

N:o 52.

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående en väganläggning mellan Wistträsk och Glommerträsk; gifven Stockholms slott den 20 Mars 1891.*

Under återopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civil-ärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva att från af Riksdagen till vägbyggnader anvisade medel anslag må till den i statsrådsprotokollet omförmälda väganläggningen mellan Wistträsk och Glommerträsk kunna anvisas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlitage i allmänhet stadgade vilkor att statsbidraget icke må utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för väganläggningen beräknade kostnaden.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**O S C A R.**

*V. L. Groll.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20  
mars 1891.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern friherre ÅKERHJELM,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve LEWENHAUPT,  
Statsråden: herr friherre VON OTTER,  
herr WENNERBERG,  
friherre PALMSTIERNA,  
friherre VON ESSEN,  
friherre ÅKERHJELM,  
ÖSTERGREN,  
GROLL och  
WIKBLAD.

---

Departementschefen, statsrådet Groll anförde derefter:

»Ut i underdånig skrifvelse af den 10 november 1890 har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län anført, att genom det under den senare mansåldern inom nämnda län bedrifna vägarbetet, omfattande omkring ett hundra svenska mil, behovet af utfartsvägar till kusten från de jemförelsevis tätare befolkade dalgångarne omkring länets hufvudfloder blifvit nödortfigt tillgodosedt, ehuru flere dylika så kallade perpendikulära vägar, med vinkelrät riktning mot kusten, ännu återstode att anläggas; att behovet af dylika slags vägar, hvilka afsåge

befrämjandet af den för befolkningen nödiga tillförseln och afsättningen af landets produkter i den riktning terrängen anvisade och hvilka naturligen bort i första rummet fullbordas, säkerligen jemväl för framtiden komme att med befolkningens egna krafter fyllas, huru tryckande den ständigt ökade vägbördan till följd af befolkningens gleshet än blefve; att deremot krafter och medel icke räckt till att åvägabringa de tvärvägar, som för den allmänna samfärdseln från den ena floddalen till den andra varit och vore af nöden, i följd hvaraf länet ännu saknade alla vägförbindelser tvärs öfver landet parallela med kusten, om man bortsåge från den stora kustvägen, länets äldsta och länge dess enda väg, hvilken tillkommit såsom den oundärliga landväga förbindelsen med Finland; att samfärdseln mellan orter belägna inne i länets olika dalgångar därför måste ske på det sätt, att den utfartsväg, som från en dalgång funnes, först måste begagnas för att uppnå kustvägen, hvilken derefter följdes till dess den skures af den andra dalgången med den deri befintliga väg, hvilken åter i alldeles motsatt riktning mot den förstnämnda slutligen ledde till målet, i följd hvaraf denna samfärdsel sålunda nödgades tillryggalägga en vägsträcka, som ofta vore flerdubbelt längre än det rätliniga afståndet mellan ändpunkterna; att behovet af förbindelser tvärs öfver land eller så kallade tvärvägar emellan de byggda orterna inom länet länge gjort sig gällande, men att bristen på tillräckliga medel och på bofast befolkning på de stora skogstrakter, som utgjorde vattendelare emellan floderna och vanligen utgjordes af kronans marker, hittills ställt oöfvervinnerliga hinder för åvägabringande af dessa saknade vägar; att, då någon ändring i dessa förhållanden icke på mycket lång tid syntes vara att förvänta, Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig böra underställa Eders Kongl. Maj:ts pröfning denna angelägenhet samt anhålla att Eders Kongl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för att den viktigaste delen af den mest behöfliga tvärvägen, nemligen en landsväg från Wistträsk i Elfsby socken till Glommerträsk by i Arvidsjauras socken, måtte af staten bringas till utförande genom anvisande af nödigt anslag till dess anläggning och jemväl till dess underhåll, intilldess detta senare framdeles kunde varda på vederbörande väghållningsskyldige fördeladt.

Vid Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes skrifvelse är fogad, förutom andra handlingar, en af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskorpsen Th. Helleberg upprättad, af kaptenen, distriktsingeniören C. A. Husberg granskad plan för det ifrågasatta vägförslaget, hvilket af Helleberg beräknats kosta 236,600 kronor men af Husberg ansetts kunna utföras för 223,856 kronor.

