

Nr 44.

Av herr Svedberg m. fl., om ytterligare åtgärder för att i fall av behov bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter.

Den 28 december 1949 undsattes genom en skidpatrull hemmansägaren Henning Lindmark och hans familj i Vaxnäs vid sjön Hornavan, 8 mil norr om Arjeplog. Familjen hade då till följd av djup och ospårad snö varit isolerad i en månad. Telefonen hade under tiden varit den enda förbindelsen med yttvärlden. Försök att medelst flygplan bispringa familjen Lindmark hade på grund av den svåra väderleken icke lyckats. Detta rapporterades i de dagliga tidningarna den 29 december 1949. Dagen efter — den 30 december 1949 — meddelades i tidningarna, att man »upplever den värsta snövintern på många år i Norrbottens inland». Läget skildras med följande ord: »Från Treriksröset i norr till Arjeplog i söder ligger snön så djup, att folk inte kan gå ut i skogsarbete, och de ofrusna myrarna göra, att folk inte kan ta sig fram utan snöskor. Snön är på sina ställen så djup och lös, att skidåkare sjunka ned till knäna och hästarna ha på flera ställen försetts med snöskor.» Området saknar elektriskt ljus och fotogenen börjar tryta. Det heter vidare: »Margarinet var slut redan före jul och nu börjar det bli ont även om smör och kött. Man överväger att be länsstyrelsen om hjälp för att få upp matvaror med bil eller flyg. Genom det våldsamma snöfallet inställdes postgången annandag jul...»

Om läget i Kvikkjokk underrättade TT genom tidningarna den 2 januari 1950: »Jokkmokks brandkärs amfibiebil startade på nyårsdagen till Kvikkjokk för att föra fram livsförnödenheter till den isolerade byn. Färden blev mycket strapatsrik, och vid 18-tiden körde bilen genom isen på sjön Saggat, tre mil från målet. Sent på kvällen låg bilen fortfarande kvar i vattnet utan att kunna fortsätta färden. Proviant och bränsle hade man lastat på en släpkälke, och även denna ligger i vattnet. Det är fara för att en stor del av transporten förstöres. I Kvikkjokk råder stor förstämning. Man har ont om proviant i byn. Potatis, smör och ägg är man alldeles utan.»

Enligt TT:s underrättelser i tidningarna den 3 januari 1950 hade situationen på grund av snöfallet blivit synnerligen svår i ytterligare ett antal byar. Följande uppgifter kunna hämtas ur TT:s material: »Byn Peuraure i Jokkmokks socken några mil söder om Kvikkjokk hade varit isolerad sedan en månad, och situationen har nu blivit synnerligen prekär. Från Jokkmokk sändes med flyg i början av december (1949) en laddning matvaror, och man hoppades då att isoleringen skulle kunna brytas rätt snart.

Så blev emellertid inte fallet. Då arbetade man flera dagar med att köra upp en skogsväg fram till Årrenjarka vid sjön Saggat. Vägen har emellertid snöat igen, och snödjupet mäter inte mindre än 180 cm. Läget är allvarligt och befolkningen vädjar nu till myndigheterna att göra vad som är möjligt för att komma till undsättning. — — — Byn Vikenäs vid Vojmsjöns västra strand har varit helt isolerad under tre veckor. På grund av isförhållandena har det varit omöjligt att ta sig över sjön de 2½ kilometerna fram till vägen Vilhelmina—Dikanäs, vilken måste nås för att komma fram till provianteringsplatsen Tresund. — — — Många byar efter Malgomajsjön och Kultsjöns östra strand ha haft liknande svårigheter. I Juktådalen i Sorsele kämpa de omkring åttio invånarna med stora svårigheter. Vid Fjosoken och Överstjukten finnes ingen väg och isen är inte bärkraftig, varför befolkningen måste ta sig fram på skidor eller med häst genom skogen, där snön ligger meterdjup.» Av meddelandena framgår också, att byn Nordansjö i Vilhelmina på norra sidan av Malgomajsjön varit avstängd från yttervärlden sedan julafton. Slutligen lämnas den 10 januari 1950 uppgiften, att öarna Holmön och Fjäderägg utanför Umeå med en folkmängd på 330 människor sedan nio dagar tillbaka varit isolerade från yttervärlden.

