rönen inom brobyggnadstekniken utfördes dessa broar som bågformade fackverksbroar av stål, en brotyp som på fackspråk kallas för *fackverksbro med parabelform*. En sådan bro kunde ha fackverket antingen över eller under farbanan. Om bron hade ett



Den första Öreälvsbron provas sedan den färdigbyggts 1891. Vid provning belastades broarna med så stor vikt som möjligt, i detta fallet med lokomotiv. Träställningen under bron användes när mellanpelarna och spannen byggdes, efter godkänd provning revs de.

högt läge placerade man gärna fackverket under farbanan för att inte inskränka på bandriftens behov av utrymme och man fick ett *hängande parabelfackverk*. Broarna över Öreälven vid Tallberg och Vindelälven vid Vindeln byggdes så eftersom banan korsade vattendragen här på mycket stor höjd och deras fyra spann bars upp av tornliknande mellanstöd av stålfackverk. Broarna kan på goda grunder räknas till landets ståtligaste järnvägsbroar.

När fackverksbroar korsade ett hinder på låg höjd räckte i regel inte utrymmet till under bron för att låta ett fackverk hänga ner. Då vände man det istället uppåt och fick på så

sätt ett *stående parabelfackverk*. Vid stambanans korsning med Umeälven strax söder om Vännäs var förhållandena sådana och den trespänniga bron fick liksom den snarlika Spölandsbron över Vindelälven på kustbanan till Umeå ett stående parabelfackverk. Passage över en sådan bro gav nästan en rumskänsla med fackverkskonstruktioner under, på sidorna och över farbanan. Ofta var fackverken som höll ihop brons övre del (vindförbanden) formade med entréliknande portaler.

Den stora trespänniga bron över Skellefteälven vid Kusfors kom att bli en kombination av både stående och hängande parabelfackverk vilket gav bron en form som varken förr



BENGT SPADE

En av de höga, smala och välbyggda mellanpelarna till stambanans bro över Umeälven. Pelaren är på traditionellt sätt formad som en fartygsstäv som effektivt delar det strömmande vattnet. Bilden visar också hur de två brospannen är fästa i pelaren med en led och ett stort rullager så att spannen kan ändra längd vid temperaturväxlingar eller fjädra vid belastningar. Foto 1992.



BENGT SPADE

Ett nytt utförande med parallellformade fackverkskonstruktioner introducerades 1911 då bron vid Slind byggdes. Foto 1994.

eller senare skådats i vårt land. Brons farbana hade sådan höjd att de kortare sidospannen kunde utföras med hängande fackverk medan det längre huvudspannet försågs med ett stående fackverk.

Efter stambanan och bandelen Vänäs–Umeå gjordes några års uppehåll i länets järnvägsbyggande. Under tiden fortsatte brotekniken att utvecklas. Den eleganta parabelformen övergavs, mest på grund av att den medförde en olämplig konstruktion vid ändupplagen. Parabelbroarna ersattes istället av mer nyktra fackverksbroar med raka över- och underkanter och ändavslutningar som antingen var vertikala, *parallellfackverk*, eller diagonala, *trapetsfackverk*. Den ganska stora bro med fyra spann som 1911 byggdes för bibanan Bastuträsk–Skellefteå över Skellefteälven vid Slind är ett gott exempel på en sådan bro med parallellfackverk. Vid en önskad belastningsökning på banan gjordes 1995 ett intressant förstärkningsarbete av bron. Huvudspannets underkant (underfläns) försågs då med spännkablar som hjälper till att ta upp de dragspänningar som uppkommer när bron belastas.

### Inlandsbanan

Vid Meselefors går Inlandsbanan över Ångermanälven på en bro med sju spann byggd 1916. Sex av dessa är korta plåtbalkar medan huvudspannet utförts med trapetsfackverk där de diagonala fackverksstängerna ordnats som växelvis vänster- och högerstigande. En likadan bro byggdes 1927 för tvärbanan Hällnäs–Storuman vid Åskilje. Brotypen som introducerats vid Nyköping 1910 kom att bli en standardtyp på SJ och byggdes i många exemplar över hela landet. De flesta av dessa är fortfarande i bruk.



BIRGER LEBERG/VRM

Rallare vid fundamentet till en mindre bro över Rankbäcken i Sorsele.



BENGT SPADE

Tallberg med alla tre stambanebroarna över Öreälven, ett storartat bro-landskap som saknar motstycke i landet. Riksbekant också då en välkänd kaffeleverantör spelade in en reklamfilm här för några år sedan. Längst bort 1891 års bro, därefter 1919 års bro och närmast den nyaste bron från 1995. Foto 1997.

Under 1920-talet byggdes några ganska långa broar med stående fackverk, dels för tvärbanan över Vindelälven vid Bjursele (1922) och Umeälven vid Lycksele (1925), dels för Inlandsbanan över Umeälven vid Storuman (1923), Juktån vid Lomselenäs (1926) och Vindelälven vid Sandsele (1927). Broarna påminde om Nyköpingsmodellen men med de stora spännvidderna, 52–72 meter, var det nödvändigt att ha ett högre fackverk, åtminstone vid mittpartierna. För att spara material samt hålla nere dessa broars egenvikt utformades fackverksbalkarnas övre kant med en svag parabelform, en brotyp som på fackspråk kallas för *fackverksbro av halvparabeltyp*.

