

N:o 86.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående en väganläggning mellan Tärna och riksgränsen; gifven Stockholms slott den 18 mars 1898.

Under åberopande af bifogade utdrag af protokollet öfver civil-ärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att till anläggning af väg inom Vesterbottens län mellan Tärna och sjön Öfveruman och mellan Stora Umevattnet och riksgränsen anslag må under i statsrådsprotokollet angifvet vilkor kunna från af Riksdagen till vägbyggnader beviljade medel 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.

E. von Krusenstjerna.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 18
mars 1898.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve DOUGLAS,
Statsråden: herr friherre ÅKERHJELM,
 WIKBLAD,
 GILLJAM,
 friherre RAPPE,
 CHRISTERSON,
 ANNERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA,
 grefve WACHTMEISTER.

Departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anförde vidare:
Uti underdånig skrifvelse den 30 november 1896 har Eders Kongl.
Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län anført, att genom utslag
den 24 juli 1896 Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förpligtat de
väghållningsskyldige i Tärna sockens väghållningsdistrikt att, derest all-
män väg komme att med statsmedel, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med

ett af kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren Fridolf Wijnbladh uppgjordt förslag, byggas från nuvarande kyrkoplatsen i Tärna söder om Laisotjaur till Krokfors och vidare till Umfors samt från lämplig punkt vid Stora Umevattnet i närheten af Umbugten till gränsen mot konungariket Norge, för framtiden underhålla samma väg till den bredd, som i förslaget upptagits eller 3,6 meter, samt att af skäl, som Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande skulle närmare angifva, Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande icke ansett sig kunna förpligta de väghållnings-skyldige att till någon del bekosta vägens byggande, utan att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande tänkt sig, att med anledning af de säregna förhållanden, som rörande denna vägfråga vore gällande, och den stora betydelse, vägen skulle få för en vidsträckt del af länets fjellbygd, anslag skulle kunna af staten erhållas till hela anläggnings-kostnaden.

Vid Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes skrifvelse är fogad, förutom andra handlingar, en af kaptenen Wijnbladh upprättad, af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskad plan för det ifrågasatta vägbyggnadsföretaget, enligt hvilken detsamma beräknats kosta 122,700 kronor.

Till stöd för berörda framställning har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande anfört följande:

Sedan äldsta tider hade hufvudkommunikationsleden mellan Vesterbottens läns lappmark och Norge gått från Stensele öfver Tärna till Mo handelsplats vid norska kusten. Visserligen funnes inom länet, nästan uteslutande för vintertrafiken, två andra förbindelseleder med Norge, nemligen en från Sorsele kyrka öfver Gautsträsks kapell och Bonäs (vid riksröset n:o 224) till Krogstrand och Mo i Norge samt en från Vilhelmina kyrka öfver Fattmomakks kapell till Stenerbomsliden (mellan riksrösen n:o 206 och 207) genom Hatfjelddalen till Mosjöen i Norge, men dessa linier vore dock ingalunda af den betydelse, som den förstnämnda linien öfver Tärna och Umbugten.

Denna led, som i allmänhet följde Umans vattendrag till riksgränsen och derefter Tveraaen till Mo, utgjorde, såsom antydts, hufvudförbindelsen mellan Vesterbottens län och Nordlands amt. Redan år 1871 hade dåvarande distriktschefen R. Schough ingifvit förslag till anläggning af fullständig och sammanhängande sommarväg från Stensele kyrka till riksgränsen vid Umbugten. År 1880 förklarade emellertid Eders Kongl. Maj:t, att såväl detta som åtskilliga andra förslag till fullständiga vägförbindelser från både Vesterbottens och Norrbottens län till riksgränsen mot Norge icke för det dåvarande kunde till vidare

åtgärd föranleda. Distriktschefen Schouh hade emellertid redan i november samma år varit färdig med ett förslag till vintervägsanläggning från Tärna kyrka till riksgränsen vid Umbugten, uti hvilket förslag ingått äfven uppförandet af en fjellstuga vid Strimasund på Öfverumans norra strand. Detta förslag till vinterväg godkändes år 1881 af Eders Kongl. Maj:t, som derjemte anvisade statsmedel för dess genomförande, sedan Tärna kapellbor förklarar sig villiga att, så godt sig göra låte och efter yttersta förmåga, söka fullgöra underhållet af vägen och fjellstugan; och utfördes arbetet mot åtnjutande af det anslagna beloppet af Tärna kapellbor, så att detsamma afsynades år 1883.

