

Nr 10.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1919 kl. 12 m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 10 i anledning av herr Roséns inom första kammaren väckta motion nr 128 om åvägabringande av utredning beträffande åtgärder för skapande av förbättrade kommunikationer med Tärna socken och Vilhelmina sockens fjällbygd.

Närvarande: Herrar Eriksson i Stockholm, Björklund, Pehrsson i Bramstorp, Edberg och Werner.

Uti en inom första kammaren väckt motion nr 128 hemställde herr Rosén, att första kammaren måtte för sin del besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om skyndsamt utredning om de åtgärder, som lämpligen borde vidtagas för skapande av sådana kommunikationer med Tärna socken och Vilhelmina sockens fjällbygd, att handelsförbindelser mellan dessa trakter och Sverige må komma till stånd, samt vidtagande av de åtgärder, som av utredningen kunde föranledas.

Motionen hänvisades av första kammaren till dess andra tillfälliga utskott, som, efter att hava i ärendet inhämtat yttrande av länsstyrelsen i Västerbottens län, i avgivet utlåtande, nr 17, anfört följande.

»Inom Tärna och Vilhelmina socknar i Västerbottens län finnas såsom bekant mycket vidsträckta områden, vilka på grund av sitt isolerade och från kommunikationer avlägsna läge ännu icke kunnat erhålla de förbindelser med det egna landet, som uppenbarligen äro önskvärda och av stort behov påkallade.

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 13 saml. 3 avd. 10 häft. (Nr 10.) 1

Vad Tärna socken beträffar, tillåter sig utskottet erinra om följande. De åtgärder, som statsmakterna hittills vidtagit för förbättrande av befolkningens i denna socken vägförbindelser, hava huvudsakligen varit inriktade på åstadkommandet av sådana kommunikationer, som vore ägnade att underlätta varuutbytet med den norska handelsplatsen Mo vid Ranenfjord. Dessa åtgärder från svensk sida hava givetvis betingats av den omständigheten, att avståndet från Tärna kyrkoby till Mo är omkring 120 kilometer, men från Tärna kyrkoby till närmaste järnvägsstation på norra stambanan, Hällnäs, omkring 310 kilometer. Upprättande av lämplig handelsförbindelse mellan Tärna socken och det egna landet har under sådana omständigheter svårligen kunnat åstadkommas.

Visserligen har riksdagen år 1910 anslagit medel för anläggande av en ödebygdsväg av enklaste slag från Luspen vid Storumans östra ända till Tärna; men denna omkring 144 kilometer långa vägsträcka lär f. n. icke befinnas i det skick, att den kan tjäna som kommunikationsled för framforsling å barmark av de varupartier, som avyttras från och inköpas till Tärna.

Genom beslut om den s. k. inlandsbanans byggande med tilltänkt station vid Storumans östra ända har emellertid frågan om förbättrad kommunikation för Tärnabefolkningen kommit i ett förändrat läge, och det bör otvivelaktigt vara statsmakterna angeläget att söka bidra till åstadkommande av ordentliga kommunikationer med denna station. För detta ändamål synes den ovannämnda ödebygdsvägen mellan Luspen och Tärna by lämpligen böra förbättras och, där så behöves, omläggas samt i övrigt fullständigast till vinnande av förbindelse med inlandsbanan. Härigenom skulle för visso den handel, som bedrivits med Norge, kunna överflyttas till vårt land.

Länsstyrelsen i Umeå har anfört, att Tärna socken har ett produktionsöverskott av livsmedel, som det bör vara för staten angeläget att bevara för den inhemska konsumtionen. Därtill kommer, att i Tärna socken påträffade malmförekomster giva grundad förhoppning om en lönande gruvdrift i dessa trakter. För att möta den ökade trafik, som borde bli följdens dels av sistnämnda omständighet, dels av ett målmedvetet arbete på att omlägga Tärna sockens handelsförbindelser, fordras uppenbarligen, att vägförbindelserna väsentligen förbättras. Länsstyrelsen säger sig fördenskull hava hos kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort framställning om förordnande av förrättningsman för upprättande av förslag till anläggning av en väg mellan Tärna kyrka och Slussfors, vilken väg, om den skall komma till stånd, det måste bli en statens

sak att bygga och även underhålla till dess väghållningsskyldigheten möjligen bliver överflyttad till landstingsområdet.