Några järnvägsbroar av fackverkstyp har inte byggts i Västerbotten sedan 1920-talet om man undantar den stora bro som 1943 ersatte den gamla bron på stambanan vid Kusfors. Bron, som var ett mellanting mellan en bågbro med stående båge och en fackverksbro, ersattes redan 1993 i samband med att stambanans kurviga avsnitt rätades ut. På fackspråk kallades 1943 års Kusforsbro för

### Langerbalkbro.

Först 1911 lät SJ bygga sin första järnvägsbro av betong, en kort valvbro vid Järna på Västra stambanan. På SJ hyste man dock länge en viss misstro mot betongen. Ett storslaget undantag gjordes emellertid i Västerbotten under första världskriget när trafiken blev för tung och snabb för stambanans bro över Öreälven. Då uppfördes en bågbro av betong som efter dåtida förhållanden var mycket stor. När den togs i bruk 1919 hävdade SJ att den med sitt 90-metersspann var världens längsta järnvägsbro av betong för normalspårig järnväg – en ännu längre bro fanns faktiskt sedan några år i Schweiz, men för en smalspårig bana. Den nya Tallbergsbron (nr II) fick stor uppmärksamhet och blev en fjäder i hatten för SJ och landets brobyggare. Så småningom gav själva brobygget vid Tallberg till och med ett eko i den litterära världen med Sune Jonssons roman *Brobyggarna* (1969).

Trots framgången med Tallbergsbron bröts ändå inte isen för att bygga stora järnvägsbroar av betong i Sverige, kanske mest beroende på att järnvägsnätet i stort sett redan blivit utbyggt. Med undantag av några enstaka broar är det först under 1980-talet i samband med att nya järnvägar börjar byggas som betongen används till långa järnvägsbroar.

Under 1995 ersattes betongbron vid Tallberg med en tredje bro, denna gång utförd som en samverkanskonstruktion mellan stål och betong. En planerad rivning



av 1919 års bro mötte motstånd i länet vilket ledde till att den blev byggnadsminne 1997. Detta gör att kulturturisten idag kan få uppleva ett unikt "brolandskap" vid Tallberg med tre stora brobyggnader avtecknande sig mot himlen och där hundra år av järnvägsbrobyggnade kan avläsas på ett utmärkt sätt. Här ser man överst i vattendraget den äldsta bron som med sin gracila, nästan spindelvävstunna form och kanske inte alltför förtroendegivande bärighet och stabilitet kontrasterar starkt mot den tunga och stabila bron från betongens barndom, där alla delar ser ut att vara överdimensionerade. Längst ner i trion står slutligen den nya bron som löper som ett streck över trädtopparna, endast uppbyggen av två smala betongtorn; en bro som tar sig över hindret utan någon egentlig ansträngning och där inte heller brobyggarnas vedermodör återspeglas som i de två äldre broarna. Det är bara synd att man inte passade på 1997 att byggnadsminnesförklara även den äldsta bron, det är den värd!

De större järnvägsbroar som byggts i Västerbotten efter 1920-talet har alla i likhet med betongbron vid Tallberg ersatt äldre broar. Vid Tallberg och Kusfors har till och med en tredje brogeneration tillkommit. Under 1952 byggdes en ny betongbro av Tallbergstyp vid stambanans korsning med Vindelälven vid Vindeln och drygt tio år senare ersattes samma banas gamla bro över Umeälven vid Vännäs med en ny stålbro av lådbalkstyp vilken för övrigt var den första av sitt slag i landet. Vid Kusfors byggdes en ny bro av samverkansstyp 1993 och samma år ersattes

Spölandsbron över Vindelälven för kustbanan till Umeå med en likadan bro. Efter den senaste Tallbergsbron kommer det troligtvis inte att bli aktuellt på länge att bygga några större järnvägsbroar i Västerbotten.

## De största järnvägsbroarna i Västerbotten

Broplats	Vattendrag	Driftår	Brotyp	Spännvidd m <sup>1</sup>
Tallberg I <sup>2</sup>	Öreälven	1891–1919	Hängande parabelfackverk	53,0
Vännäs I <sup>3</sup>	Umeälven	1891–1965	Stående parabelfackverk	53,7
Vindeln I <sup>4</sup>	Vindelälven	1892–1952	Hängande parabelfackverk	62,0
Kusfors I	Skellefteälven	1893–1943	Stå./häng. parabelfackv. Riven	61,0
Spöland I	Vindelälven	1896–1993	Stående parabelfackverk. Riven	70,0
Slind <sup>5</sup>	Skellefteälven	1911	Parallelfackverk	60,0
Meselefors	Ångermanälven	1916	Trapetsfackverk	46,6
Tallberg II <sup>6</sup>	Öreälven	1919–95	Underliggande betongbåge	90,1
Bjursele	Vindelälven	1922	Stående halvparabelfackverk	51,6
Storuman	Umeälven	1923	Stående halvparabelfackverk	61,8
Lycksele	Umeälven	1925	Stående halvparabelfackverk	72,0
Lomselenäs	Juktån	1926	Stående halvparabelfackverk	62,0
Sandsele	Vindelälven, gren II	1927	Stående halvparabelfackverk	72,0
Åskilje	Umeälven	1927	Trapetsfackverk	45,0
Kusfors II	Skellefteälven	1943–93	Stålbåge över farbanan. Riven	61,0
Vindeln II	Vindelälven	1952	Underliggande betongbåge	112,1
Vännäs II	Umeälven	1965	Lådbalk av stål	62,0
Kusfors III	Skellefteälven	1993	Samverkansbalk	
Spöland II	Vindelälven	1993	Samverkansbalk	
Tallberg III	Öreälven	1995	Samverkansbalk	

