

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

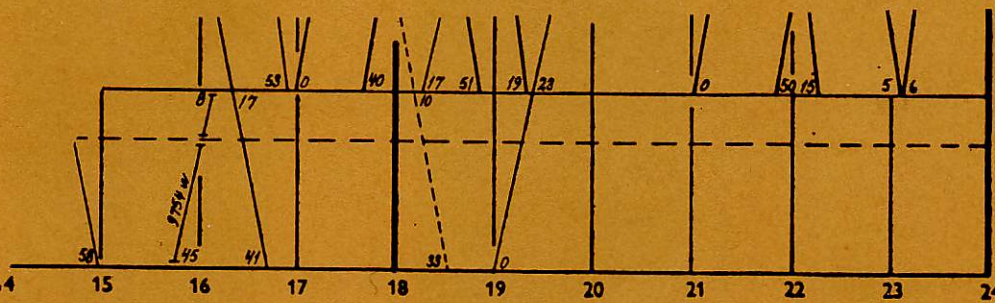
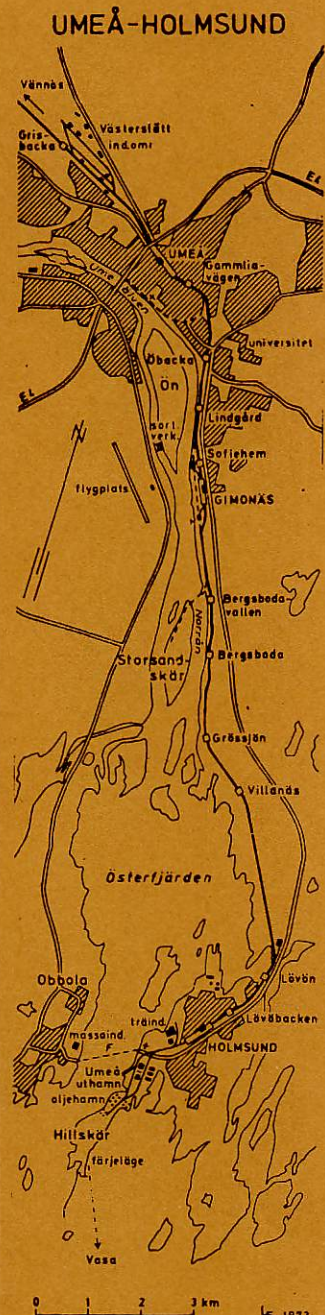
SJK Västerbotten



Umeå—Holmsund (19/5)

Tidtabell: 1230 Umeå 1605
1430 Holmsund 1545

18			
24	↓		
31	↑	Umeå o	
31	↑	Umeå o	5.15
31	↑	Gammlilavägen	X
33	↑	Öbacka	X
34	↑	Lindgård	X
35	↑	Sofiehem	X
35	↑	Gimonäs	X
38	↑	Bergsbedavallen	X
39	↑	Bergsbedå	X
40	↑	Orduja	X
41	↑	Villånäs	X
45	↑	Lövå	X
46	↑	Lövbacken	X
46	↑	l. Holmsund [1020]	5.45
Km. Statens järnvägar, spår. 1.435			
0	↑	fr. Holmsund [1020]	
	↑	Lövbacken	
	↑	Lövå	
	↑	Villånäs	
	↑	Bergsbedå	
	↑	Orduja	
	↑	Bergsbedavallen	
	↑	Gimonäs	
	↑	Sofiehem	
	↑	Lindgård	
	↑	Öbacka	
	↑	Gammlilavägen	
	↑	Umeå o	



Umeå

Gimonäs

Holmsund

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

SJK

1977-05-08

STATSBANAN UMEÅ - HOLMSUNDEn kortfattad historik.

Sedan Norra stambanan år 1891 öppnats till Vännäs blev planerna på järnväg till Umeå aktuella. Vid 1895 års riksdag beslöts att järnväg skulle anläggas från Vännäs via Umeå ut till ön Storsandskär i Ume älv, belägen 8 km från Umeå stn. På Storsandskär skulle en hamn anläggas.