Till stöd för berörda framställning har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande framhållit, att genom anläggningen af denna väg skulle vinnas dels en inre förbindelseväg på fyra till nio mils afstånd från kusten emellan Råneå, Luleå, Piteå, Åby, Byske och Skellefteå floddalar, dels en sammanhängande tvärförbindelse mellan Jemtlands, Vesternorrlands, Vesterbottens och Norrbottens län, eller från Storsjöns och Indalselvans dalgångar till alla nordligare belägna dalgångar upp till Råneåelfvens dalgång, sedan en ifrågasatt väganläggning öfver Malå eller Norsjö till Ruskträsk vid Vindelelven, såsom fortsättning på ofvan omförmälda väg, jemväl blifvit fullbordad. En ny landsväg vore nemligen under år 1890 bruten mellan Elfsbyn och Öfver-Luleå (Boden) samt fullbordad norr om sistnämnda punkt till Hundsjön, hvarifrån en sträcka af allenast 1,6 mil återstode att anlägga till Öfverstbyn vid Råneå elf, hvilket sistnämnda vägstycke komme att utföras af vederbörande intressenter så snart erforderliga förberedelser därför hunnit afslutas och sedvanligt statsbidrag blifvit därför beviljadt. Likaledes funnes nyanlagd väg från Elfsbyn till Wistträsk by, omkring 2 mil, hvadan den nybyggnad, som för den ifrågasatta vägförbindelsens fullbordande erfordrades, utgjordes af den 8,62 mil långa vägsträckan mellan Wistträsk och Glommerträsk öfver byarne och hemmanen Forss, Nattberget, Grundsel, Holmträsk, Granliden, Lindåsen, Gråträsk, Siksjön, Näfverliden, Lappträskheden och Lappträsk, hvilken väg komme att skäras af följande fem landsvägar, nemligen: af Skellefteå—Arvidsjaursvägen vid Glommerträsk; af vägen från Piteå stad samt vägen från Byske till Arvidsjaur vid Siksjön, der sistnämnda väg vore ännud ått utmynna i stället för vid Risnabben; af blifvande förlängning af Lillpitevägen öfver Persbergs jernvägsstation samt Kolerträsk till Lomträsk och Muskuselet vid Lindåsen; af blifvande väg till Arvidsjaur från Elfsbyn vid Grundsel, samt af Piteå—Elfsby-vägen. Den nya vägen skulle alltså snart komma att erhålla fem utfartsvägar till kusten och norra stambanan. Medelst de vägar, som funnes, skulle den genast öppna bekväm samfärdsel från de vidsträckta landsdelar, den genomginge, till afsättningsorterna, på samma gång den på lämpligaste sätt sammanhängande vägnät, som underlättade nya länkars anknytning dertill och väl motsvarade rörelsens nuvarande och blifvande behof. För fullbordandet af hela den omförmälda vägförbindelsen genom Norrland mellan Östersund och Råneå erfordrades, utom anläggning af den nu ifrågasatta vägen mellan Wistträsk och Glommerträsk och vägen mellan Hundsjön och Öfverstbyn, byggande af landsväg från Glommerträsk

till Ruskträsk vid Vindelelfven, hvilken sistnämnda väg, om den framfördes i genaste riktning öfver Malå kyrkoplats, skulle få en längd af 9 mil, deraf den inom Norrbottens län fallande delen, hållande i längd 1,7 mil, antagligen komme att af vederbörande intressenter byggas och underhållas, vare sig öfver Sandträsk, Sandfors m. m. eller ock öfver Gallijaur. Från Ruskträsk till Wormsele följdes den nya Sorselevägen 1,3 mil och då vägdelen mellan Wormsele och Malå, hållande i längd 3,7 mil, äfven torde komma att af intressenterna bekostas, syntes staten för hela den inre väglieniens åvägabringande endast behöfva utöfver den af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande föreslagna vägen Wistträsk—Glommerträsk öfvertaga två till tre mils väganläggning norr om Malå.

Med erinran, att behofvet af tvärvägar inom länet grundade sig på landets topografiska beskaffenhet och stora utsträckning, i det att landet vore afdeladt i skarpt begränsade parallela dalgångar omkring hufvudfloderna, längs hvilka bosättningen af ålder fortgått, under det att de mellanliggande stora bergssträckorna och öde skogsmarkerna endast här och der hyste några bebyggare af enstaka hemman eller små skogsbyar, samt att hvarje dalgångs befolkning i regel icke komme i beröring med sidogrannarne, utan bildade liksom ett samhälle för sig, öfverlemnadt åt sig sjelft och hänvisadt till de krafter och tillgångar, som funnes inom dess trånga gränser, anför Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare att i en landsdel, sådan som Norrbotten, hvars i många hänseenden rika naturtillgångar icke kunde tillgodogöras i följd af saknad på arbetskrafter och tillräcklig befolkning, svårigheten att med angränsande orter beqvämt utbyta produkter och arbetskrafter verkade mera hämmande än annorstädes. Äfven för att tillgodogöra de tillfällen till näring och förvärf, som redan funnes, och för att underlätta och trygga de industrier, som genom stambanans och Gellivara jernvägs fullbordan skulle uppstå, erfordrades nödvändigt tvärförbindelser inom länet. Ehuru kommunikationerna i främsta rummet kunde anses ega sin egentliga betydelse såsom medel att befrämja materiel förkofran, borde deras verkan på befolkningens höjande i andligt hänseende icke förbises. Ett isoleradt läge alstrade lätt hos befolkningen ensidighet och bristande företagsamhet. Inom länet ofta förekommande afstånd af fem till tio mil väglös obygd till kyrka och folkskola kunde icke alltid undgå att bibehålla en del af befolkningen i en högre grad af okunnighet och råhet än hvad fallet vore i trakter, där bättre samfärdsmedel och mindre afstånd förefunnes. Såväl den ena som den andra hänsynen funne Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande böra mana staten att, der ortens egna

medel vore för ringa, vidtagna verksamma åtgärder för att afhjelpa de menligaste bristerna.