Sistnämnda år hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förordnat dåvarande distriktschefen, numera generaldirektören L. Berg att upprätta förslag till vintervägsanläggning mellan Tärna kyrka och Luspen i närheten af Stensele kyrka, dit landsväg från residensstaden och andra platser inom länet ledde. Ett dylikt förslag aflemnades redan 1884 och godkändes af Eders Kongl. Maj:t påföljande år, då äfven nödiga medel för dess genomförande anvisades, med vilkor att Tärna och Stensele sockenbor förklarade sig villiga att kostnadsfritt afstå mark för vägens framdragande och för framtiden underhålla densamma. Först år 1889 afsynades och godkändes detta arbete.

Med anordnandet af vintervägförbindelse mellan Stensele och riksgränsen vid Umbugten hade ett första steg tagits från svensk sida till upphjelpande af här ifrågavarande kommunikationsled mellan de förenade rikena. Huru otillfredsställande en dylik vinterväg än kunde vara i jämförelse med en väganläggning för bruk hela året om, hade dock trafiken efter dess tillkomst väsentligen ökats. Detta förhållande jemte befolkningens oafbrutna tillväxt inom den fjellbygd, för hvilken vägen vore till gagn, påfordrade ytterligare utveckling af denna kommunikationsled, som vore till nytta icke allenast för Stensele och Tärna kommuner utan äfven för vissa delar af Sorsele och Vilhelmina. Inom sistnämnda kommuner vore det befolkningen omkring Juktans ådal inom Sorsele och omkring Dikanäs kapell och Vojmsjön inom Vilhelmina, som betjenade sig af densamma för sina förbindelser med Norge. Den otillgängliga terräng, som finnes emellan Vindelns och Juktans vattendrag, föranledde befolkningen vid det senare vattendraget att söka sig förbindelser med kommunikationsleden Stensele—Umbugten dels vid Umnäs och dels utefter Tärnaån vid Tärna kyrka. Befolkningen omkring Dikanäs kapell sökte tidigare sina förbindelser med Norge utefter Vojmån. Sedan kommunikationsleden Stensele—Umbugten—Mo på såväl den norska som den svenska sidan blifvit förbättrad, hade

den förut befintliga vintertrafiken från Vilhelmina utefter Vojmån helt och hållet upphört och i stället dragit sig in på nämnda kommunikationsled vid Umnäs, något som förefölle ganska naturligt, då skilnaden i längd till handelsplats i Norge med begagnande af den senare ej utgjorde mer än något öfver 10 kilometer till dennas nackdel, men vägen öfver Umbugten deremot erbjöde under hela färden afsevärda fördelar såsom städse bättre banad, mera befolkad o. s. v. En framställning om anvisande af statsmedel för vintervägs anordnande från Dikanäs till riksgränsen vid riksröset N:o 207 hade äfven af Eders Kongl. Maj:t blifvit afslagen år 1893, hvarför frågan härom torde få anses numera hafva helt och hållet förfallit. För att tillgodose Vilhelminabornas intresse beträffande förbindelserna öfver Tärna med Norge vore det därför af nöden att, så fort omständigheterna det medgäfvde, genomföra förbättringar till en början för vintertrafiken på linien Vojmsjön—Umnäs.

I sammanhang härmed ansåge Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande äfven böra omnämnas, att förslag till fullständig landsväg från Vilhelmina kyrka till Tresund vid Vojmsjön vore under utarbetande af distriktschefen H. Bergman, och vore detta förslag att med det snaraste förvänta från honom. Denna väganläggning vore af den stora både allmänna och lokala betydelse, att man kunde antaga, att densamma skulle komma till utförande inom de närmaste åren. Med tillkomsten af denna hade man anledning förmoda, att ångbåtsförbindelse komme till stånd å den 50 kilometer långa Vojmsjön, och härmed komme ock trafiken öfver Tärna till Norge att väsentligen ökas.