Sedan banan Vännäs-Umeå blivit klar 1896, fortsatte banbygget till Storsandskär. Här ingick en 300 m lång bro, en av de längsta på sin tid i landet, över Norrån ut till Storsandskär, liksom den 1,1 km långa sträckan ute på själva ön. Här anlades även en bangård. Av flera skäl, bl.a. Umeå stads ekonomiska svårigheter åren före sekelskiftet samt svårigheter att muddra farleden upp till Storsandskär, övergavs emellertid hela Storsandskärsprojektet. Bron och spåret på Storsandskär revs på 1910-talet, utan att någonsin ha trafikerats. En närmare beskrivning av banan till Storsandskär finns i TÅG 10/73.

I stället för det misslyckade projektet Storsandskär började man planera för en uthamn i Holmsund samt en järnväg dit. Vid 1917 års riksdag beslöts att en statsbana Umeå-Holmsund skulle byggas, under förutsättning att Umeå stad anlade en hamn i Holmsund. Banbygget inleddes 1920. Härvid utnyttjade man större delen av den redan färdigställda banan till Storsandskär, vilken, bortsett från delen ut till själva ön, kvarlegat oanvänd sedan 1897. Holmsundsbanan färdigställdes för provisorisk trafik 1921 och öppnades officiellt den 1 oktober 1922.

Banan anlades med en max. stigning på 20 promille, minsta kurvradie 400 m samt med 27,5 kg/m räler. Anläggningskostnaderna uppgick till 2 390 000 kr, och som arbetschef fungerade C.J.A. Wästfelt. Banlängden var 17,4 km.

I takt med bebyggelsens utveckling ökade persontrafiken på banan och nådde sin kulmen i slutet av 40-talet och början av 50-talet, då tidtabellen upptog ca 15 förbindelser om dagen i var riktning. Förutom den enda mellanstationen,

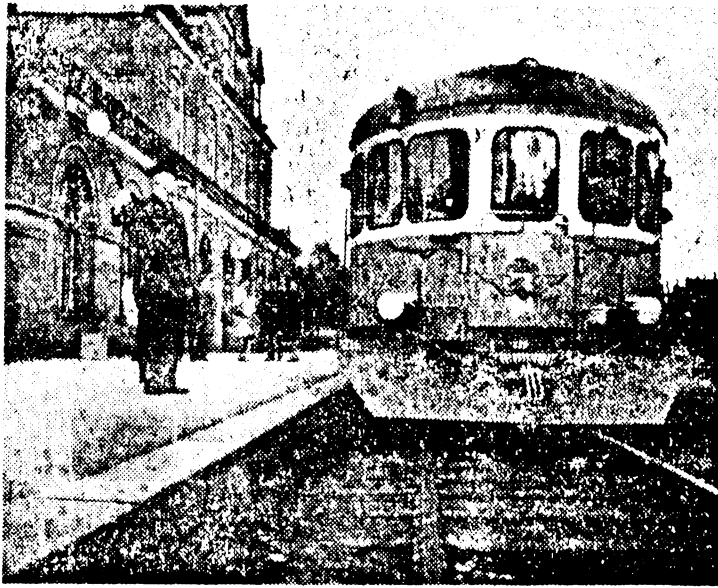
Gimonäs, anlades hela 10 hållplatser längs linjen, se kartan. Från slutet av 1950-talet indrogs de flesta förbindelserna. Två turer per dag blev dock kvar ända till den 28 september 1968, då persontrafiken definitivt nedlades.

Banans godstrafik har i gengäld ökat kraftigt, särskilt under 1960-talet i samband med hamnens expansion. 1967-68 tillkom t.ex. SCA:s frakter av kraftliner och sågat virke från Munksund /Piteå/ till Holmsund, ca 300 000 årston, samt 1963 transport av massa från Bowater AB i Gimonäs till Holmsund, ca 110 000 årston. Den sistnämnda trafiken överfördes dock till lastbil 1975. Tidvis förekommer dessutom export av järnvaror från NJA, skogsprodukter mm. I andra riktningen finns bl.a. tankvagnstrafik till inlandet, bl.a. Shell. Ett flertal andra företag i Gimonäs och Holmsund utnyttjar också järnvägs-transporter i varierande grad.