Efter det Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande jemväl påpekat nu ifrågavarande vägförbindelses betydelse för rikets försvar, erinrar Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande derom, att för liknande ändamål väganläggningar genom statens försorg blifvit i andra delar af landet utförda och jämväl till en tid underhållna, såsom mellan Vermland och Vesterdalarne, mellan Österdalarne och Helsingland samt i synnerhet den så kallade Kårbölevägen inom sistnämnda provins, hvilken väg öppnat en gen förbindelse från Vermland och Dalarne till Jemtland och Östersund samt medfört en delvis storartad uppodling och höjning af de landsorter, densamma genomlöpte.

Något annat sätt för vägens bringande till stånd än det nu ifrågasatta anser Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke förefinnas, när odlingen icke nått den styrka och befolkningen icke den täthet att denna kunde förmås att frivilligt åtaga sig eller uthärda tyngden af vägens anläggning och underhåll. Befolkningen i de socknar, denna väg skulle komma att genomlöpa, vore visserligen jemförelsevis betydlig, när Piteå socken vid 1890 års mantalsskrifning egde 15,134 invånare, Elfsbyns socken 3,636 och Arvidsjaur 3,877 och alla tre socknarne tillsammans sålunda 22,647 invånare, hvilka bodde på en yta af 109,279 kvadratnymil, deraf 31,393 kvadratmil i Piteå socken, 16,843 kvadratmil i Elfsby socken och 60,91 kvadratmil i Arvidsjaur socken, hvartill komme sålda öfverloppsmarker i Piteå och Elfsby socknar 0,133 kvadratmil. Denna befolkning hade för närvarande att underhålla 36,1 mil allmänna vägar utom betydliga enskilda vägar, hvilken underhållsskyldighet komme att betydligt ökas af de under arbete varande allmänna vägarne. Men af dessa stora ytvidder egde eller brukade befolkningen endast den mindre delen, nemligen 45,96 kvadratmil, under det att kronan behållit den vida öfvervägande anparten, nemligen 63,31 kvadratmil, i form af kronoparker eller annan kronojord, som icke finge odlas eller befolkas och hvars afkastning ginge till statskassan för att användas till rikets gemensamma statsutgifter. I nära öfverensstämmelse med det ofvan angifna förhållandet mellan vidderna af kronans och enskildes egendom stode äfven procenttalen af de väglängder, som fölle inom kronans och enskildes egor, ithy att af hela den nu ifrågasatta väglängden, 8,62 mil, 5,08 mil komme att ligga på kronans och 3,54 mil på enskildes mark eller i jemna tal 59 procent på kronans och 41 procent på enskildes område. De vägbyggnadsskyldige i de socknar, vägen genomlöpte,

hade jemväl å kommunalstämmor, enligt hvad bifogade protokoll utvisade, förklarar sig ovilliga eller urståndsatta att bygga och underhålla ifrågavarande väg, enär densamma till största delen sträckte sig öfver kronans mark och således i öfvervägande grad lände kronan till nytta. Inom Arvidsjaurs socken, hvarest mer än halfva väglängden eller 4,78 mil fölle, hade de vägbyggnadsskyldige likväl förklarar, att de, derest staten skulle åtaga sig att framdeles underhålla vägarne på kronans marker, vore villige att bekosta underhållet jemväl af den ifrågasatta tvärvägen till den del, densamma vore belägen på enskildes egor inom socknen, samt att de äfven möjligen skulle åtaga sig att bygga vägen mot erhållandet af hela den beräknade kostnadssumman. De närmast vägen varande intressenter och byalag, hvilka inom en mils afstånd på hvarje sida om väglinien tillsammans blott utgjorde 1,347 invånare, egande eller brukande  $12\frac{3}{16}$  mantal jord, hade vid sammanträden inför Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande uttalat, att de visserligen lifligt önskade denna vägs anläggning, men nödgades motsätta sig allt åläggande för dem att bryta och underhålla densamma, åtminstone intilldess kronan genom förändrad lagstiftning angående grunderna för vägunderhållet komme att lika med öfriga jordegare deltaga i vägbördan för sina vidsträckta skogsmarker och öfriga lägenheter, efter genomförande af hvilken grund de gerna ville åtaga sig underhållet af nyssnämnda väg.

De anmärkningar de vägbyggnadsskyldige sålunda framställt mot byggnads- och underhållsskyldigheten af denna väg syntes i flera afseenden icke sakna berättigande. Att Norrbottens befolkning måste vara och än mera i framtiden blifva mera betungad med vägunderhållskostnaden än andra rikets inbyggare framginge nemligen redan af det förhållandet att länets folkmängd, som utgjorde  $\frac{1}{48}$  af rikets, måste anlägga och underhålla vägnätet å  $\frac{1}{4}$  af rikets areal, hvilket vägnät nu omfattade omkring 170 mil allmänna vägar. Då stora brister i detta vägnät återstode att fylla, syntes deraf såväl att bördan redan vore mycket tung som ock att den i längden måste blifva omöjlig att bära, derest vägnätet hastigt, i mån af behofvet, skulle utvecklas utan understöd från staten. Det kunde derjemte icke förnekas att befolkningen i Norrbotten, trots länets jemförelsevis rika odlingstillfällen och ymniga näringskällor, likväl arbetade under ogynsammare vilkor än befolkningen i det öfriga riket, enär, utom de ökade svårigheterna, som ett hårdt klimat och en karg natur uppstälde, befolkningen i Norrbotten trycktes af den undantagsställning, länet intoge i afseende på kronans dervarande jordegendom, hvilken omfattade större delen af länets yta