På grund af hvad sålunda anförts syntes det gifvet, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes omtanke måste i fråga om förbindelserna mellan länets lappmarker och Nordlands amt framför allt utgå på förbättring af kommunikationsleden Stensele—Umbugten—Mo; och detta så mycket hellre som från norsk sida kostnader icke sparats för att uppmuntra dertill. Vid riksgränsen mötte nemligen fullständig och god landsväg till Mo, trafikabel således både vinter och sommar. Afståndet från Stensele kyrka till riksgränsen vore emellertid så långt, att för de stora kostnadernas skull man icke kunde annat än så småningom genomföra anläggningen af fullständig vägförbindelse mellan dessa punkter, särskildt då befolkningen i de i flere afseenden vanlottade orter, hvarigenom den skulle framgå, måste för framtiden underhålla densamma. Dess förmåga dertill vore för närvarande visserligen ringa, men den förbättrades dock mer och mer.

För att taga det första och nödvändigaste steget till fullständigt

ordnande af ifrågavarande trafikled hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förordnat om undersökning af sträckan från Tärna kyrkoplats till Krokfors och vidare till Umfors samt från lämplig punkt vid Stora Umevattnet i närheten af Umbugten till norska gränsen, der landsvägen å norska sidan mötte, äfvensom efter vederbörandes hörande meddelat ofvan angifna utslag angående underhållet af denna väg, derest densamma komme till stånd. Med anläggandet deraf skulle en vigtig länk af kommunikationsleden Stensele—Umbugten—Mo blifva fullständigt ordnad, hvarigenom trafiken, särskildt mellan Tärna kommun och Mo, komme att i hög grad utvecklas, då den kunde beqvämt upprätthållas äfven sommartiden med tillhjälp af båtfärd å de stora sjöarna Gentajaur och Stora Umevattnet. För att utveckla trafikleden på ett fullständigt sätt vore likväl önskvärdt, att trafiken å sistnämnda vatten blefve besörjdt medels en mindre ångbåt, och man finge antaga, att köpmannaintresset i Mo skulle anse med sin fördel förenligt att upprätta denna ångbåtstrafik, då förbättrade vägförhållanden inom svenska fjellbygden dertill inbjöde.

En annan vigtig länk i den här behandlade kommunikationsleden vore genom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes utslag den 5 augusti 1896 bestämd till anläggning mot åtnjutande i vanlig ordning af statsbidrag till två tredjedelar af kostnaden, nemligen från Stensele kyrka med bro öfver Uman till Långvattnets by. Då denna väg vore särskildt för trafiken inom en del af Stensele socken af allra största betydelse och fördenskull af befolkningen mycket efterlängtd, torde den ganska snart komma till utförande.

Derjemte hade samtidigt af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande beslut fattats om byggande af en biväg från Skarfsjöby, belägen i en folkrik trakt inom södra delen af Stensele socken, till lämplig anknytningspunkt å ofvan angifna väg mellan Stensele kyrka och Långvattnet. Denna biväg, i synnerhet då den i en framtid utdroges söderut till Lycksele och Vilhelmina socknar, komme i icke oväsentlig mån att bidraga till ökning af trafiken på Norge.

Trafiken från Vesterbottens läns lappmarker till Nordlands amt i Norge sammandroges sålunda från olika håll till den ifrågasatta vägen från Tärna öfver Umbugten. Allt eftersom befolkningen inom dessa trakter ökats och utvecklingen gått framåt, hade också behovet att få denna trafikled fullständigt ordnad gjort sig mer och mer gällande, likasom å andra sidan bättre ordnade kommunikationer skulle kraftigt bidraga till berörda traktens än ytterligare utveckling och förkofran.

Orsaken till att befolkningen i dessa bygder i ganska stor utsträckning vände sig till Norge för försäljningen af sina produkter och uppköpande af sina förnödenheter låge i främsta rummet deri, att norska handelsplatser vore närmare belägna än svenska, en omständighet som vid landsvägstransporter naturligtvis vore af största betydelse. Visserligen funnes handlande vid alla kyrkoplatser i de öfre lappmarkssocknarna, men till följd af de långa transportererna från närmaste jernvägsstation eller hamn å svenska sidan vore de varor dessa utbjöde så fördyrade, att betydligt billigare pris erhöles i Norge. Af minsta betydelse vore heller icke det förhållandet, att befolkningen hade lättare afsättning i Norge för sina produkter, som till stor del bestode af smör och andra ladugårdsalster och der betingade högre pris, än om de skulle utföras i den svenska marknaden.

