

N:o 36.

Ank. till Riksd. kansli den 26 febr. 1909, kl. 12 midd.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag dels för undersökning rörande inrättande af farled mellan sjöarna Uddjaure och Storafvan, dels ock för upprensning af det s. k. Väckholmssundet.

(R. A.)

1:o.

Kungl. Maj:t har i statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för undersökning och uppgörande af arbetsplan för inrättande af farled mellan sjöarna Uddjaure och Storafvan äfvensom genom sistnämnda sjö på extra stat för år 1910 anvisa ett belopp af 10,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna beloppet.

Undersökning
rörande in-
rättande af
farled mellan
sjöarna Udd-
jaure och
Storafvan.

I detta ärende har föredragande departementschefen anfört följande:

»Detta ärende sammanhänger med frågan om inlandsbanans framdragande genom denna trakt.

Den först definitivt undersökta sträckningen genom Sorsele, Arjepluog och nedre delen af Jokkmokks socken var från Gubbträsk framdragen öfver Kasker mellan sjöarna Uddjaure och Storafvan, vidare förbi Plassakårtje öfver Naustajokk till Kadnejaure.

Emellertid framhölls af öfverjägmästarna i Skellefteå och Umeå distrikt äfvensom af flera jägmästare i de till nämnda distrikt hörande revir, att inlandsbanan i den sålunda undersökta sträckningen skulle få ett alltför västligt läge och komma att ligga för nära barrskogsgränsen, samt att det därför ur skogshandteringens synpunkt vore fördelaktigt, om linjen från gränsen mellan Stensele och Sorsele socknar framdroges längs en östligare sträckning förbi Afvaviken vid Storafvans södra ända öfver Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure å ofvannämnda linje.

Sträckningen af de båda linjerna framgår tydligare af en karta, som finnes fogad vid den till 1907 års Riksdag aflättna nådiga propositionen, n:r 162, angående anslag för ytterligare undersökningar rörande inlandsbanan m. m.

Till stöd för den östligare linjens företråde hade anförts, att, när de flottbara vattendragen i dessa trakter i allmänhet framrunne från nordväst mot sydost, skulle ifrågavarande del af banan med en sådan östligare sträckning enligt nämnda skogsstatstjänstemäns åsikt komma att behärska en skogsareal af omkring 534,000 hektar i stället för 327,000 hektar med den västligare sträckningen öfver Kasker äfvensom komma att skära de större vattendragen på ställen, som vore lämpligare för uppsamling af virke.

I skrifvelse den 9 april 1907 anförde järnvägsstyrelsen beträffande denna fråga, att styrelsen ansåge sig hafva anledning antaga, att den definitivt uppstakade linjen öfver Kasker vore den i tekniskt afseende fördelaktigaste, och att en linje, framdragen förbi Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure å förutnämnda linje, komme att blifva icke oväsentligt längre än linjen öfver Kasker samt erhålla ofördelaktigare lutnings- och krökningsförhållanden än denna, hvarigenom den skulle blifva mindre lämplig för större malmtrafik. Då det emellertid vore outredt, huruvida banan borde afses för hufvudsakligen malmtransport eller för öfvervägande transport af skogsprodukter, och det syntes uppenbart, att sträckningen förbi Afvaviken ur skogshandteringens synpunkt vore att föredraga framför sträckningen öfver Kasker, ansåg järnvägsstyrelsen önskligt, att, innan banans läge uti ifrågavarande trakter blefve fastslaget, definitiv undersökning af en sträckning förbi Afvaviken verkställdes för utrönande af möjligheten att erhålla ett sådant östligt läge för banan, som tillfredsställde skogshandteringens kraf, på samma gång som banans lämplighet för eventuell större malmtransport icke allt för mycket äfventyrades.