<sup>1</sup> Längsta spannet

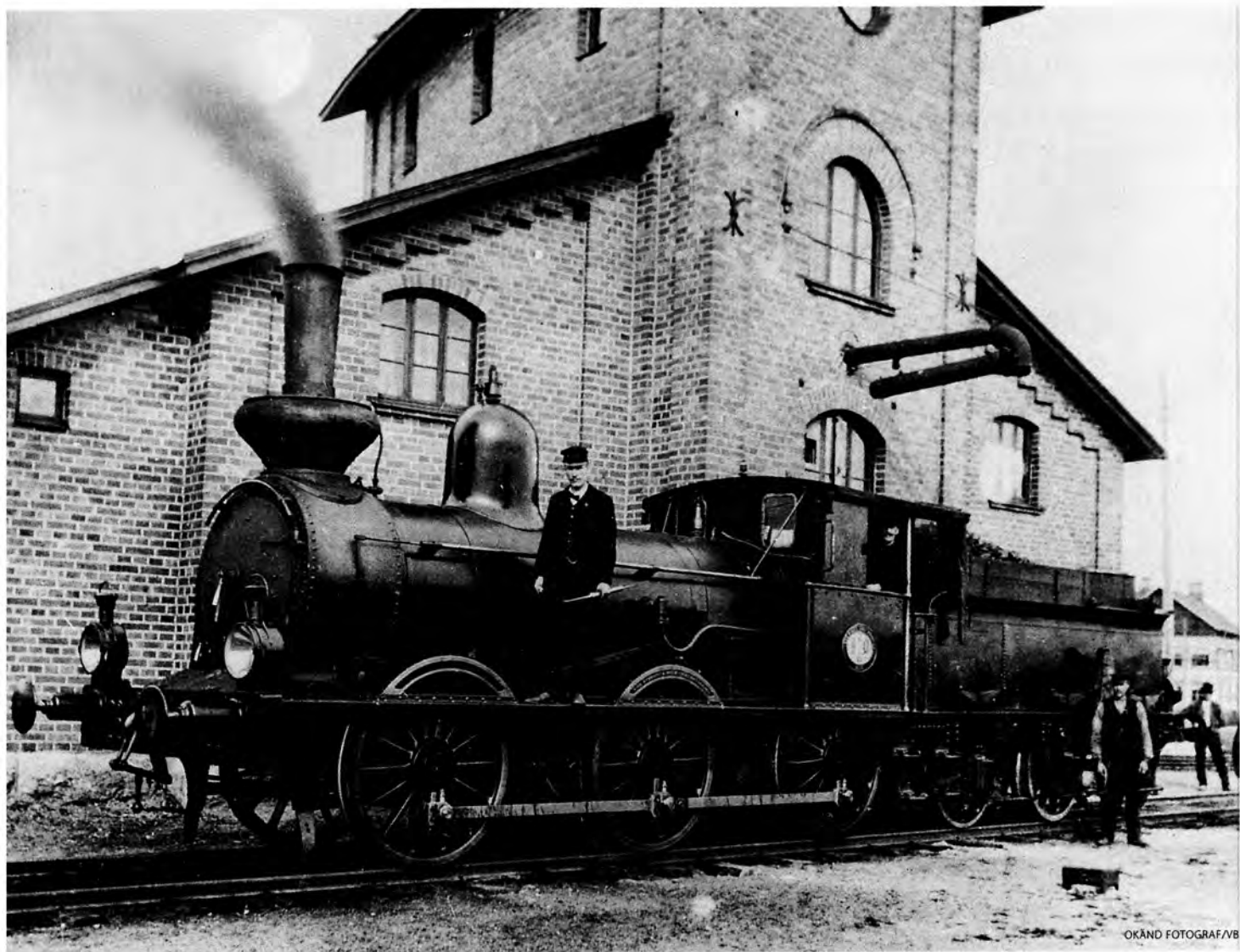
<sup>2</sup> Numera landsvägsbro

<sup>3</sup> Förstärkt 1919. Reservbro

<sup>4</sup> Reservbro. Raserad av värfloden 1995

<sup>5</sup> Förstärkt 1995

<sup>6</sup> Byggnadsminne 1997



OKÄND FOTOGRAF/8

Ånglok, ett så kallat G-lok, framför de numera rivna lokstallarna i Umeå. Lokföraren hette Zacke Hörberg och var från Umeå, eldaren K.A. Johansson, Vännäs. Foto vid seklets början.

# Föreningen Ångtåg i Västerbotten

TRYGGVE LUNDBERG

**Föreningen Ångtåg i Västerbotten bildades 1981 i syfte att främja järnvägs-kulturen i vårt område. Det är ganska sent jämfört med södra Sverige där järnvägshistorien flödar i form av små privat-banor i varierande spårvidder, och där gamla järnvägs-miljöer, lok och vagnar finns bevarade. I denna landsända, med SJ som huvudsaklig trafikutövare, finns inte riktigt samma förutsättningar. Men idoga eldsjälar arbetar oförtrutet vidare med länets järnvägs-historia. Föreningen har i dag ca 100 medlemmar.**

FÅVb hade till en början inga egna vagnar och lok så för att kunna genomföra ett av sina första större arrangemang – Blå Tåget till Lycksele 1984 – inhyrdes personal från Ost-kustbanans Vänner, OKBv, i Sundsvall och vagnar från SJ. Året därpå arrangerades en resa till Jokkmokks marknad med motorvagnar från SJ. Resorna dit blev mycket populära och motorvagn efter motorvagn fylldes med resenärer, som mest avgick sex motorvagnar från Vännäs. Tyvärr ledde bristen på vagnar att föreningen 1987 tvingades upphöra med de populära resorna.