För att visa storleken af den trafik och varuomsättning, som egde rum å vägen öfver Umbugten, hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förskaffat sig uppgift derom från handlanden L. A. Meijer i Mo, hvilken hade den största handeln med befolkningen å svenska sidan. Denna uppgift, som visar en omsättning på 110,880 kronor för varor förda i båda riktningarna, afsåge visserligen året 1887—1888, men någon senare funnes icke att tillgå. Uti bref till Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande hade bemälda Meijer, med öfverlemnande af uppgiften, framhållit, att trafiken efter berörda år visserligen ett par år nedgått under hvad tabellen angåfve men i öfrigt varit större och i det stora hela visat tendens till stigning.

Vidare hade Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande angående trafiken å denna kommunikationsled förskaffat sig uppgifter dels från Norge, hvilka under en följd af år derstädes samlats, och dels från Strimasund å svenska sidan för år 1894. Af den från Norge erhållna tabellen framginge, att trafiken från år 1883 varit i ständigt stigande till år 1889, då den uppgått till 1,449 personer och 1,369 lass varor. Derefter hade trafiken nedgått något, men ånyo stigit och år 1893 uppnått 1,652 personer och 1,391 lass varor. Sistnämnda år inträffade missväxt i lappmarken, hvars befolkning därför varit hänvisad att i Norge köpa spanmål och andra lifsförnödenheter. Ett sådant år måste en användbar kommunikationsled anses såsom en välsignelse för dessa trakter, hvilkas befolkning derförutan skulle vara hemfallen åt den svåraste nöd. Efter berörda år hade trafiken nedgått något, men redan år 1895 ånyo varit i stigande. För öfrigt vore vexlingarne i trafiken under olika år beroende på, förutom andra orsaker, väderleksförhållandena

under vintermånaderna och deraf uppkommande större eller mindre svårigheter att taga sig fram på vägarna. De under år 1894 å svenska sidan samlade uppgifterna visade mindre trafik än de norska, men detta berodde antagligen dels derpå att de vore mindre noggrant förda och dels derpå att åtskilliga trafikanter icke besökt fjellstugan vid Strimasund, såsom belägen något på sidan om den vanliga vintervägen öfver Öfveruman, och sålunda icke kunnat antecknas af den person derstädes, hvilken haft Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes uppdrag att verkställa anteckningarna. Det syntes således, att trafiken öfver Umbugten till Norge redan nu vore ganska betydlig och komme att än vidare tilltaga. Om det därför vore af största vigt för befolkningen att erhålla ordentlig väg för sina förbindelser med Norge, vore det dock icke möjligt för de väghållningsskyldige inom Tärna kommun, som utgjorde ett särskildt väghållningsdistrikt, att sjelfva förskaffa sig denna förmån eller ens bidraga till kostnaderna för vägens anläggande till följd af kommunens stora fattigdom. Taxeringsvärdet å fastigheterna inom Tärna kommun hade enligt 1895 års taxeringslängder uppgått till icke mera än 96,600 kronor, och den uppskattade inkomsten af kapital och arbete till 7,750 kronor, samt den på grund deraf uträknade bevillingen för fast egendom till 57 kronor 96 öre och för inkomst till 47 kronor 50 öre.

I förhållande till invånareantalet, som enligt senast tillgängliga uppgifter utgjorde 1,094 personer, deraf omkring 200 nomadiserande lappar, torde dessa siffror, utvisande kommunens tillgångar, få anses mycket låga. Hela antalet beskattningsbara fyrkar hade berörda år uppgått till endast 1,055, hvaraf framginge huru betungande för kommunen uttaxerandet af hvarje tusental kronor vore.

Då härtill komme, att kommunen måste deltaga i nu omedelbart förestående ombyggnad af Skytteanska skolans hus och byggandet af ny kyrka, samt derjemte iklädt sig årligt bidrag till aflönande af en extra provinsialläkare, torde det vara uppenbart, att kommunen saknade förmåga att deltaga i en så dyrbar anläggning som ifrågavarande väg. Detta blefve så mycket mera tydligt, då man besinnade, att befolkningen i denna fjellbygd för sin utkomst vore nästan uteslutande hänvisad till boskapsskötsel, jagt och fiske, enär sädesodlingen sällan eller aldrig lemnade mogen skörd och potatisskörden äfven ofta till följd af frost sloge fel.

Den för vägens byggande erforderliga marken hade dock kommunen å kommunalstämma den 11 oktober 1896 förbundit sig att kostnadsfritt upplåta. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande hade under

dessa förhållanden hoppats, att statsanslag till hela anläggningskostnaden skulle kunna erhållas.