Pga godstrafikens expansion utvidgades bangården i Holmsund 1972, och man har också förlängt hamnspåren ca 1 km ut till Hillskär, där finlandsbåtarna lägger till. Hamnspåret i Umeå, från stationen till den gamla hamnen vid Ume älv, upphörde att trafikeras 1970. Större delen av spåret revs under 1972. Sjöfarten vid den gamla hamnen hade upphört redan i slutet av 60-talet.

Sven Israelsson

Källor: TÅG 4/70, 10/73
Sveriges Järnvägar 1906-1931



Järnvägsinspektör Ivar Nyman vinkade på lördagsmorgonen, av sista rälsbusståget till Holmsund från Umeå.

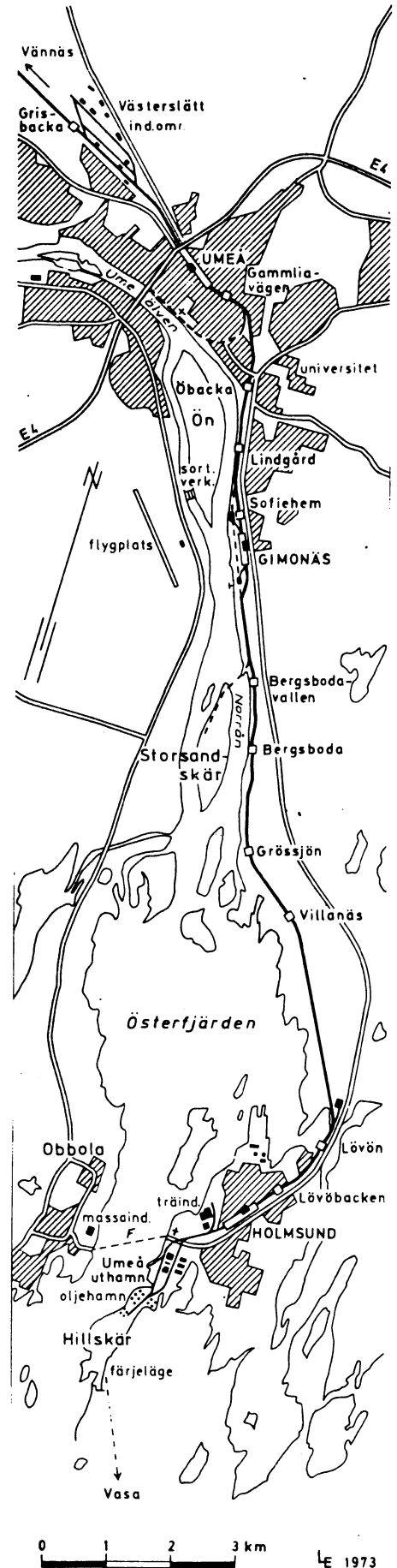
En trafikepok ur tiden

SJ:s persontrafik mellan Umeå och Holmsund upphörde i lördags. Det skedde i all stillhet. Rälsbussen avgick programenligt kl 7.05 på morgonen och kom åter kl 7.28. Några passagerare steg av och på; stinsen var ute och mötte och bussföraren skötte sitt. Ingen stod och sörjde indragningen, inga blomster och inga flaggor. En sk trafikepok gick i graven i det tysta, en trafik som pågått i 37 år. Statens järnvägar flyttar över skärgårdstrafiken från räls- till landsvägsbussar. På stålkenorna mellan Umeå och uthamnen blir det i fortsättningen bara gods, en befraktning som år för år ökar i tonnage och ger staten bättre pengar än vad persontrafiken någonsin kommit upp till. Och nu är som sagt järnvägsåkaudet till Holmsund slut. Den som inte kommit på tanken att ta tåget dit förut får skylla sig själv. Vemodigt, säger SJ:s expeditionsföreståndare Oskar Engström i Holmsund om indragningen, men tröstar sig samtidigt med att han får fortsätta med att sälja långväga biljetter och ha kontakt med folk.