Sedermera har järnvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 5 november 1907 öfverlämnat af förste aktuarien och föreståndaren för

styrelsens statistiska kontor, filosofie doktorn Karl Key-Åberg verkställd ekonomisk-statistisk utredning rörande ifrågasatta sträckningar af inlandsbanan genom Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län jämte trafikberäkning för hela bandelen Orsa—Gällivare.

Denna af Key-Åberg utförda undersökning har gifvit vid handen, att det ur skogshandteringens synpunkt vore af synnerlig vikt, att Hornafvans sjösystem sattes i direkt kommunikation med inlandsbanan.

Innan jag redogör för de af Key-Åberg i sådant afseende ifrågasatta alternativ, ber jag få nämna, att sjökedjan Hornafvan—Uddjaure—Storafvan, som utgör ett led i Skellefteälfvens flodsystem, omfattar en areal af 666 kvadratkilometer. Den öfversta af dessa sjöar, Hornafvan, ligger 425 meter öfver hafvet och är mycket djup, den mellersta och den nedersta ligga respektive 419,2 och 418,6 meter öfver hafvet och äro jämförelsevis grunda. Uddjaure och Storafvan, som sinsemellan förbindas af de s. k. Kaskerströmmarna, förenas med Hornafvan genom de s. k. Arjepluogsströmmarna. Genom de trånga och strida Kaskerströmmarna kunna endast framföras smärre ångbåtar, under det Arjepluogsströmmarna icke ens medgifva framkomst af pramar. Emellertid bedrifves å sjökedjan ångbåtstrafik på så sätt, att en ångare underhåller förbindelsen mellan Storafvans sydspets, den s. k. Afvaviken, och Skeut, Arjepluogs uthamn, en annan ångare mellan Arjepluog och Jäckvik i Hornafvans nordända.

Key-Åberg har, såsom nämnts, ansett det vara af synnerlig vikt, att Hornafvans sjösystem sättes i direkt kommunikation med inlandsbanan; och har han därvid ifrågasatt två alternativ, antingen att, om banan framdrages öfver Kasker, den då direkt eller, medelst stickspår, indirekt skulle beröra Lulepotten, som genom sjön Kakel står i trafikabel förbindelse med Hornafvan, eller ock, om banan framdroges förbi Afvaviken, att Arjepluog- och Kaskerströmmarna kanaliseras, därvid en enda sammanhängande segelled skulle åstadkommas mellan Afvaviken och Hornafvans västra ända. Den direkta kommunikationen mellan inlandsbanan och Hornafvan har Key-Åberg tillmätt så stor betydelse, att, ehuruval han förordat en östligare sträckning förbi Afvaviken såsom ur skogshandteringens synpunkt öfverlägsen linjen öfver Kasker, han dock ansett sistnämnda linje, vederbörligen förbunden med Lulepotten, vara att föredraga framför sträckningen förbi Afvaviken, för den händelse icke förberörda kanaliseringsprojekt skulle komma till utförande.

Jag tillåter mig här erinra, att Eders Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 31 december 1907 anbefallt järnvägsstyrelsen att definitivt

undersöka, bland andra järnvägssträckningar, dels en alternativ sträckning berörande Lulepotten dels ock en i förhållande till den redan utstakade linjen ur skogshandteringens synpunkt lämpligare, mera östligt gående linje från någon punkt söder om Gubbträsk och vidare öfver Gubbträsk—Afvaviken—Kikkejaure—Jäknajaure—Kadnejaure. I sammanhang härmed bemyndigades järnvägsstyrelsen att för dessa och andra ändamål använda, utöfver hvad af till undersökningar rörande inlandsbanan förut beviljade anslag tagits i bruk, ett belopp af högst 83,000 kronor, som 1907 års Riksdag anvisat för verkställande af ytterligare undersökningar rörande inlandsbanan m. m.

Beträffande det af Key-Åberg omnämnda kanaliseringsprojektet ber jag få nämna, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan genom nådigt bref den 31 oktober 1896 erhållit befallning att föranstalta om uppgörande af plan till inrättande af farled mellan Uddjaure och Hornafvan; och enligt nådigt bref den 6 september 1901 anbefalldes styrelsen att låta verkställa undersökning för upprättande af alternativ plan till sådan farled.