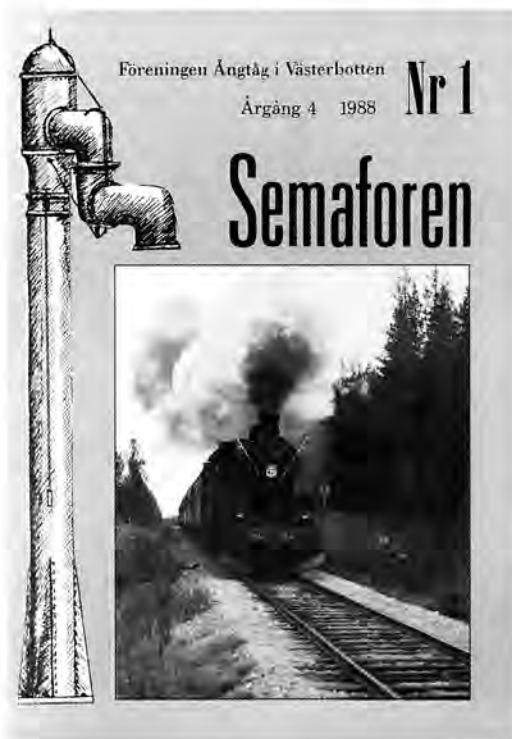
## **Fordonsinköp och strävan att bevara**

Åren 1985–87 köpte FÅVb in ett antal sitt-vagnar, littera B 8, av SJ. De renoverades så

att man hade ett tågset med ett för 1930-talet representativa fordon lagom till 90-årsjubileet för banan Vännäs–Umeå 1986. SJ upplät för detta ändamål ett ånglok, E2 1190.

Vagnparken kompletterades så småningom med en restaurangvagn, konferensvagn och en sovvagn. Sovvagnen fungerar till största delen som personalvagn när man är ute på längre resor och måste var på plats en dag innan. Därutöver äger föreningen ett elektrolok, litt. Hg, samt ett antal mindre vagnar, till exempel resgodsvagn, täckta godsvagnar med mera.

Under en period ägnades mycken energi för att söka rädda en av Hilding Carlssons rälsbussar, vilket visade sig svårt att realisera. De som fanns kvar var i alltför dåligt skick.



Semaforen började ges ut 1985. Den utkom 4 gånger om året och innehöll förutom rapporterna om föreningens verksamhet, resor, vagnpark med mera, en eller flera artiklar med anknytning till länets järnvägshistoria. Efter som utgivningen var helt beroende av idella insatser lades den tyvärr ned 1989.

Det material som föreningen ändå lyckades få fram överläts till Malmbanans Vänner i Luleå, som har betydligt större resurser. Förhoppningsvis har ansträngningarna alltså resulterat i att något mer av Umeås viktiga järnvägsindustri bevarats.

### Researrangemangen

Den verksamhet som föreningen i första hand ägnat sig åt är researrangemang som ofta lockar många intresserade. Genom åren har det till exempel blivit i samband med Landsbygdens Dag i Björna, Umeå stadsbrand 100 år, Storumandagarna, Sågens Dag i Krångfors, Kurjoviksmarknaden, Vindelälvsloppet och Norra Stambanans 100-års jubileum.

Den största svårigheten med dessa arrangemang var till en början att man aldrig visste om det fanns ånglok tillgängliga eller personal som fick framföra dem. Till sist löste SJ problemet genom att ta fram alla ånglok som stått undanställda. De föreningar som var intresserade av att få disponera ett lok kunde därmed få tillgång till dem. FÅVb anmälde sitt intresse för att få två lok, ett, litt. B och ett litt E, E2. B-loket, nr 1038, disponerades fram till hösten 1997, då det återställdes till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Något E-lok hämtades aldrig ut. Det enda lok som föreningen i dag har kvar är Hg-loket.

### Avreglering och trafikbolag

Andra yttre omständigheter påverkar numera föreningens verksamhet. I början på 90-talet skedde en avreglering av järnvägstrafiken och det blev fritt fram att bedriva järn-

vägstrafik. Järnvägsinspektionen bildades som en samordnande myndighet för all spårbunden verksamhet. Det innebar att även alla föreningsägda veterantåg och banor ingår i järnvägsinspektionens regelverk. Föreningsverksamheten blir därmed styrd av regler som jämställer trafikanordnarna vad gäller krav på säkerhet, försäkringar, utbildning av personal med mera.

För föreningen innebar detta att det blev alltför omfattande att hålla hela vagnparken i det skick som krävdes. Istället såldes sittvagnarna till Arvidsjaur Järnvägsförening. FÅVb har tillsammans med Malmbanans Vänner i Luleå bildat trafikbolaget, VTÖN, VeteranTåg Övre Norrland. Denna omstrukturering har lett till att järnvägsföreningarna i regionen tvingats utarbeta samarbetsformer som förhoppningsvis ger bättre möjligheter vid olika arrangemang i framtiden.

### Den museala verksamheten

De ökade kraven har gjort det svårare att framföra tåg med alltför museala fordon. Det leder i sin tur till att den äldsta järnvägshistorien blir svårare att visualisera. Istället satsar allt fler på ställa upp fordonen på bevarade spårområden. Så arbetar till exempel Malmbanans Vänner i Luleå som sedan länge inriktat sig mot framförallt Malmbanans tidiga fordon. De har genom åren byggt upp en stationsmiljö vid Karlsviks gamla industriområde där fordonen står uppställda.

FÅVb har undersökt möjligheterna att kunna skapa något liknande, men dessa projekt har ofta blivit för omfattande då de ofta

kräver stora nybyggnationer. Nu när fordonsparken minskat något har allt rullande materiel samlats i Vännäs. Genom alla tider har Vännäs varit den stora järnvägsknuten i länet och det är naturligt att föreningen har sitt säte och sin verksamhet koncentrerad dit.

Genom åren har uppmaningarna till alla järnvägsintresserade att engagera sig varit många. Jag skulle väl antagligen bryta mot våra stadgar om jag i detta sammanhang underlät att framföra detta än en gång och hälsar därför alla järnvägsintresserade välkomna till Föreningen Ångtåg i Västerbotten.