Ur Västerbottens-Kuriren

Sept. 1968

UMEÅ-HOLMSUND



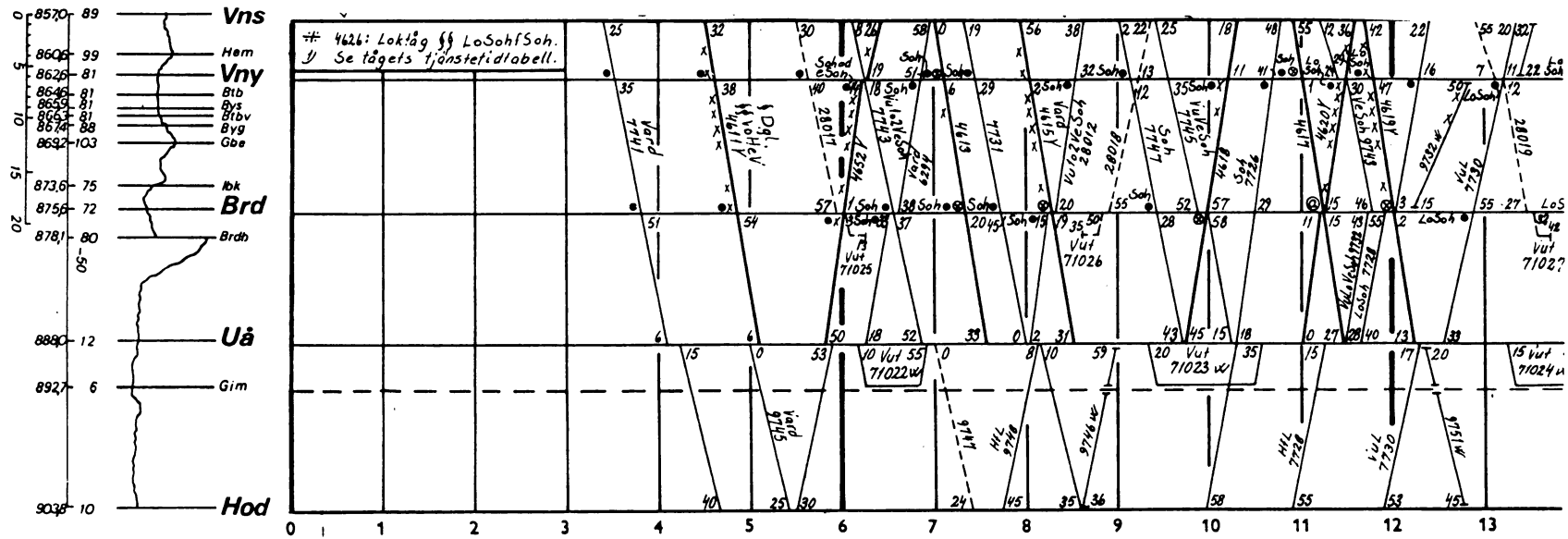
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning. Rikets allmänna kartverk 1973-12-11.