och bibehölles såsom öde skogsmarker, hvilka hvarken tillförde orten direkta inkomster, oberäknadt export och arbetsförtjenst för enskilde, eller deltog i någon kommunalbeskattning och särskildt icke uti väghållet, hvarigenom den fåtaliga befolkningen bringades att utan bidrag af den störste jordegaren inom kommunen fylla kommunalbehofven m. m. samt att underhålla alla vägar, jemväl öfver kronans mark, hvilken i de socknar, hvarom här vore fråga, uppginge till nära etthundra femtio procent mot de enskilde tillhöriga marker. Genom befintligheten af dessa skogsmarker blefve obestriddigen afstånden och derigenom vägbehofven för de odlade bygderna större, befolkningstätheten ringare och skattetalen mindre samt i följd häraf beskattningen i allmänhet i alla afseenden större än hvad fallet vore i andra landsdelar, hvarest befolkningen egde och brukade största delen af jorden samt sjelf njöte hela dess afkastning. Vägbördan förökades inom länet på det känbaraste jemväl till följd deraf, att de väghållningsskyldige oftast bodde på stora afstånd, ibland ända till fem à tio mil från sina vägskiften, till hvilka de vanligen saknade bruten väg att begagna vid färderna i och för väglagningsarbetena.

Vid öfvervägande af alla nu anförda omständigheter framstode det såsom ostridigt att det vore såväl med rättvisa som med statens sauna fördel mest förenligt, att kronan ensam bekostade anläggningen och tills vidare äfven underhållet af denna tvärväg. Det kunde nämligen icke anses statsekonomiskt riktigt att med särskilda bördor belasta den befolkning, som förut lefde under ogynsamma förhållanden, men på hvars arbete och kraft det berodde, huruvida de största odlingstillfällena för rikets jordbruksnäring snart skulle kunna vinnas för kulturen. Å andra sidan skulle det blifva vida mer betungande för staten att antaga det af en del väghållningsskyldige uppställda vilkoret angående en sådan likställighet i väghållningsskyldigheten, som rådde mellan olika härad eller mellan stad och land, att nemligen hvardera egaren underhölle väg på sin mark, vid hvilket förhållande kronan efter tvärvägens fullbordan genast skulle få en väglängd af nära 27 mil att underhålla endast uti ofvan omförmälda tre socknar.

Med erinran, att enligt det upprättade kostnadsförslaget anläggningen af den ifrågasatta vägen beräknats att för grusad vägbana och med enkla träbroar kosta 223,860 kronor, har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, enär vägen skulle framgå i den trakt, der grustillgången vore knapp och gruset af dålig beskaffenhet, ifrågasatt att vägbanan borde grusas med makadam eller slagen sten, hvarigenom kostnaden skulle ökas till 326,700 kronor. Derest vägen skulle vid



anläggningen fullständigt makadamiseras och tillpackas, borde sistnämnda kostnad förhöjas med det belopp, som erfordrades för inköp och drift af en ångvält, hvilken samtidigt kunde användas såsom landsvägslokomotiv. Det kunde dessutom ifrågasättas, huruvida icke det vore ekonomiskt fördelaktigt att genast vid anläggningen utföra alla broar med jern- eller stålkonstruktioner, hvilka i förslaget vore förutsatta att ersätta de föreslagna träbroarne, först sedan dessa blifvit otjänstbara.

Derest tvärvägens byggande på statsverkets bekostnad skulle komma att beslutas, syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämpligen kunna bemyndigas att genom distriktstjenstemännen öfvervaka arbetet, men, om hinder deremot skulle anses möta, kunde Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande undfå nådigt uppdrag att genom sakkunnig arbetschef öfvervaka anläggningen. På liknande sätt kunde jemväl underhållsarbetet ordnas, nemligen medelst entreprenader, som inom länet vore vanliga, och hvilka i laga ordning borde öfvervakas af kronobetjeningen men ställas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll och tekniska öfverinseende.