Från Vännäsdagarna 11 november 1987. Föreningsmedlemmarna gör sig klara för avfärd från Umeå station.



# Föreningen Robertsfors Bruksjärnväg

ROBERTH BERGDAHL



ROBERTH BERGDAHL

Det nyligen renoverade loket "Femman" drar generatorvagnen.

**Föreningen Robertsfors Bruksjärnväg bildades 1988 av ideella krafter för att söka bevara det som ännu fanns kvar av Robertsfors bruks järnvägshistoria. Föreningen, som har ca 120 medlemmar i dag, har genom ett tråget arbete räddat flera lok samt byggt om den gamla järnvägsbyggnaden "Tunneln" till ett ändamålsenligt lokstall.**

Efter det att järnvägen mellan Robertsfors och Sikeå hamn lagts ned 1961 började en lång period av förfall för de anrika elloken som trafikerat sträckan. Under flera år stod några av dem kvar i Sikeå, utsatta för både rostangrepp och vandalisering där bland annat värdefulla bronsklockor och detaljer av mässing försvann.

Så småningom flyttades loken upp till Robertsfors och ställdes in under tak i "Tunneln", en lång järnvägsbyggnad som var öppen i båda ändar. Det gamla loket "Johan Vale" samt den enda personvagnen som fanns kvar fick en hedersplats i Robertsfors bruksmuseum. Ett av de sju loken, "Herman Berman", avyttrades och hamnade hos en privat samlare. Det fanns också tankar på att skrota de fem lok som återstod.

För att i första hand stoppa den pågående förstörelsen, och rädda de för Robertsfors bruks historia unika loken, startades 1988 en ideell förening som fick namnet Föreningen Robertsfors Bruksjärnväg. Målsättningen var och är att åstadkomma ett långsiktigt bevarande av de fem lok som lämnats att förfalla i "Tunneln". Tanken är att renovera loken till

körbart skick och därmed säkerställa ett långsiktigt bevarande till kommande generationers fromma.

En första förutsättning för ett bevarande var en ändamålsenlig lokal. Detta åstadkoms genom en varsam helrenovering av "Tunneln", som byggdes om till ett lokstall.

Efter lokalens iordningsställande har tre av loken renoverats – "Starkotter", "Femman" och det stora boggieloket "Ettan". "Tvåan" och "Trean" återstår att ta hand om. Tillkommer gör också ett antal bevarade flakvagnar som användes för virkestransporter.

Endast en kort sträcka av kontaktledningen finns bevarad, däremot är originalgeneratortorn på 700 volt kvar i gott skick i bruksforsens kraftstation.

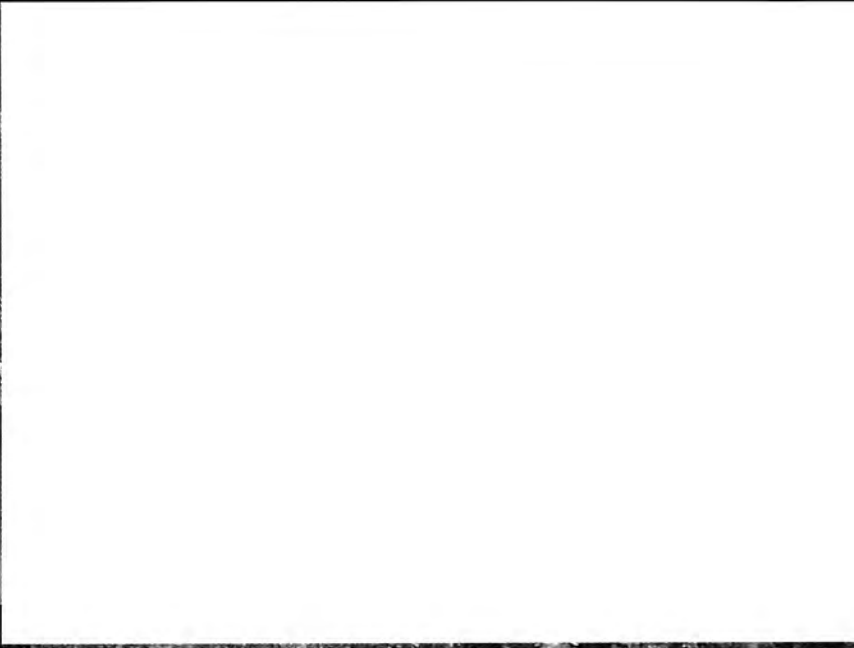
För att enkelt och säkert kunna köra elloken på den ca 800 m tillgängliga sträckan har föreningen byggt en generatorvagn som levererar el till det lok man väljer att köra.

Förstörelsen är stoppad men arbetet med renoveringen är mycket resurskrävande och samverkan från alla goda krafter erfordras för att driva projektet vidare.