Den ifrågavarande motionen syftar emellertid än längre, i det att den avser vägförbindelse från Tärna by ända till blivande järnvägsstation vid Storumans östra ända.

Det förefaller utskottet som om detta motionärens förslag åtminstone måste göras till föremål för närmare undersökning, därest man vill vinna verklig visshet om möjligheten att nå det åsyftade och önskvärda målet, nämligen handelsförbindelsernas omläggning åt svenska sidan till Ty under vissa årstider skulle förbindelsen mellan järnvägsstationen och Tärna by vara omöjliggjord, om vägens slutpunkt blir Slussfors. Därjämte torde böra påpekas, att å sträckan Slussfors—Storumans järnvägsstation finnes en rätt talrik befolkning, som ävenledes har behov av en under alla årstider framkomlig vägförbindelse till inlandsbanan.

Redan av vad sålunda anförts finner utskottet motionärens hemställan vara värd beaktande. Den omständigheten, att Tärna för närvarande är en av vårt lands fattigaste och i åtskilliga avseenden mest vanlottade socknar, talar för att statsmakterna böra genom inrättande av bättre kommunikationsleder bereda befolkningen en drägligare tillvaro. På kommunens medverkan torde därvid ej kunna räknas; dess areal är cirka 380,000 har, varför vägsträckorna bli så betydande, att statsmakternas bistånd skulle vara påkallat även för en ekonomisk långt bättre lottad befolkning än Tärnas.

Men även andra skäl mana till åtgärder i angiven riktning. T. f. överjägmästaren i Umeådistriktet A. Sylvén har i ett till utskottets förfogande ställt yttrande över den förevarande motionen anført bl. a.:

»Att också staten själv har stora intressen att tillvarataga efter sträckan Stensele—Tärna framgår bl. a. därav, att inom Västra Stensele revir — omfattande västra delen av Stensele samt hela Tärna socken -- staten äger ej mindre än 52,690 har oavvittrade skogsmarker, därav inom Tärna 22 790 har. Som någon uppskattning av skogstillgången å dessa områden icke förekommit, kunna icke ens närmelsevis lämnas några uppgifter härutinnan. Visst är emellertid, att i och med inlandsbanans framdragande stora möjligheter uppstå att avsätta virke och virkesavfall av snart sagt alla dimensioner även inom åtminstone stora delar av dessa vidder, därifrån avsättning av virke förut på grund av för dyra flottningsskostnader omöjliggjorts. Industriella anläggningar, såsom kolugnar och sågverk samt måhända även trämassfabriker o. s. v., torde för visso vara att påräkna vid Luspen, där inlandsbanan passerar Storumans östra del, och varigenom fördelaktig avsättning bör kunna påräknas för skogsprodukter från särskilt hela västra delen av Stensele ävensom Tärna sockens såväl enskilda som statsskogar. Ett par sågverk äro redan uppförda vid Luspen, tomt för kolugnar m. m. inköpt o. s. v. Bland andra tilltänkta industriella anläggningar må nämnas, att ett jämförelsevis större

tegelbruk är planerat uppefter Storuman — en anläggning av utomordentlig betydelse ej minst för Tärnabygden.

Den oerhörda betydelsen även från bevakningssynpunkt av förbättrade kommunikationsleder mellan Stensele och Tärna framgår bäst därav, att Tärna bevakningstrakt, omfattande hela Tärna socken, handhaves av en enda kronojägare, boende i Tärna, varjämte Slussfors bevakningstrakt, omfattande omkring 137,000 har, likaledes förestås av en kronojägare, bosatt i Slussfors. Det torde icke behöva framhållas, huru svårskötta bevakningstrakter av sådan oerhörd omfattning måste vara utan tillgång på kommunikationer. Även för skogsstatspersonalens resor och förrättningar i övrigt, därvid under nuvarande förhållanden många dagar måste ödslas bort vid motvind och storm på de stora sjöarne med deras små och otillräckliga båtar o. s. v. vid transporter av manskap, proviant och redskap m. m., vore ju förbättrade kommunikationer av oskattbart värde. Kunde därtill i Umnässjön och möjligen i Gardsjön eventuellt insatta större båtar konstrueras jämväl för bogsering av virke, skulle givetvis detta för nerflottningen av virke genom dessa folkfattiga trakter vara av stor betydelse såväl för kronan som för enskilda skogsägare efter sjösystemet i fråga.