Hvad anginge kostnaden för underhållet af omförmälda väg såsom makadamiserad, mötte visserligen stor svårighet att med full visshet uppgifva densamma, men med ledning af den erfarenhet, som inom länet vunnits rörande dylik kostnad vid vägar, som underhållits på entreprenad, syntes med betryggande säkerhet kunna uppgifvas de gränser, inom hvilka denna kostnad i vanligt fall komme att hålla sig. Likasom på länets öfriga vägar komme äfven på denna att framgå en jemförelsevis ringa och föga tung trafik. På hela dess underhåll vintertid behöfde icke någon nämnvärd kostnad i regel läggas förrän orten blifvit tätare bebyggd och trafiken liffigare, då detta underhåll kunde öfvertagas af de väghållningsskyldige. På flera af länets nybyggda vägar med ringa rörelse bestode vinterväghållet endast deri, att vägbanan uppspårades på det sätt, att efter och under hvarje snöfall vägen af entreprenörer kördes med häst och åkdon två till tre gånger fram och åter. Trafiken uppehölle sedan sjelf en oklanderlig vägbana, hvars egentliga fel vore dess otillräckliga bredd, hvilken olägenhet dock saknade större betydelse, så länge möten vore sällsynta. Det vore således egentligen endast kostnaden för vägunderhållet, när mark vore bar, som det här vore fråga om. Dylik kostnad för år för vägar med motsvarande eller större trafik, än tvärvägens, hvilka på senare åren för häradenas gemensamma bekostnad flerstädes på entreprenad underhållits, hade vexlat mellan 500 kronor och 900 kronor för mil. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansåge sig på grund deraf kunna

uppgifva att årliga underhållskostnaden för en makadamiserad vägbanan med jernbroar och ångvält uppginge till omkring 500 kronor för mil och icke komme att öfverstiga 1,000 kronor under normala förhållanden.

Med stöd af hvad sålunda anförts har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande hemställt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes bereda nödigt statsanslag så väl för byggandet af meranämnda landsvägsförbindelse mellan Wisträsks by i Elfsby socken till Glommersträsks by i Arvidsjauras socken som ock för samma vägs underhåll, intill dess detsamma kunde varda i laga ordning på de väghållningsskyldige fördeladt.

Till följd af erhållen nådig remiss å förevarande framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 24 nästlidne Februari yttrat sig i ärendet och dervid förmält att, då vid granskning af planen någon väsentligare anmärkning icke blifvit gjord, styrelsen ansåge densamma kunna till fastställelse förordas; dock ville styrelsen vid kostnadsförslaget, hvars slutsumma såsom redan nämnts af Helleberg beräknats till 236,600 kronor men af Husberg nedsatts till 223,850 kronor, erinra, att Husbergs förslag, rättadt till 236,700 kronor, borde med hänsyn till de öde trakter, vägen skulle genomgå, läggas till grund för beräkningen, men att denna summa borde af uppgifna anledningar samt under förutsättning att virke erhöles kostnadsfritt från statens skogar minskas med 14,600 kronor eller till 222,100 kronor, dervid någon ersättning för den kronan tillhöriga jord, som skulle för vägarbetet erfordras, icke upptagits i beräkningen.

Sedan styrelsen, med anledning af Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes yttrande att vägförbindelsen mellan Östersund och Råneå skulle genom de af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande uppgifna vägarne fullbordas, upplyst dels att en ännu felande direkt förbindelse mellan Elgsjö och Brattfors (omkring 6,5 nymil) i Vesterbottens län skulle förkorta vägen med omkring 4,3 nymil, dels ock att förbindelsen mellan Vindelelfvens dalgång och Glommersträsk möjligen kunde med mindre svårighet ordnas öfver Norsjö och Jörn än öfver Malå, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar sig instämma med Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande beträffande så väl vägens blifvande gagn för de orter, som den skulle genomgå och förbinda, som dess vikt för rikets försvar, liksom styrelsen ock ansåge ringa utsigt förefinnas att få vägen byggd och äfven tills vidare underhållen annat än på statens bekostnad och genom dess försorg. Vidkommande vägbanans makadamisering och anskaffande för sådant ändamål af en ångvält ansåge styrelsen, då en jmförelsevis ringa och föga tung trafik å denna väg

vore att emotse, icke tillräckliga skäl härför finnas, helst underhållskostnaden icke derigenom skulle väsentligen minskas, men anläggningen enligt förslaget ökas med beräknade 90,100 kronor, förutom inköpet af icke blott en, utan åtminstone två ångvältar till pris af omkring 18,000 kronor. Derjemte hölle styrelsen före, att det åtminstone för den närmaste framtiden vore onödigt att i dessa skogsrika trakter utföra broarne med öfverbyggnad af annat materiel än af trä.

Med anledning af hvad i ärendet förekommit har styrelsen hemställt: *att* till ifrågavarande vägbyggnad mellan Wisträsk och Glommersträsk måtte, under förutsättning att virke kostnadsfritt finge hemtas å statens skogar, anvisas hela byggnadskostnaden 222,100 kronor, på sätt styrelsen här ofvan beräknat densamma, hvilket belopp dock, derest nyssnämnda förutsättning icke godkändes, ökades till 225,600 kronor; *att* planen måtte af Eders Kongl. Maj:t fastställas till efterrättelse vid arbetets utförande; *att* arbetet måtte i sin helhet eller delvis få af styrelsen utbjudas till entreprenad på sätt Eders Kongl. Maj:ts nådiga kungörelse den 10 maj 1889 angående tillämpning under viss tid af förändrade föreskrifter rörande statens upphandlings- och entreprenadväsende föreskrefve; samt *att* arbetets utförande måtte få af styrelsen kontrolleras genom dertill af styrelsen förordnad tjänsteman eller officer vid väg- och vattenbyggnadskorpsen mot den särskilda ersättning af byggnadsmedlen, som styrelsen bestämde.