Uti skrifvelse till Eders Kongl. Maj:t af den 14 mars 1891 hade Riksdagen till svar å ett af Eders Kongl. Maj:t gjordt förslag att, de, Eders Kongl. Maj:t pröfvade särskilda omständigheter sådant påkallar bidrag från anslaget till väganläggningar och vägförbättringar måtte medgifvas till högre belopp än två tredjedelar af beräknade kostnaden, anført, att det syntes Riksdagen lämpligare att, om Eders Kongl. Maj:t skulle finna det allmännas intresse fordra någon eller några särskilda väganläggningar, vid hvilkas utförande de enskilde skulle för mycket betungas genom att bidraga med en tredjedel af kostnaden, framställning gjordes till Riksdagen, att Eders Kongl. Maj:t för det eller de uppgifna företagen finge af den till väganläggningar anslagna fonden använda erforderliga belopp utan iakttagande af den i allmänhet gällande bestämmelsen om statsbidragets förhållande till kostnads-summan.

De förhållanden, som af Riksdagen blifvit förutsatta för en dylik framställning, syntes Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande föreligga beträffande nu ifrågavarande väganläggning. Endast genom statens kraftiga hand kunde detta vägföretag komma till stånd. Derigenom skulle icke blott denna del af den förnämsta trafikleden mellan länet och Nordlands amt blifva fullständigt ordnad, utan äfven en stor lättnad bringas den i dessa aflägsna och i många afseenden vanlottade trakter boende befolkningen i dess tryckta förhållanden, och en mycket betydelsefull insats till ytterligare utveckling och förbättring af dess ekonomiska ställning vara gjord.

Med återopande af hvad sålunda anförts har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande å Tärna socknemäns vägnar anhållit, att Eders Kongl. Maj:t täcktes hos Riksdagen göra framställning derom, att allmän väg i öfverensstämmelse med Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ofvanberörda utslag måtte få på statens bekostnad byggas från Tärna kyrka till Krokfors och vidare till Umfors samt från lämplig punkt vid Stora Umevattnet till anknytning vid riksgränsen med den å norska sidan mötande vägen till Mo handelsplats i Norge.

Till följd af erhållen nådig remiss å förevarande framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 november 1897 afgifvit underdånigt utlåtande och deruti anført:

I nådigt bref af den 6 september 1872 hade Eders Kongl. Maj:t anbefalt nödiga undersökningar för såväl en hufvudväg för trafiken

på Norge i omedelbar fortsättning af den numera fullbordade landsvägen efter Vindelelfvens norra strand fram till Sorsele kyrka, som ock för dithörande bivägar dels från Malå kyrka med anslutning till hufvudvägen vid Holmfors i Sorsele socken, dels från Bastuträsk i Stensele socken med anslutning till hufvudvägen vid Nedre Sandsele i Sorsele socken -- alla dessa i Vesterbottens län — dels ock från Avaviken i Arvidsjaurs socken af Norrbottens län med anslutning till hufvudvägen vid Sorsele kyrka. Vederbörande undersökningsförrättare, som ansett underhållet af sommarvägar i fjellbygderna öfverstiga de väghållningsskyldiges krafter, afstyrkte visserligen utförandet af detta vägkomplex, tillstyrkande i dess ställe ordnande af vinterväg i Ume elfs dalgång, likasom sådan förut ordnats i Skellefte elfs dalgång; men såsom betjenande lokaltrafiken och underlättande förbindelsen med den numera bygda norra stambanan hade dock till utförande kommit den förstnämnda bivägen mellan Holmfors och Malå och förberedande åtgärder vidtagits för åtminstone vissa delar af den sistnämnda eller bivägen mellan Sorsele och Avaviken. Ifrågasatt hade ock varit att såsom fullständig vinterväg ordna hufvudvägen mellan Sorsele och riksgränsen, hvilken skulle framgå i Vindelelfvens dalgång förbi Gautsträskts kapell och öfvertvåra riksgränsen vid röset n:o 224, för att genom Dunderlandsdalen framkomma till norska kusten vid Mo utmed Ranenfjord, i hvilken sträckning vinterväg förut begagnats, men ej heller denna anordning hade kommit till utförande.