Ur TÅG 10/73

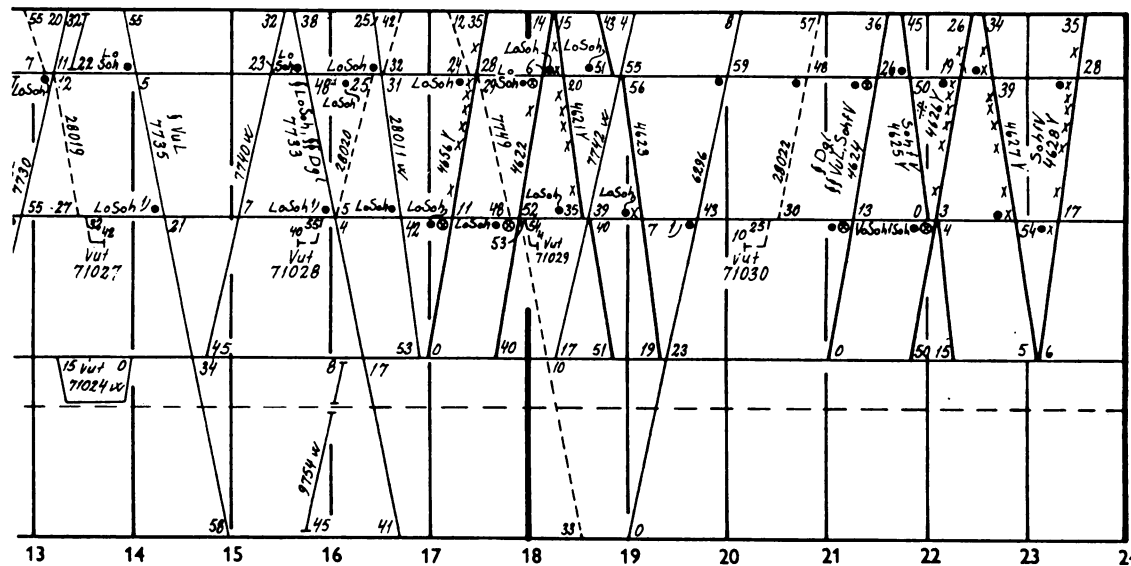
Km.	Statens järnvägar, spårv. 1.435	Y 2759	Y 2771	Y 2743	Y 2767	Y 2731	P 2755	Y 2737	Y 2921	Y 2741	Y 2757	Y 2935	Y 2733	Y 2919	P 2761	P 2763	7.20
Km.	Statens järnvägar, spårv. 1.435	Y 2784	P 2768	Y 2790	Y 2778	P 3702	Y 2764	Y 2938	Y 2768	Y 2786	G 8680	Y 2782	Y 2752	Y 2776	Y 2746	Y 2746	0.15
857	fr. Stockholm C 35, 10.....	...	17.00	...	...	...	...	...	...	20.00	...	...	...	...	...	...	7.20
287	fr. Boden C 10.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21.00	...	...	...	15.00	17.49	...
0	fr. Vännäs X (2014 b)	Y 5.07	...	Y 6.02	...	Y 7.10	8.17	9.01	...	9.27	Y 10.57	Y 11.01	Y 12.00	Y 14.35	...	...	...
3	Hamberget	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
5	Vännäsby	Y 5.14	...	Y 6.10	...	Y 7.18	8.25	9.14	...	9.36	Y 10.45	Y 11.09	Y 12.08	Y 14.45	...	...	...
7	Brattby	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
12	Gubböle	Y 5.23	...	Y 6.20	...	Y 7.26	8.39	9.23	...	X 9.45	Y 10.53	Y 11.17	Y 12.17	Y 14.56	...	...	...
16	Idöbäcken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
18	Brännland	Y 5.31	...	Y 6.29	...	Y 7.34	8.56	9.32	...	Y 9.54	Y 11.01	Y 11.25	Y 12.26	Y 15.06	...	...	...
24	Klosterbäcken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
31	t. Umeå	Y 5.45	...	Y 6.45	...	Y 7.49	9.10	Y 9.46	...	10.08	Y 11.15	Y 11.39	Y 12.41	Y 15.20	...	...	...
31	fr. Umeå	Y 5.15	...	Y 6.00	...	Y 7.15	8.23	8.29	...	Y 9.32	...	Y 11.45	Y 14.30	...	...	...	...
31	Gammlilavägen	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
33	Oboska	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
34	Lindgård	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
35	Bohem	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
35	Gimonta	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
36	Bergsboavallen	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
39	Bergsbo	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
40	Grönsjön	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
41	Villånne	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
45	Löven	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
46	Lövbacken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
46	t. Holmsund [1020]	Y 5.45	...	Y 6.25	...	Y 7.35	8.53	8.54	...	Y 10.02	...	Y 12.15	Y 15.00	...	...	...	...
0	fr. Holmsund [1020]	...	...	Y 6.30	...	Y 7.18	8.40	9.40	...	Y 10.10	Y 12.37	Y 15.15	...	...	...	...	...
1	Lövbacken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
1	Löven	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
5	Villånne	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
6	Grönsjön	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
7	Bergsbo	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
8	Bergsboavallen	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
11	Gimonta	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
11	Bohem	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
12	Lindgård	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
13	Oboska	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
15	Gammlilavägen	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
15	t. Umeå	Y 6.55	...	Y 7.47	...	Y 8.05	9.28	10.12	...	Y 10.40	Y 13.07	Y 15.40	...	...	...	...	...
15	fr. Umeå	Y 4.05	...	Y 5.12	...	Y 5.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	Klosterbäcken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
28	Brännland	Y 4.30	...	Y 5.31	...	Y 6.05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	Idöbäcken	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
34	Gubböle	Y 4.27	...	Y 5.43	...	Y 6.21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
39	Brattby	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
41	Vännäsby	Y 4.37	...	Y 5.51	...	Y 6.32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
43	Hamberget	X	...	X	...	X	X	X	...	X	X	X	X	X	...	...	...
46	t. Vännäs X (2014 b)	Y 4.45	...	Y 5.58	...	Y 6.41	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
333	t. Boden C 10.....	9.76	...	...	...	13.34	...	...	...	19.54	...	...	...	...	...	...	...
903	t. Stockholm C 10, 35.....	21.34	...	...	...	...	...	...	...	7.35	...	...	...	...	8.50	9.37	14.37