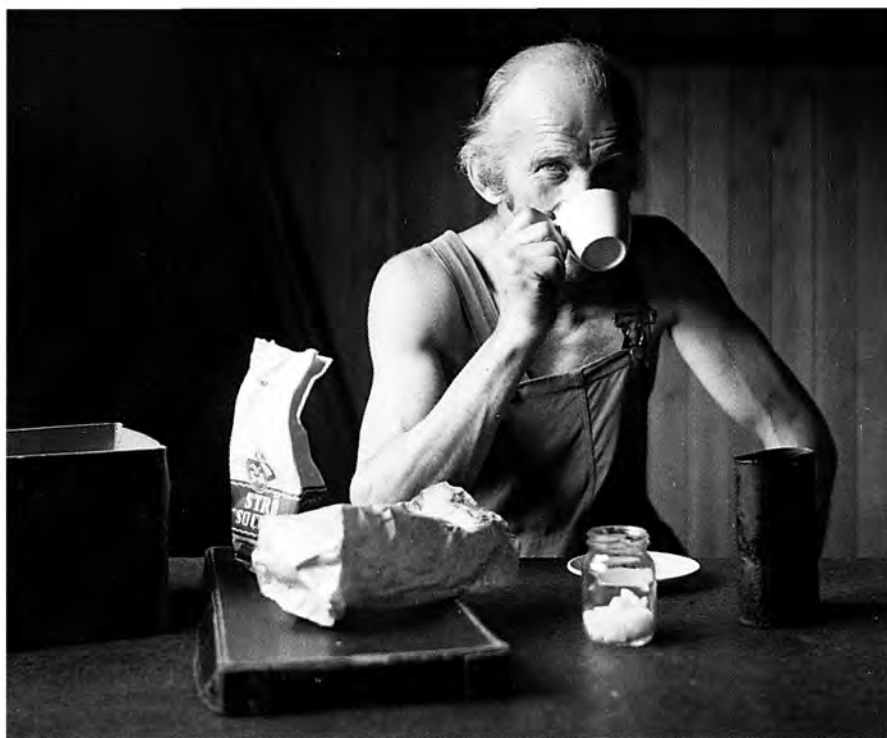
# Banvakt Filip Hörnqvist i Brattsbacka 1956

SUNE JONSSON





Justeringslyft av svacka i spåret.  
Filip Hörnvist syftar mot siktskivan.







Hörnqvist inspekterar sin bevakningssträcka.

# nära notiser

Under denna rubrik är korta notiser från länets hembygdsföreningar och museer välkomna. Program, projekt och initiativ är spännande och viktigt för andra att ta del av. Skicka notiser eller idéer för nästa nummer till redaktören senast den 25 augusti 1998.



ANDERS RISING

Fronten på det största ångloket i samlingarna, F 1200.

## SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM

GÄVLE



**Det nationella museet för Sveriges järnvägshistoria ligger i Gävle.**

**Det ägs och drivs av Statens Järnvägar, men i samlingarna finns de flesta av landets järnvägsbolag genom tiderna representerade i form av föremål, fordon, fotografier eller arkiv. Museet har med tiden byggt upp en av världens finaste samlingar av lok och vagnar.**

I före detta Ostkustbanans respektive Uppsala–Gävle Järnvägars lokstallar och kanslibyggnad samt bangård finns sedan 1970 utställning, magasin, arkiv, bibliotek och ett parkområde med bland annat banvaktsstuga och miniatyrjärnväg. Även den gamla huvudverkstaden på "Blåsåsen" eller Nynäs fungerar som magasin.

Sammanlagt finns 11 heltidstjänster vid museet och ett antal tillfälliga anställningar. Den mycket livskraftiga vänföreningen har nämare ett tusen medlemmar.

Museet har över 400 fordon i samlingarna varav en del är utlånade till museer, museijärnvägar och järnvägs-museiföreningar landet runt.

### **Ny basutställning**

Järnvägs-museet fick en helt ny basutställning 1992. Från att i stort sett ha varit ett öppet lokstall har samma utrymmen förvandlats till en både informativ och vacker utställning i sex stora hallar. I dem kan man se de första och största ångloken, tredjeklass-vagnar med träbänkar, Kung Oscars och drott-

ning Sofias privata vagnar, det elektriska rapidloket samt naturligtvis en mängd andra föremål, modeller och miljöer.

Flera av fordonen är bokstavligt talat tillgängliga för besökarna. De kan kliva in i hytten på ångloken eller provsitta en tredjeklass-vagn, undersöka loken nerifrån smörjgropen eller sitta på förarplatsen till ett relativt modernt ellok.

Samtidigt finns möjligheten att tränga djupare in i järnvägarnas historia genom en pedagogiskt upplagd vandring. Strävan att förmedla kunskap utifrån ett lustfyllt perspektiv och därigenom vara ett museum för alla åldrar och intressen är ett viktigt mål för museet.

### **Bred verksamhet**

Förutom tillfälliga och permanenta utställningar, föreläsningar och annan programverksamhet strävar museet efter att samarbeta med de ideella intresseföreningarna i landet. Sista lördagen i augusti varje år anordnas Järnvägs-museets dag då så mycket av möj-

ligt av samlingarna visas samtidigt som de ideella föreningarna bidrar med egna tåg.

### **Ett viktigt kulturarv**

Inget har påverkat oss människor så mycket under 1900-talet som industri och kommunikationer. Järnvägen var en förutställning för industrialiseringen och en start för en kommunikationernas revolution som kraftigt förändrat människors liv och möjligheter och som därför tillhör vårt viktigaste kulturarv. Huvuduppgiften för Sveriges Järnvägs-museum är att visa och levandegöra järnvägens betydelse i det sammanhanget.

ROBERT SJÖÖ

**ADRESS** Rålsгатan 1, Gävle  
Telefon 026-14 46 15. Telefax 026-14 45 98.  
E-post: museum@stab.sj.se

**ÖPPETTIDER** Juni, Juli och augusti: Varje dag 10–16.  
Sept–maj: tis–sön 10–16.

Delar av kungafamiljen åkte Inlandsbanan hösten 1997, och då passade man naturligtvis på att besöka Inlandsbanemuseet i Sorsele. Här är drottning Silvia förevigad tillsammans med en förstoring av stinsen och Sorseleprofilen Holger Wennberg som ingår i utställningen.