Den beslutade vägen mellan Stensele och Långvattnet, hvilket enligt en numera reviderad arbetsplan skulle blifva 28,5 kilometer lång och kosta 157,000 kronor, utgjorde en del af den tillämnade vägen Lycksele—Stensele—Tärnafors—riksgränsen, som år 1871 undersöktes af dåvarande distriktschefen Schough men af honom afstyrktes beträffande vägdelen Stensele—riksgränsen på grund af befolkningens oförmåga att underhålla densamma. Den tillstyrkta delen Lycksele—Stensele fullbordades redan år 1884. Fråga om statsbidrag för den fullbordade delens fortsättning till Långvattnet torde komma under öfvervägande redan vid fördelning af 1898 års vägbyggnadsfond, enär sådant af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förordats och fullständiga ansökningshandlingar föreläge. Mellan Långvattnet och Tärnafors vore afståndet enligt 1871 års linie 110,2 kilometer och en i denna linie förlagd väg beräknades då kosta 183,100 kronor. För att komma från Tärnafors till Tärna kyrka erfordrades omkring 4 kilometer vägbyggnad, men arbetsplan funnes ej för mera än 2,6 kilometer af denna sträcka, och dessa 2,6 kilometer beräknades år 1895 kosta 33,250 kronor.

Då kostnaden för återstående omkring 1,4 kilometer utan nämnvärdt fel torde kunna skattas till 3,650 kronor, skulle således väg mellan Långvattnet och Tärna kunna antagas vardt i afrundadt tal 114 kilometer lång och enligt de nu nämnda förslagen kosta 220,000 kronor, påtagligen dock i verkligheten väsentligt mera, enär 1871 års pris numera icke vore tillämpliga. För sammanbindning enligt 1871 års förslag af de två vägsträckor, som afsåges i den nu förevarande framställningen, skulle vidare erfordras vägbyggnad å omkring 42 kilometer med en sistnämnda år beräknad kostnad af 86,600 kronor, äfven denna påtagligen lägre än som med nutida pris erfordrades. Åtminstone sistnämnda vägdel och måhända äfven en större eller mindre sträcka af vägen mellan Långvattnet och Tärna torde icke kunna utföras, om icke statsverket på sin bekostnad låte bygga och tills vidare underhålla desamma, enär befolkningen svårligen torde mäta dertill lemna nämnvärdt bidrag.

Den vid Tärna vidtagande vägdel, som inginge i förevarande framställning, hade först vestlig hufvudriktning genom dalgången mellan Lax- och Björkfjellen samt utmed sjöarna Lilla Laisotjaur och Vestansjön fram till Vestansjö by efter att hafva öfvertvärat Jöevattensån, i hvilken dalgång vinterväg till Norge ock varit ifrågasatt. Från Vestansjö fortsatte den nu föreslagna vägen i nordlig riktning till och öfver Ume elf i närheten af Krokfors gård, vidare förbi Björkfors och Klippans byar samt Umfors gård till sjön Öfverumans strand, omkring 29 kilometer från Vestansjö eller 42,060 meter från Tärna. Här skulle vidtaga båt- eller ångbåtsled öfver de af lugnvatten förenade sjöarna Öfveruman och Stora Umevattnet förbi gårdarna Umasjö och Hvilasund, Strimasunds fjellstuga samt byarna Mjölkbäcken och Högstaby, hvarefter vid riksgränsen en 600 meter lång landsväg skulle leda från sjöstranden till den norska vägens ändpunkt vid gränsen.

Brantaste lutning i vägen skulle uppgå till 50 på 1,000 och vägbredden enligt Wijnbladhs förslag till 3,6 meter. Då enligt styrelsens förmenande vägens efter dess fullständiga sammanbindning internationella vigt vore en bland anledningarna, hvarföre staten skulle bekostadensamma, och t. f. chefen för generalstaben, i annat sammanhang åtspord, derjemte förklarar 4 meters fri vidd å broar vara det minsta utrymme, som erfordrades för vägars användande vid landets försvar, samt då möten synnerligast med tvåspända åkdon på en 3,6 meters vägbredd icke kunde ens vid dagsljus ega rum utan särskild försigtighet och tidsutdrägt, syntes vägen jemte broar böra byggas med 4 meters bredd. Broarna, alla med landfästen och pelare af sten och öfver-