I fråga om underhållet af vägen har styrelsen föreslagit, att de väghållningsskyldige måtte åläggas verkställa sådant arbete, som därför erfordras under vintertid, men att öfrigt underhåll, då marken vore bar, finge tills vidare under en tid af tio år utföras genom entreprenör och bekostas af staten, och att härför måtte förslagsvis beräknas ett belopp af 4,000 kronor för år. Sedan denna tid förlidit, borde det ankomma på Eders Kongl. Maj:ts ytterligare nådiga pröfning, huru med vägunderhållet skulle förfaras.

Chefen för generalstaben, som derefter undfått nådig befallning att yttra sig i ärendet, har uti afgifvet utlåtande af den 5 innevarande månad erinrat att han i en föregående underdånig skrifvelse framhållit, *att* byggandet af väg mellan Wisträsk och Glommersträsk inom den närmaste framtiden vore vilkoret för ett ordnad försvar af Sveriges landgräns; *att* inga utsigter för den närmaste framtiden förefunnes, att berörda vägförbindelse skulle genom invånarnes i orten medverkan komma till stånd, då alla sträfvanden från deras sida ännu en tid bortåt måste gå ut på att längs elfdalarna anlägga vägar för att bereda

tillförsel åt invånarne i det inre landet; att nämnda väg så mycket heldre borde byggas genom statens försorg, som den droges genom en trakt, visserligen i första hand utom den blifvande krigsorten, men dit händelserna dock kunde föra de kämpande härafdelningarne; att omförmälda nya väg icke skulle vara utan betydelse för den borgerliga samfärdseln och för befordrandet af landets utveckling, då den komme att skära ej mindre än fem vägar, som ledde till kusten; att ifrågavarande väg borde grusas med makadam, då tillgång på godt grus ej funnes, och att för dess packning måtte användas ångvältar, så beskaffade, att de skulle kunna vid behof begagnas såsom landsvägslokomotiv för intendenturens behof.

Förenämnda, af chefen för generalstaben ur försvarets synpunkt redan anförda skäl för byggande af ifrågavarande väg hade dag från dag alltmera gjort sig gällande. Under de senare åren hade nemligen arbetena med norra stambanans fortsättning raskt skridit framåt och den tidpunkt närmade sig hastigt, då nämnda bana skulle uppnå Lule elf. Härigenom uppfylldes ett af villkoren för att vi skulle kunna på ett verksamt sätt uppträda till försvar för rikets norra landsdelar, men utan en *inre*, i jernvägens riktning löpande landsvägsförbindelse blefve det icke möjligt att kunna draga fullt gagn af nämnda bana. Med endast en landsväg och denna dertill löpande nära kusten, der den blefve utsatt för fiendens afbrytningsförsök, blefve det nemligen icke möjligt för oss hvarken att kunna i dessa nordliga trakter uppträda med den styrka, som förhållandena kunde påfordra, eller att operera med den frihet och kraft, som vore ett alldeles oeftergifligt vilkor för, att vår krigsföring skulle hafva utsigt att krönas med framgång. Det vore i öfrigt tydligt, att norra stambanans framdragande till Boden icke kunde ersätta behofvet af en inre landsvägsförbindelse, då en jernväg icke annat än i ringa mån medgäfvade trupperörelser, hvarförutom erfarenheten från senare krig visat huru lätt jernvägar utsattes för att under kortare eller längre tid blifva afbrutna. Möjlighet måste då förefinnas att det oaktadt kunna upprätthålla förbindelse med egen operationsbas. Chefen för generalstaben ansåge sig derföre böra på det lifligaste framhålla vigten af att den ifrågasatta vägbyggnaden så fort som möjligt blefve verklighet. I en föregående skrifvelse hade chefen visserligen föreslagit att vägen skulle från Glommerträsk sträcka sig öfver Högbränna, Svanträsk, Hemberget, Risnabben, Häraliden och Granberg till Heden å vägen Wistträsk—Elfbyn eller vester om Karsträsk ut på nämnda väg; men då, på sätt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande visat, en dylik sträckning af vägen skulle både ur ekonomisk och teknisk

synpunkt vara mindre fördelaktig än den nu föreslagna, ansåge sig chefen böra förorda att vägen framdroges på sätt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit.