Landstingshus omd. dag före o. halvd. samt sen. o. halvd. 23.40

Ur Sveriges Kommunikationer, nr 5 1952



Ur SJ tdt 176



Vännäs
 Hemberget
Vännäsby
 Brattby skolhem
 Brattbyvärd
 Brattby gård
 Gubböle
 Idebäcken
Brännland
 Brännlandsberget
Umeå
 Gimonäs
Holmsund

Holmsundsbanan har fyllt 50

VK 5.1.72.

ETT 50-ARSJUBILEUM gick ganska tyst förbi vid julkiden. Det var Holmsundsbanans halvsekelånga tillvaro som tyst passerades utan att någon gjorde en särskild markering för det.

Nu är ju inte 50 år så mycket att runna för i järnvägssammanhang i allmänhet, men för Holmsunds samhälle hade den här järnvägstumpen från Umeå stor betydelse då den invigdes en decemberdag med legendariska järnvägsgeneralen Granholm, landshövding Schotte och redaktör Gustav Rosén i spetsen.

Det hade varit krångligt och tidsödande att komma till och från Holmsund, landsvägen över Yttertavla var det dåligt bevänt med. Det bästa dittills var turbotarna Duncker och Svanen och några till.

Strax före jul hade vi här i tidningen under rubriken 'VK för 50 år sedan' ett referat från hur det gick den gången den 20 december 1921 då banan invigdes. Man flaggade längs färdvägen.

När julottna följde några dagar senare var Holmsundskyrkan överfull, då många — stadsbor kan man anta — passade på att provåka tåget.

Då var tåget av största betydelse för persontransporterna. Och för den skull hade man byggt anhalter överallt. Från Umeå station fanns det anhalter och stationer vid Gammliaivägen, Öbacka, Långård (Softehem), Gimonäs, Bergsbodavallen, Bergsoda, Villenäs, Lövsbacken och så då Holmsund. Före bilismens genombrott var järnvägen var mans egenhet så att säga och med tåget kom varorna alltså från mjölken. Nere på Gimonäs station t ex stod man och ryste ut mjölken till väntande kunder medan kolledade loket blåste sot över alltsammans.

Skolskjutsarna med tåg och rälsbuss in i modern tid mellan Holmsund och Umeå är naturligtvis värds en massa.

Magistern, jag måste få gå nu så jag hinner med tåget', var en ganska vanlig replik i t ex 40-tallets skolklasser vid Umeå läroverk.

Det var ganska billigt att åka tåg. Till en början tyckte det ha kostat 1:50 att åka tredje klass tur och retur Umeå—Holmsund, men 1932 hade priset gått ner till 1:25.