byggnad af trä utom å två ställen, der bärreglarna skulle göras af stål, syntes böra utföras såsom hvälfda stenbroar å alla de platser, för hvilka träöfverbyggnad föreslagits, enär byggnadsvirke skulle hemtas minst tre mil söder om Tärna och förändringen ej skulle höja arbetskostnaden med mera än 13,000 kronor. För öfrigt måste arbeten i denna ort, der i förhållande till arbetets storlek tillgång å arbetskraft vore ringa och der vana vid vägarbeten saknades, varda så mycket dyrare, som kommunens befriande från delaktighet i byggnadskostnaden skulle bidra att göra dess medlemmar likgiltiga för dennas storlek, och hade styrelsen derfore, under förutsättning, att erforderlig mark för väg och grustag samt i vägplanet befintlig skog kostnadsfritt upplätes, ansett kostnaden för vägen bygd med de af styrelsen förordade förändringarna

böra upptagas till.....	kr. 145,400: —
äfvensom att derutöfver för arbetsutstakning och kontrollkostnader borde tilläggas.....	» 10,600: —
och således arbetet beräknas till	kr. 156,000: —

Utöfver det år, som åtginge för arbetsutstakning och arbetsaftals uppgörande med mera, torde arbetstiden böra beräknas till fyra år; och under förutsättning att från 1898 års vägbyggnadsfond finge anvisas det mindre belopp, som då kunde komma till användning, skulle under hvart af de fyra nästföljande åren erfordras i medeltal något mera än 35,000 kronor. Arbetsutstakning torde böra ega rum genom styrelsens försorg och för byggnaden syntes kunna användas entreprenad under styrelsens kontroll.

På grund af hvad sålunda anförts har styrelsen hemställt, att Eders Kongl. Maj:t täcktes i nådig proposition föreslå Riksdagen besluta, att af vägbyggnadsmedel, som dels redan vore anslagna, dels under närmaste framtid kunde varda ställda till Eders Kongl. Maj:ts disposition, finge utan fordran på tillskott från andra medel användas för väganläggning i Vesterbottens län mellan Tärna och sjön Öfveruman samt mellan Stora Umevattnet och riksgränsen ett belopp af 156,000 kronor, under förbehåll att Tärna kommun ej mindre, på sätt den beslutat, kostnadsfritt stälde till förfogande den för vägarbetet erforderliga af kronan ej disponerade mark, än ock i enlighet med Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes utslag för framtiden underhölle vägen.

Vidare har styrelsen hemställt att, derest Riksdagen i hufvudsak skulle bifalla detta förslag, Eders Kongl. Maj:t täcktes dels fastställa den af Wijnbladh uppgjorda arbetsplanen med de af styrelsen föreslagna

ändringarna, dock med styrelsen medgifven rätt att deri vidtaga de förbättringar, som vid arbetsutstakningen eller arbetets utförande funnes möjliga, dels anbefalla styrelsen att vidtaga de åtgärder, som af Eders Kongl. Maj:ts beslut i öfrigt påkallades.

På min begäran har vederbörande byråchef i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen aflemnat en promemoria rörande kostnaden för ifrågasvarande vägs anläggning, under förutsättning att densamma bygges med en bredd af endast 3,6 meter. Uti berörda handling meddelas att, derest vägbredden skulle nedsättas till 3,6 meter, kostnaden för vägbank och grusning skulle minskas med 4,200 kronor och för broar med 800 kronor. Kostnaden för vägens anläggning skulle under sålunda gifven förutsättning uppgå till 140,400 kronor, hvartill komme 10,600 kronor för arbetsutstakning och kontrollkostnader, eller alltså tillhopa 151,000 kronor.

Derjemte har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med sitt förberörda utlåtande öfverlemnadt en af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län i underdånig skrifvelse den 23 december 1896 gjord framställning, att Eders Kongl. Maj:t täcktes bereda statsanslag såväl till hela beräknade kostnaden för byggande af allmän väg från Jäkkviks by i Arjeplogs socken till riksgränsen som ock för samma vägs underhåll, intill dess detsamma kunde i laga ordning på vederbörande väghållningsskyldige fördelas. Beträffande denna framställning tillåter jag mig erinra, att vid underdånig föredragning deraf den 11 innevarande mars Eders Kongl. Maj:t, som inhemtat, att å norska sidan i anslutning till sistnämnda väg finnes på en sträcka af 19 kilometer närmast riksgränsen endast en närmast för vintertrafik afsedd väg, som dock är farbar äfven om sommaren för arbetsåkdon med mindre lass, för närvarande icke funnit skäl att till Riksdagen aflåta proposition i det af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Norrbottens län angifna hänseende.