Med anledning af hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört emot vägens föreslagna grusning med makadam erinrar chefen för generalstaben, att nämnda styrelse icke syntts hafva gjort sig fullt reda för hvilka fordringar måste ställas på en landsväg, som skulle användas som etapplinie. För att framföra endast proviant och furage för en fördelning behöfdes dagligen öfver 100 fordon. Dessutom måste ammunition, sjukvårds- och beklädnadsmateriel m. m. framföras till arméen; hvarjemte de från densamma tömda vagnarne, medförande sårade, sjuka och obrukbar materiel af alla slag, måste återföras. Derjemte komme truppafdelningar tidtals att framsändas till hären och fångtransporter att afgå från densamma. Detta allt förutsatte att den landsväg, hvilken, såsom den ifrågavarande, skulle tjenstgöra såsom enkel etapplinie och således upptaga såväl tillförseln till som återförseln från trupperna, måste byggas så, att den kunde fylla alla de berättigade anspråk, som staldes på en fullgod väg. Ihågkommas borde ock att vägen, sedan den en tid bortåt användts såsom etapplinie, äfven måste vara i det skick, att de svenska trupper, som befunne sig i Norrbotten, i händelse af behof, kunde draga sig tillbaka å samma väg, hvilket näppligen torde låta sig göra, om vägen grusades med det dåliga grus, som till vägens byggande stode till buds. Derest vägen grusades med makadam, syntes äfven den fördel kunna beredas befolkningen i denna del af landet, att tåg om fem vagnar, dragna af ångvältarne använda såsom landsvägslokomotiv, skulle tidtals kunna framföras å vägen redan under fredliga förhållanden.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt har chefen för generalstaben hemställt: att Eders Kongl. Maj:t måtte aflåta nådig proposition till Riksdagen om anläggande af landsväg mellan Glommersträsk och Wistträsk samt att dertill måtte anslås 312,000 kronor för väganläggningen och 18,000 kronor för inköp af ångvältar, användbara såsom landsvägslokomotiv; att vägen måtte grusas med makadam; och att arbetet å vägen måtte få börjas, så fort ske kunde, samt så bedrifvas, att vägen *senast* till 1894 års utgång vore fullbordad, hvarjemte chefen i fråga om vägunderhållet instämt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Slutligen har vederbörande byråchef i domänstyrelsen på min begäran aflemnat en promemoria i fråga om den nytta, ifrågavarande väganläggning skulle kunna bereda statens i dessa trakter belägna betydliga

skogar. Uti berörda handling meddelas, att vägen skulle på omkring tre fjerdedelar af sin sträckning eller omkring 6 nymil öfvergå kronans mark, bestående af kronoparker och stockfångstskogar, hvilka senare inom några få år skola öfvergå helt och hållet till kronans disposition. Om än vägen komme att ega föga användning för sjelfva timmerutdrifningen, som vanligen verkställes å vintervägar till vattendragen, i hvilka timret sedermera flottades till kusten, blefve vägen emellertid af stor betydelse för såväl virkesafsättningen, som bevakningen och skötseln af de vidsträckta kronoskogar, den genomskure. Den ringa efterfrågan, skogseffekter i dessa aflägsna trakter rönte, hade nemligen till stor del sin orsak i bristen på kommunikationer. Hvarje steg till afhjelpande af denna brist måste derföre verka fördelaktigt på virkesafsättningen. Sålunda torde redan den omständigheten, att samfärdseln i skogsorterna genom ifrågavarande väganläggning underlättades för den för en sågverksrörelse oundgängliga förvaltnings- och arbetarepersonal, och att förnödenheter för skogsdriften säkrare och billigare kunde fort-skaffas än hvad nu kunde ske, bätledes eller på gångstigar, tvifvelsutan komma att öka kronovirkets begärlighet i dessa trakter.

---

Önskvärdheten såväl ur den allmänna samfärdselns som ur försvarets synpunkt af att ifrågavarande väg mellan Wistträsk och Glommersträsk ju förr desto heldre kommer till stånd synes mig vara tydligen ådagalagd genom hvad Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande och chefen för generalstaben anført. Sedan denna väg blifvit fullbordad, fattas i vägförbindelsen mellan Östersund och Råneå, förutom en obetydlig vägsträcka om 1,6 mil närmast Råneå, endast att förbindelse åstadkommes mellan Glommersträsk och Vindelelfvens dalgång. Enligt hvad jag inhemtat, torde denna förbindelse, hvilken Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande ansett böra åvägbringas genom en väg från Glommersträsk öfver Malå kyrkoplats till Wormsele, kunna med mindre kostnad för staten inom en ej aflägsen tid åstadkommas öfver Jörn, Norsjö och Mårdsele vid Vindelelfven. Från Glommersträsk skulle man i detta fall följa vägen mellan Arvidsjaur och Skellefteå till Jörns kapell, hvarifrån ny väg borde byggas öfver Norsjö till Mårdsele. Sträckan mellan Jörn och Norsjö är redan undersökt och såväl denna sträcka, som den ännu icke undersökta vägen mellan Norsjö och Mårdsele antages kunna byggas af de väghållningsskyldige i orten mot åtnjutande af vanligt statsbidrag.