<p>8.5.1929</p> <p>Tur och Retur Umeå— LÖVBACKEN Sokl. Kr. 1.25</p> <p>Umeå— LONDON Sokl. Kr. 1.00</p> <p>Umeå— LONDON 3394</p>	<p>Tur och Retur Umeå— LÖVBACKEN Sokl. Kr. 1.25</p> <p>Umeå— LONDON 0000</p>	<p>Utflyktståg Tur och Retur Umeå— LÖVBACKEN Sokl. Kr. 20.00</p> <p>Umeå— LONDON 0000</p>
---	--	---

Några biljetter från tider som varit. Holmsund—Umeå tur 1924 1:50, Hörnsjö—London 1:00, Umeå—Lövsbacken 1932 1:25 och Holmsund—Stockholm tur och retur 20:00 (London var byn vid stambanan, där anhalten senare döptes om till Degernyr — strax söder om Vännäs).

Tur och retur Holmsund—Stockholm med sk utflyktståg kostade 20 kronor. Det var väl billigt, eller hur?

ENDAST GODS NUMERA

De moderna tiderna har inneburit att persontransporterna med tåg mellan Umeå och Holmsund upphört. Men banan har inte lagts ner som på många andra håll. Frågan är om den inte har större nationalekonomisk betydelse i dag än då för 50 år sedan genom de omfattande godstransporter som görs där. Banan har ju byggts ut undan från undan från Holmsund till Umeå hem för SCA:s och Bowaters terminaler och till oljehamnen. Järnvägsstyrelsen har ju fö i ett remissyttrande sagt att det nationalekonomiskt bästa vore att järnvägen fick ta hand om hela cellulosaproduktionen norr om Umeå och transporter godset till Umeå hamn i stället för att bygga dyra sarytare för Bottenviksbarna. Men det vill man naturligtvis inte vara med om på andra håll, så det SJ-förelaget blir det säkerligen inget av med.

FÖRSTA MÖTET MED HOLMSUND

Två av de "rällare" som var med och byggde Holmsundsbanan lever fortfarande. De är Fritz Brodd och Petter Bjurbeck. De kom med banan till Holmsund på den tiden det fanns en massa kaféer i samhället. Bjurbeck har berättat ett hans första kontaktf med skärgårdssamhället var då han skulle gå in på ett av

dessa kaféer. När han öppnade dörren möttes han av en stol som kom farande genom luften. Det gick stundom rätt livligt till i skärgården då.

LITET STATISTIK

Det är svårt med statistik. Men några siffror kanske ändå kan vara av intresse för att belysa utvecklingen och förändringen på Holmsundsbanan. Av ett klipp ur Umebladet 1922 framgår att man den månaden skickat iväg två (2) vagnlaster gods från Holmsund.

1970 lastade man i Holmsund 5,700 godsvagnar och lossade omkring 20,000. De fraktkostnader som betalades vid Holmsunds station uppgår till omkring 6 miljoner kr det året. Men massor av gods betalas vid mottagningsstationen. Skulle allt betalas Holmsund skulle man komma upp till 20 miljoner kanske.