IDHAN GURSEUS/VÄSTERBOTTENS-KURIEREN

Öppettider:  
15 juni–16 augusti  
mån–fre 9–18  
lör–sön 12–17

## Inlandsbanemuseet i Sorsele

Sorsele järnvägsstation är numera mycket mer än bara en station. Här sitter olika människor och arbetar med EU-projekt, och här hittar vi också kommunens turistbyrå. Dessutom ligger – passande nog – Inlandsbanemuseet här. Det invigdes sommaren 1995 som ett led i det länsövergripande kulturturistiska projektet *Sevärt i Västerbottens län*. Producent var Västerbottens museum tillsammans med Anders Fahlgård, Umeå.

I direkt anslutning till turistbyrån berättar utställningsdelen *Alla tiders vägar* om äldre tiders kommunikationer – skidan, hästen och släden, renraiden, båten, cykeln. En modell över Sorsele kommun ger tips på sevärd natur och kulturhistoriska besöksmål i omgivningarna.

Sedan är det dags för själva Inlandsbanemuseet. Det är inrymt i det gamla godsmagasinet, något som också utnyttjats i utställningens form. Gamla och nyttillverkade packlådor ger lokalen en känsla av att man verkligen befinner sig i ett godsmagasin.

Utställningen berättar om Inlandsbanans hundraåriga historia – från de första tankarna i slutet av 1800-talet om en järnväg genom det inre av Sverige, fram till 1990-talet med bildandet av Inlandsbanans aktiebolag (IBAB) och dagens satsning på gods- och turisttrafik.

Däremellan får besökaren en inblick i banans byggande, invigningen år 1937, tysktrafiken under andra världskriget, Inlandsbanans glansdagar, den debatt som hela tiden följt Inlandsbanan och mycket annat.

I år går Inlandsbanemuseet in på sitt tredje år. Det har under våren fått en ansiktslyftning. Gör ett besök nu i sommar; studera de gamla bilderna och föremålen. Kanske Du känner till någon person på bilderna, eller har egna föremål och bilder som kan vara av intresse för Inlandsbanemuseet? Kontakta i så fall turistbyråns personal.

Vill Du veta mer om Inlandsbanans historia? Köp häftet *Inlandsbanan* som Du hittar i närmaste museum eller turistbyrå.

ANDERS KARLSSON

## Mer att läsa om järnvägar

- Bergström, L., *Inlandsbanan: möten och äventyr* (1986).
- Eriksson, Ingemar, *En kort historik över Boliden–Slind Tåg 2/94*.
- InlandsBanan: en dokumentation sammanställd av Svenska Järnvägsmännens Fritidsförbunds fotoutskott* (1979).
- Hagren, P., *Järnvägsspontanorterna Nässjö, Vännäs, Storuman: en jämförelse Spår*. Järnvägsmusei vänners årsbok (1993).
- Hammarström, C., *Stambanan genom Övre Norrland/ Botniabanan Tåg 7/95*.
- Inlandsbanesystemet* Stockholm: Statens Järnvägar (1937).
- Järnvägsdata* Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 57 (1992).
- Lind, L.-O., *Banan till Storsandskär Tåg 10/1973*.
- Marklund, G. och Marklund, H., *Tvärbanan Jörn–Arvidsjaur: 75.558,2 meter järnvägshistoria* Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 25. (1978).
- Norrman, S., *Tvärbanor mellan inlandsbanan och stambanan genom Övre Norrland Del I–II*. Ekonomisk statistisk utredning. Kungliga Järnvägsstyrelsen (1915).
- Redogörelse öfver undersökningar och utredningar angående den s.k. Inlandsbanan från hamnplats å Bohusländska kusten till lämplig punkt å statsbanan Luleå–Riksgränsen Del I–II*. Kungliga Järnvägsstyrelsen (1909).
- Selin, Peter, *Inlandsbanan: idé och historia* (1996).
- Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare Statens Järnvägars publikationer, utredningar m.m. 1939:3*. Kungliga Järnvägsstyrelsen 1939.
- Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Hällnäs–Stensele (Storuman) Statens Järnvägars publikationer, utredningar m.m. 1938:2*. Kungliga Järnvägsstyrelsen (1939).
- Åström, F., *Robertsfors–Sikeå: en 750 mm bruksbana*. Tåg 9/71.
- Ölmeborg, L. *Militären och Inlandsbanan* Spår. Järnvägsmusei vänners årsbok (1991).



är ett projekt som drivs av Länsstyrelsen i samarbete med Landstinget och länets museer. Syftet är att lyfta fram den västerbottniska naturen och kulturhistorien, framför allt genom att bygga upp Naturum och Kulturum, besöksanläggningar som genom utställningar, bildspel med mera berättar om en plats eller en företeelse. Inlandsbanemuseet i Sorsele är ett sådant exempel, men det finns många fler.

I början på sommaren öppnar två nya kulturum, ett i Ratan och ett på Holmön.

## Kulturum Ratan

I det nyblivna byggnadsminnet Tullgården i Ratan har Hugin & Munin Kulturinformation AB byggt utställningen "Historien om en hamn". Utställningen handlar om människorna och näringarna i Ratan, ett bildspel berättar om 1808–09 års krig och i ett av rummen beskrivs också bland mycket annat de tidiga studierna om landhöjningen.

I Ratan finns även två vandringsleder i ordningställda; "Rataskärsleden" och "Ratanleden" med skyltar som för dig genom Ratans historia.



## Holmöns Båtmuseum

Holmöns Båtmuseum byggdes vintern 1995/96, utställning och besökscentrum invigs nu i sommar. Museet består av åtta byggnader, mer eller mindre löst sammanfogade till en helhet. I entrébyggnaden finns ett Naturum som berättar om Holmöarnas och Kvarkens unika skärgårdsnatur. Ett Kulturum ger glimtar från öns 600-åriga bebyggelsehistoria.