I sin förutnämnda underdåniga skrifvelse af den 5 november 1907 har järnvägsstyrelsen meddelat, att, enligt hvad styrelsen inhämtat, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen å sin tid uppdragit åt dåvarande majoren, numera öfversten i väg- och vattenbyggnadskåren Fr. Wijnbladh att utföra nämnda arbeten, och skulle därvid utarbetas 2 alternativa arbetsplaner för anläggningen, afseende den ena farled för fartyg med 6 meters bredd, 36 meters längd och 2 meters djupgående, den andra farled för fartyg med 4,5 meters bredd, 22,5 meters längd och 1,5 meters djupgående. Då emellertid, enligt hvad öfversten Wijnbladh i ett till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 31 augusti 1901 afgifvet yttrande anfört, farleden i Kaskerströmmarna mellan Storafvan och Uddjaure ej är uppressad till större djup, än att den nått och jämnt kan passeras af fartyg med 4,5 meters bredd och 1,5 meters djupgående, och då, enligt hvad öfversten Wijnbladh vidare framhållit, jämväl en del ställen i såväl Storafvan som Uddjaure ej äro trafikabla för större fartyg än de nu nämnda, har järnvägsstyrelsen — under erinran, hurusom genom inlandsbanans sträckning förbi Afvaviken trafiken mellan Storafvan och Uddjaure torde komma att blifva väsentligen större än som varit att påräkna, innan det ifrågasatts att genom en inlandsbana beröra sjösystemet i fråga — uttalat önskvärldheten af att ifrågavarande plan för kanalisering blifve i så måtto kompletterad, att den komme att afse inrättande af farled med de större af de här ofvan angifna alternativa dimensionerna icke endast mellan Hornafvan och Uddjaure utan äfven mellan sistnämnda

sjö och Storafvan ända fram till sådan plats vid södra sidan af denna sjö, där lämplig förbindelse kan erhållas med inlandsbanan i den ifrågasatta sträckningen öster om Afvaviken.

Med anledning af detta järnvägsstyrelsens uttalande öfverlämnades genom nådig remiss den 27 februari 1908 förenämnda skrifvelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att tagas i öfvervägande vid uppgörande af förenämnda planer till inrättande af farled mellan sjöarna Uddjaure och Hornafvan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nu i underdånig skrifvelse den 6 juli 1908 meddelat, att fullständiga arbetsplaner till inrättande af farled mellan sjöarna Hornafvan och Uddjaure redan blifvit upprättade enligt de båda i järnvägsstyrelsens skrifvelse omförmälda alternativ. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar tillika, att en komplettering af det föreliggande farledsförslaget, på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt, synes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vara mycket naturlig och under alla omständigheter förr eller senare böra komma till utförande samt möjligen äfven vara af betydelse för inlandsbanan. Emellertid torde, säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, något bidrag till undersökningskostnaderna hvarken i form af, såsom vanligt är, kostnadsfri handtlangning eller på annat sätt i förevarande fall vara att påräkna från kommuner eller enskilda, hvadan statsverket ensamt torde få vidkännas dessa kostnader, hvilka icke på förhand kunna närmelsevis uppskattas, men säkerligen komma att uppgå till minst 10,000 kronor, då handtlangningskostnaden däri inbegripes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför vidare.