Ännu flera fakta av liknande slag skulle kunna anföras. Vad här påpekats är emellertid tillräckligt för att belysa huru svåra förhållandena under innevarande vinter varit för många människor i våra nordliga, glest befolkade trakter. Vägväsendet är svagt utvecklat och möjligheterna att över land komma fram med motorfordon ytterst begränsade, när stora mängder snö lagras över icke fast tillfrusen mark och sjöar. Vid sjuk- och olycksfall uppstå under sådana förhållanden förtvivalde lägen. Svårigheterna att komma fram med ambulansflyg äro ofta oöverbärliga.

Det måste anses vara av synnerlig vikt även för näringslivet, särskilt skogsbruket, att dessa nejder icke bli fullkomligt avfolkade. Landet har ett intresse av att befolkningen hålles kvar. Under osäkra levnadsförhållanden kan detta bli en olöslig uppgift. Därför måste det anses som ofrånkomligt att myndigheterna göra allt vad som kan göras för att skapa tryggare och drägligare villkor för ödebygdernas invånare. Det verkar i våra dagar som tomt prat, då man inför statsmakterna klagar över vissa bygders avfolkning men samtidigt visar ringa intresse för att angripa de svagheter i samhällsorganisationen, på vilka denna kritiserade folkrörlighet bygger. De svenskar, som även i vidriga lägen äro sina hembygder trogna, böra på allt sätt stödjas genom offentliga inskridanden. Särskilt gäller detta befolkningen i de trakter, som brukas nämnas ödemarker.

Innevarande vinters här berörda vidrigheter för många svenska medborgare i dessa trakter måste bli en anledning för samhällets organ att söka skapa en åtminstone något så när betryggande stödorganisation åt denna del av befolkningen. Undertecknade tänka härvid närmast på omständigheterna under svåra snövintrar. Det är genom praktisk erfarenhet visat, att motorfordon för marktransport och flygplan av vanliga typer i många

fall icke kunna fungera under sådana förhållanden, som rått under vintern 1949—50. Det vill synas som om flygning med helikopter härvidlag skulle erbjuda en effektivare väg. Start- och landningsmöjligheter underlättas i hög grad genom användning av helikopter. Som exempel kan nämnas, att man under innevarande vinter börjar begagna helikopter för postbefordran till Stockholms yttre skärgård. Även turister i fjällregionerna, som komma i fara genom snöstormar och vilsegång, skulle kunna säkrare undsättas genom användning av helikopter. Vad dessa över huvud taget skulle betyda för isolerade ödemarksbyar ligger i öppen dag.

Undertecknade ifrågasätta, huruvida det icke skulle vara ändamålsenligt, att staten för ovan nämnda hjälpmedel anskaffade ett antal helikoptrar för att placeras på lämpliga orter i Norrland. I detta sammanhang kunde också tänkas, att helikopter användes jämväl som ambulansflyg, möjligen baserad vid militära flygförläggningar, där tillgång på kompetenta flygare finnes. Denna flygmateriel skulle eventuellt även kunna användas för andra ändamål.

Med anledning av vad här anförts hemställes,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om ytterligare åtgärder för att i fall av behov verksamt bispringa befolkningen i landets glest bebodda nordliga trakter, särskilt under svårartade snövintrar,

att därvid särskilt frågan om användning av helikopterflyg vid undsättning av orter och människor, som kunna vara i behov därav, beaktas och

att — i den mån detta anses erforderligt — för riksdagen snarast möjligt framläggas förslag i ärendet.

Stockholm den 19 januari 1950.

Lage Svedberg.

Per Olofsson.

J. F. Grym.

Carl Eriksson.

H. Sten.

E. Hj. Nyström.

Hugo Sundberg.

Einar Persson.

Karl Aug. Johanson.

Emil Näsström.

Nils A. Larsson.

A. Gillström.

Sven Edin.

Sven Boman.

Ewald Johannesson.

Bengt Elmgren.

Ture Nerman.

Lars E. Andersson.

P. G. Lundgren.