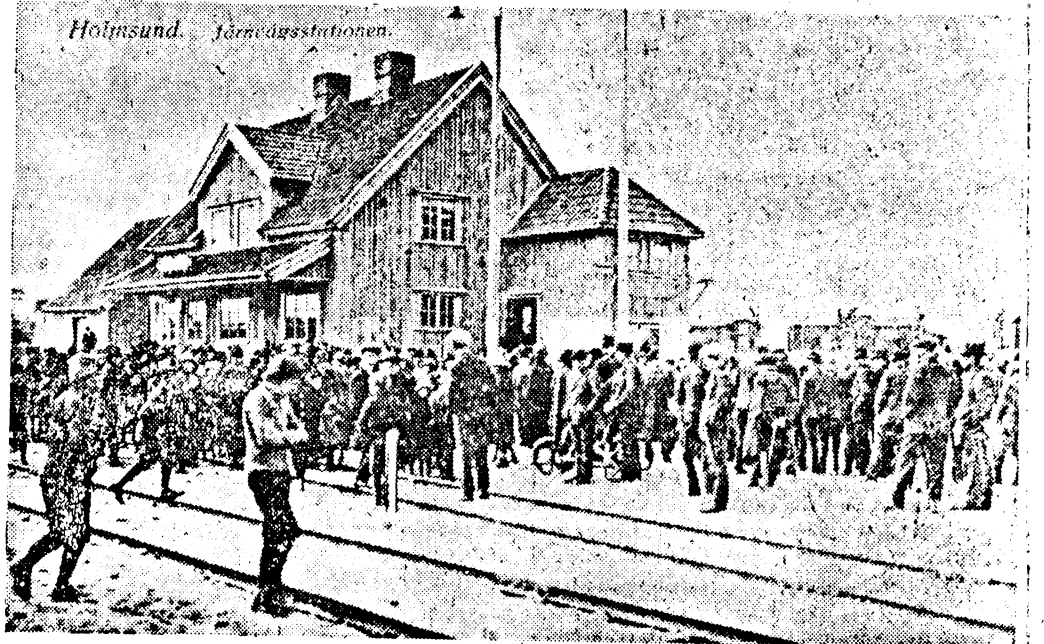
Det var som sagt persontrafikan som var viktigast då för 50 år sedan. Ur samma källa 1922 inhämtas att man den månaden sålde 2,423 stycken biljetter.

Men även om man i Holmsund övergått från att åka tåg till buss fortsätter service för persontrafikan. Den är t o m utökad till att vara hel resebyrå och omsättningen uppgår till 100,000 kr minst. Men nu säljer man inte bara biljetter till Umeå och Gimonäs utan också till Mallorca och Kanarieöarna. Faktiskt.

KURT BOBERG



Så här såg det ut i Holmsund 50 år efter invigningen, där ett oljelastat tåg får avgångssignal av tågklarerare Gunnar Hallberg.



Dagen är den 20 december 1921. Det var den dagen då järnvägen invigdes och massor av människor var i farten. Det var tydligt snöfattigt det året.

Älvsbyn - Piteå

Sedan 1911 års riksdag beslutat anlägga en statsbana Älvsbyn - Piteå, påbörjades arbetena samma år. Banan öppnades för allmän trafik den 1 bkt. 1915. Kostnaderna för banbygget uppgick till 3 535 000 kr, vilket var 100 000 kr mindre än beräknat. Arbetschef var C.J.A. Wästfelt.

"Från Älvsby stn följer banan Pite älv sydvästra strand fram till Sikfors, där älven korsas, och fortsätter sedan längs den andra stranden förbi Arnemark, Böle och Öjebyn till banans slutpunkt, Piteå stad, där förbindelse anordnats med Piteå hamn. Banan har en längd av 52,5 km" /Ur Statens Järnvägar 1906-1931, del II, sid 37/.

Banan anlades med en max. stigning på 25 promille och en minsta kurvradie på 300 m. Vid anläggningen användes begagnade 27,5 kg/m räler från Norra stambanan. 9 st nya trafikplatser anlades, varav den största var Piteå stad. Därjämte skedde ombyggnad av Älvsbyns bangård. Bron över Pite älv består av ett 15 m betongvalv, ett järnspann på 56 m samt två betongvalv på 20 resp. 24 m.

Linjens persontrafik upphörde 27/5 1972. Godstrafiken har däremot ökat under senare år, bl.a. genom tillkomsten av den nya hamnen Haraholmen, dit ett längre industrispår anlades under 1973. Redan tidigare spåranslutna var SCA:s linerbruk och sågverk i Munksund, vilkes hela produktion sänds på järnväg till Holmsund, samt ASSI:s Lövholmens Bruk /sågverk, board -och pepparsbruk/. Till ASSI kommer stora mängder massaved per järnväg, bl.a. från Sorsele samt området längs Malmbanan. Ett annat företag med järnvägstransporter är L.M. Ericsson i Öjebyn. Trafiken ombesörjs huvudsakligen med T44-lok.

Sven Israelsson
1977-05-15