Det årliga anslaget till undersökningar af mindre hamnar och farleder samt till upprättande af planer till anläggning eller ombyggnad af broar uppgår endast till 10,000 kronor; och skulle således, därest kostnaden för ifrågavarande undersökning skulle bestridas af medel ur nu nämnda anslag, för året intet återstå för understödjande af de merendels talrika framställningar om statsbidrag, hvilka årligen till styrelsen inkomma. Om statsbidraget fördelades på flera år med viss del hvarje år, skulle anslaget ifråga ändock blifva till väsentlig del redan på förhand disponerad.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslår därför, att Eders Kungl. Maj:t ville till undersökning och upprättande af arbetsplan för farled jämväl med det större djupet 2,3 meter från Uddjaure till Storafvan samt genom sistnämnda sjö fram till sådan plats vid dess södra ända, där lämplig förbindelse kan erhållas med inlandsbanan, därest denna

skulle komma att framdragas öster om Afvaviken, anvisa särskilda medel till ett belopp af förslagsvis 10,000 kronor.

Såsom Eders Kungl. Maj:t behagade finna af den redogörelse jag nu lämnat, torde det för bedömande af frågan om inlandsbanans lämpligaste sträckning genom ifrågavarande trakt vara af vikt, att en undersökning verkställes rörande möjligheten att inrätta farled för mera djupgående fartyg äfven mellan sjöarna Uddjaure och Storafvan samt genom denna sjö till lämplig förbindelsepunkt med inlandsbanan, en undersökning, som ju under alla förhållanden skulle hafva sin betydelse. Då emellertid kostnaderna för en sådan undersökning, hvartill något bidrag från kommuner eller enskilda icke torde vara att förvänta, synas komma att uppgå till ett afsevärdt belopp, enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning till minst 10,000 kronor, lär det icke böra ifrågasättas att därtill använda det af Riksdagen för hvarje år anvisade anslag till undersökningar af mindre hamnar och farleder m. m., utan torde särskilda medel böra anslås. Närmast till hands skulle ju då ligga att för ändamålet taga i anspråk de af Riksdagen för undersökningar och utredningar angående inlandsbanan beviljade anslag. Emellertid hafva vederbörande i järnvägsstyrelsen på förfrågan meddelat, att dessa anslag icke lämna tillgång härtill. Den 1 december 1908 utgjorde nämligen behållningen å dessa anslag 86,756 kronor 92 öre. Af detta belopp äro afsedda 34,400 kronor för utredningar angående elektrisk drift, 500 kronor för ekonomiska utredningar, 35,300 kronor för utredande — genom såväl okulära linjeundersökningar och undersökningar om elektrisk drift som ekonomiska utredningar — huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggande af bibanor, samt återstoden för öfriga linjeundersökningar äfvensom byråarbeten.

Jag anser därför, att anslag för ändamålet bör äskas af Riksdagen. Beloppet torde kunna bestämmas till 10,000 kronor. Skulle detta icke förslå, lär återstoden kunna anvisas från anslaget till undersökningar af mindre hamnar och farleder m. m.»

Till sist anför departementschefen, att det vore angeläget, att ifrågavarande arbete kunde verkställas redan under innevarande år.

På grund af hvad sålunda blifvit till statsrådsprotokollet anfördt, får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, må för undersökning och uppgörande af arbets-

plan för inrättande af farled mellan sjöarna Uddjaure och Storafvan äfvensom genom sistnämnda sjö på extra stat för år 1910 anvisa ett belopp af 10,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af tillgängliga medel redan under innevarande år utanordna beloppet.

2:o.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning har Riksdagen för upprensning af det s. k. Väckholmssundet beviljat ett anslag af 250,000 kronor och däraf på extra stat anvisat för år 1908 ett belopp af 100,000 kronor och för år 1909 ett belopp af 75,000 kronor.

Upprensning
af det s. k.
Väckholms-
sundet.

Kungl. Maj:t har nu föreslagit Riksdagen att af nämnda anslag på extra stat för år 1910 anvisa återstående 75,000 kronor.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till denna Kungl. Maj:ts framställning, må af det för upprensning af det s. k. Väckholmssundet beviljade anslaget å 250,000 kronor på extra stat för år 1910 anvisa återstående 75,000 kronor.

Stockholm den 26 februari 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.