I museet sätts de gamla bruksbåtarna i centrum. De olika husen berättar om hur båtarna använts under olika

årstider. I sommarens hus skildras den ljusa årstidens liv på ön. Sommaren för holmöborna innebar förutom laxens och strömmingens fångstperiod även åkerbruk, slätter och fåbodliv. I höstens hus berättas om enabåten som användes i framför allt sik- och harrfisket. I en separat byggnad, formad som en båk, visas vinterns och vårens näringar. Här får besökaren veta mer om de årliga långfärderna efter säl för som är en unik företeelse för Bottniska viken.

## Här är alla Natur- och Kulturum

Sommaren är naturligtvis högsäsong men flera Naturum och Kulturum är öppna året om. Här följer en förteckning över det som hittills är iordningställt. Det går bra att ringa och kontrollera öppettider, särskilda arrangemang och annat av intresse. Information lämnas också av projektledningen vid Länsstyrelsen, tel 090-10 70 00 (växel).

Ammarnäs naturum	0952-601 83, 603 31, 010-241 27 32
Fjällbotaniska trädgården	0954, 380 10
Fatmomakke kyrkstad	0940-700 03
Marsfjällets naturum	0940-377 00
Inlandsbanemuseet	0952-140 49
Torvsjö kvarnar	0941-530 12, 140 78
Björnlandets nationalpark	0943-100 42
Sagabiografen i Adak	0953-303 53, 301 75
Underjordskyrkan i Kristineberg	0953-200 61, 204 54
Världens längsta linbana	0918-210 25
Bergum Boliden	0910-58 00 60, 73 55 10
Varuträsk mineralpark	0910-500 40
Finnfors kraftstation	0910-77 29 01
Rismyrliden	010-261 11 55, 0910-58 90 48
Bjuröklubb/Lövånger	0913-100 92, 103 95
Kulturum Ratan	0934-311 32
Holmöns Båtmuseum	090-552 20
Umeå Energicentrum/Umeleden	090-480 28
Skärgårdens sågverksmuseum	090-418 30
Norrbykärs museum	090-12 37 00
Olofsfors bruksmuseum	0930-131 96

Det finns också en småskriftsserie inom projektet som ges ut och distribueras av Västerbottens läns hembygdsförbund. Småskrifterna kostar 20 kronor och finns vid Natur- och Kulturummen och turistbyråerna. De kan alltid rekvireras från Västerbottens museum i Umeå.

I småskrifterna kan man läsa om sevärd natur och kultur, få tips på utflyktsmål med mera.

Hittills har utkommit:

1. Fatmomakke kyrkstad
2. Olofsfors Bruk
3. Västerbacken
4. Umeleden
5. Inlandsbanan
6. Stadsvandringar i Umeå
7. Vägen Sju Älvar
8. Torvsjö Kvarnar
9. Blå vägen
10. Vindelälvsvägen
11. Holmöns Båtmuseum
12. Kulturum Ratan



Vävning på en bandvävstol. I svenskt dräktskick förekom de vävda banden till förkläden och hängslen eller som livband, pälsband eller skoband med mera. Bilden från Nordmaling i början av 1900-talet.

## I nästa nummer...

Höstens nummer är en efterlängtd nyutgåva av Västerbotten nr 3 1974. Det handlar om västerbottniska textil-traditioner och vi kommer med hjälp av nytagna färgbilder presentera en mängd textilier ur samlingarna. Det blir exempel på gardiner, tras-mattor, sommarmattor, sängutrustning och sist, men inte minst, kläder. I en nyskriven artikel får man lära sig hur man tar hand om sina textilier på bästa sätt. Förhoppningen är att det skall bli ett lustfyllt nummer med mycket ögonfägnad, samtidigt som det är avsett som ett utbildnings-material för hembygdsrörelsen, hem-slöjdrörelsen, kyrkor, museer och utbildningsinstitutioner med flera.

*Textilier* utkommer i oktober.





Hälsbuss för turisttrafik levererad av Hilding Carlssons mekaniska verkstad i Umeå. Foto 1947.

BERTIL EKHOLTZ

#### OMSLAGETS FRAMSIDA

Banvakt Filip Hörnvist, Brattsbacka, skjutsars hustru Tyra och dottern Vanja till Konsum "på station" med sin trehjulsdressin. Foto Sune Jonsson 1956.

#### BAKSIDAN

Stationsföreståndare Fingal Bergvall på Brattsbacka station har expedierat södergående persontåget. På kärran väntar postsäcken och det avlämnade styckegodset till byns affärer. Foto Sune Jonsson 1956.

## västerbotten

Redigeras vid Västerbottens museum i samarbete med Skellefteå museum.

#### Ansvarig utgivare

Gerd Häggman, 090-17 18 04

#### Redaktör

Ola Kellgren, 090-17 18 02

#### Grafisk form

Kikki Lundberg, Ateljé 293, Umeå universitet

#### Prenumeration och distribution

Receptionen, 090-17 18 01 och

Lena Bertilsson, 090-17 18 05

Telefax 090-77 90 00

#### Redaktionens adress

Tidskriften Västerbotten

Västerbottens museum

Box 6083, 906 03 Umeå

Telefon 090-17 18 00

Telefax 090-77 90 00

E-post: ola.kellgren@museum.vasterbotten.se

#### Rekvisioner och prenumeration

Västerbottens läns hembygdsförbund

Postgiro 6 26 22-6.

#### Offsettryck

Tryckeri City, Umeå 1998.

Tryckt på Svanen-märkt papper.

#### Prenumeration

Årets nummer 140:–

Årets nummer i en bok 160:–

Årets nummer och bok 240:–

Taltidning, årets nummer 140:–

ISSN 0346-4938

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år.

Lösnummerpris: 50:–





# västerbotten

Tidskriften produceras av Västerbottens museum  
för Västerbottens läns hembygdsförbund



Pris: 50:–