Av det ovan anförda torde framgå, att den väckta motionen såväl för statens i många avseenden stora intressen inom de trakter, varom fråga är, som ock för hela Tärna och västra Stenselebygden liksom för i många fall hela Västerbottens län är icke blott till fullo berättigad utan även av en utomordentlig betydelse, väl värd det beaktande och det bifall från statsmakternas sida, varpå man i härvarande bygder så livligt hoppas.

Den befolkning, som liksom Tärnaborna hänvisats att bygga och bo under så många umbäranden och försakelser, varom utomstående ej kunna göra sig ens en föreställning, och så avstängda från nära nog all beröring med yttervärlden, synes mig framför andra väl förtjäna att av staten hågkommas på sätt i motionen närmare framhållits.»

Även ur jordbrukssynpunkt synes förhållandena i Tärna vara värda att uppmärksammas. I de omfattande ekonomiskt-statistiska utredningar rörande tvärbanor i övre Norrland, som inom järnvägsstyrelsen utarbetats av byrådirektören Sven Norrman, anføres bl. a. följande: »Det siluriska området är särskilt betydligt inom huvudälvens källområde, Tärna socken, som därför äger med hänsyn till sin nordliga breddgrad och ansenliga höjd över havet exceptionella betingelser för jordbruk och boskapsskötsel.» Denna upplysning bör även ses i samband med en uppgift i »Emigrationsutredningen» av professor Gustav Sundbärg, att i Tärna årligen produceras 953 kg. mjölk per inbyggare.

Beträffande Vilhelmina sockens fjällbygd så äro förhållandena därstädes i viss mån likartade; såsom länsstyrelsen framhåller, är denna bygd så gott som i saknad av varje slags körbar väg. Uppenbart synes vara att Tärna socken, och detsamma torde i väsentliga avseenden gälla även beträffande Vilhelmina sockens fjällbyggd, erbjuder naturrikedomar, som böra tillvaratagas och utnyttjas. Men enda möjligheten

härför är inrättandet av kommunikationer. Riksdagen anvisar visserligen medel såväl å allmänna vägbyggnadsanslaget som till enklare vägar, ödebygdsvägar och utfartsvägar i de fyra nordligaste länen, men dessa medel äro avsedda att fördelas på en mångfald vägföretag i olika delar av landet. För nu berörda företag synas särskilda åtgärder vara erforderliga, därest befolkningen i dessa fjällbygder inom rimlig tid skall erhålla önskvärd förbindelse med egna landet och ej uteslutande hänvisas till Norge. Stora summor offras för försvenskningens arbetet bland befolkningen i Norrbottens finnbygd. Det gäller att vidtaga sådana åtgärder, att ej liknande arbete i sinom tid måste upptagas i nu ifrågavarande gränstrakter. En uppoffring från statens sida i syfte att knyta denna isolerade fjällbefolkning närmare samman med det egna landet, så att den icke längre må vara för sin existens beroende av vårt grannland, synes utgöra en fosterländsk gärning, vars betydelse icke bör underskattas.»

Utskottet hemställde, att första kammaren måtte för sin del besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning rörande de åtgärder, som lämpligen borde vidtagas för åstadkommande av sådana kommunikationer med Tärna socken och Vilhelmina sockens fjällbygd, att handelsförbindelser mellan dessa trakter och det övriga Sverige må komma till stånd, samt vidtagande av de åtgärder, som av utredningen kunde föranledas.

Utskottets hemställan bifölls av första kammaren, vilket beslut därefter genom protokollsutdrag delgivits andra kammaren, som hänvisat ärendet till sitt tredje tillfälliga utskott.

Under åberopande av vad första kammarens andra tillfälliga utskott i sitt ovan återgivna utlåtande anfört får utskottet hemställa,

Utskottet.

att andra kammaren måtte biträda första kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 16 maj 1919.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.