Väganläggningen mellan Wistträsk och Glommerträsk synes mig alltså vara i hög grad förtjent att med statsmedel understödjas. Men då befolkningen i orten icke eller åtminstone blott i ringa mån är i stånd att bidraga till kostnaderna därför, och å andra sidan från den så kallade vägbyggnadsfonden eller från de medel, som af riksdagen anvisats till bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre goda vägar, statsbidrag icke får lemnas till högre belopp än två tredjedelar af den beräknade kostnaden, möter hinder att för ändamålet anlita nämnda fond, så vida icke i detta fall ett undantag från den antydda bestämmelsen medgifves. Att enligt min åsigt dylika undantag stundom kunna vara af omständigheterna påkallade, hade jag redan i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 12 sistlidne januari tillfälle att inför Eders Kongl. Maj:t framhålla och Eders Kongl. Maj:t beslöt med anledning deraf föreslå Riksdagen att 100,000 kronor af vägbyggnadsfonden finge sålunda disponeras att, der Eders Kongl. Maj:t pröfvade särskilda omständigheter sådant påkalla, anslag derifrån till väganläggningar och vägförbättringar finge medgifvas äfven till högre belopp än två tredjedelar af den beräknade kostnaden. Denna framställning lyckades visserligen icke tillvinna sig Riksdagens bifall, men i den underdåniga skrifvelsen af den 14 i denna månad, hvaruti Riksdagen anmälde detta beslut, har Riksdagen dock erkänt att förhållanden kunna gifvas, då bestämmelsen att statsbidraget skall hållas inom två tredjedelar af kostnaden utgör ett hinder för anläggandet af vägar, som kunna anses vara af särskild vikt för det allmänna, samt att det till följd deraf i vissa fall skulle kunna vara med statens fördel öfverensstämmande, att dess bidrag utginge med större belopp än som i regeln vore fastställt. I stället för att lemna det af Eders Kongl. Maj:t äskade allmänna medgifvandet ansåge Riksdagen dock det vida lämpligare att, om Eders Kongl. Maj:t skulle finna det allmännas intresse fordra någon eller några särskilda väganläggningar, till hvilkas utförande de enskilda skulle för mycket betungas genom att bidraga med en tredjedel af kostnaden, framställning gjordes till Riksdagen om undantag från den åsyftade bestämmelsen.

För min del anser jag här föreligga ett fall, då förhållandena påkalla att staten bidrager till anläggningen i större mån än eljest är vanligt. Härför talar, utom befolkningens fåtalighet och oförmåga att bära kostnaderna, jemväl vägens stora betydelse samt särskildt dess vikt i strategiskt afseende och för staten såsom den störste jordegaren i dessa trakter.

Ehuru nu icke föreligger fråga om fastställelse af plan för företaget, anser jag mig likväl böra, till ledning för bedömandet af de sannolika kostnaderna för anläggningen, nämna att enligt min åsigt i sammanhang med vägens första anläggning icke bör ifrågakomma att såsom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande med anledning af bristen på tjenligt väggrus föreslagit makadamisera hela vägen utan blott på sådana sträckor der detta för vägens framtida bestånd möjligen skulle finnas alldeles oumdgängligt. Icke heller synes det vara nödvändigt att i dessa trakter uppföra broarne med jernöfverbyggnad och virke så väl till träbroarne som till väganläggningen i öfrigt torde böra kunna hemtas från kronans i närheten belägna skogar. I ärendet har ifrågasatts att vägen borde fullbordas till samma tid, som man beräknat att norra stambanan skulle nå Boden, eller sålunda under år 1894, och om sådant, utan åsidosättande af andra viktigare vägarbeten, kunde ske, skulle sålunda antagligen omkring 75,000 kronor af vägbyggnadsfonden tagas i anspråk för hvarje af åren 1892, 1893 och 1894. Det torde dock vara ovisst om arbetena i dessa aflägsna trakter kunna bedrivas med så stor arbetsstyrka att anläggningen hinner inom nämnda tid fullbordas och i sådant fall kommer den årliga anslagssumman, som dessa arbeten kräfva, att i förhållande dertill minskas.

I afseende å underhållet af den ifrågasatta vägen har visserligen Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande uttalat såsom sin mening att detta underhåll borde åtminstone tills vidare bekostas af staten. För min del anser jag dock vidare utredning erforderlig för att ortens invånare helt och hållet skola fritagas från detta underhåll, om jag ock erkänner billigheten af att staten dertill bidrager. Vinterväghållet böra de i alla händelser vidkännas; och om, i fråga om det öfriga underhållet, detsamma skulle befinnas för dem allt för betungande, torde under de första åren efter vägens tillkomst visst bidrag dertill, afpassadt efter de kostnader underhållet visar sig medföra och statens nytta af vägen, kunna lemnas dels från sjetta hufvudtitelns anslag till vägar och kommunikationer eller från andra tillgängliga medel under denna hufvudtitel, och dels, med hänsyn särskildt till vägens betydelse för statens skogar, från anslag under sjunde hufvudtiteln. I intet fall torde sålunda behöfva ifrågakomma att medel för vägens underhåll särskildt af Riksdagen anvisas.

På grund af hvad jag nu anfört hemställer jag att Eders Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgifva

att från af Riksdagen till vägbyggnader anvisade medel anslag må till väganläggningen mellan Wistträsk och Glommerträsk kunna an-



visas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlitage i allmänhet stadgade vilkor att statsbidraget icke må utgå med högre belopp än två tredjedelar af den för väganläggningen beräknade kostnaden.»

Hvad departementschefen sålunda hemställt, deruti Statsrådets öfrige ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen gilla samt befalde att i enlighet dermed nådig proposition skulle till Riksdagen aflåtas, så lydande som bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo

*Carl G. Edman.*