Hvad angår den af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län gjorda framställningen, får jag till en början erinra, att vid underdånig föredragning den 4 nästlidne februari af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uti skrifvelse den 31 december 1897 afgifna förslag till fördelning af det utaf Riksdagen för innevarande år anvisade belopp af 900,000 kronor såsom bidrag för anläggning af nya samt förbättring eller omläggning af backiga eller eljest mindre

goda vägar, Eders Kongl. Maj:t beviljat statsbidrag utan återbetalnings-skyldighet från nämnda anslag till belopp af 20,100 kronor för anläggning af den mellan Stensele och Råströms fåbovall fallande delen af ny väg mellan Stensele kyrkoby och Långvattnets by i Stensele socken, för hvilket arbete kostnaden beräknats till 30,150 kronor.

Af den lemnade redogörelsen för myndigheternas anförenden i ärendet torde redan framgå den ifrågasatta väganläggningens Tärna—riksgränsen betydelse såsom en länk i en ny förbindelseled mellan Vesterbottens läns lappmarker och Norges vestkust. Af det föregående synes ock, att frågan om förbindelseled i dessa trakter med Norge sedan länge varit ett önskemål; och torde nu tiden vara inne för det-sammans förverkligande. Af förenämnda förbindelseled finnes redan färdigbygd väg å svenska sidan från det nedre landet till Stensele kyrkoby samt å norska sidan från Mo handelsplats vid kusten till fjellstugan vid Umbugten, hvilken sistnämnda vägsträcka, enligt hvad norska väg-direktören uppläst, har en längd af 39,5 kilometer och är bygd för lättare trafik.

När vägen en gång blir färdigbygd mellan Stensele och Mo, kommer den att få en längd af omkring 27 nymil, med följande fördelning:

från Stensele till Långvattnet	28,5 km.
» Långvattnet till Tärnafors	110,2 »
» Tärnafors till Tärna kyrka	4,0 »
» Tärna kyrka till sjön Öfveruman	42,1 »
utefter sjöarna Öfveruman och Stora Umevattnet	42,0 »
från Stora Umevattnet till riksgränsen	0,6 »
» riksgränsen till fjellstugan vid Umbugten	3,0 »
» fjellstugan vid Umbugten till Mo	39,5 »
	tillsammans 269,9 km.

Af denna förbindelseled återstår å svenska sidan, förutom de väg-sträckor för hvilka statsbidrag nu sökes, vägsträckan Stensele kyrkoby—Långvattnets by, deraf dock, såsom ofvan nämnts, statsbidrag till två tredjedelar af kostnaden beviljats för byggandet af den mellan Stensele och Råströms fåbovall belägna delen, äfvensom vägsträckorna Långvattnets by—Tärnafors och Tärnafors—Tärna kyrka samt samman-bindningslinien utefter sjöarne emellan de två vägsträckor, hvarom fråga är i nu förevarande framställning, då sjötrafiken befinnes otillräcklig, och å norska sidan sträckan mellan riksgränsen och fjellstugan vid Umbugten, å hvilken sträcka enligt meddelad upplysning nu endast finnes upparbetad vinterväg. I detta sammanhang anser jag mig böra framhålla att, såsom

af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äfven påpekats, nyssnämnda sammanbindningslinie utefter sjöarne äfvensom delar af vägen mellan Långvattnets by och Tärna kyrka ej torde komma till stånd, derest ej statsbidrag till hela anläggningskostnaden beviljas. Enligt upplysning från Norge är man der betänkt på att, om mötande väg bygges inom Sverige, anlägga sommarväg från fjellstugan vid Umbugten till riksgränsen, då nemligen öfversta delen af stora Umevattnet från fjellstugan och förbi Linsundet vid riksgränsen är grundt och isbelägges tidigare än Stora Umevattnet i öfrigt. Landshöfdingen i Vesterbottens län har med anledning af uppgiften om det ringa djupet i den öfversta delen af Stora Umevattnet meddelat, att denna del af sjön kan befaras med båt hela sommaren med undantag af omkring en månad, då till följd af torra lågvattenstånd råder.

På grund af den utredning, Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Vesterbottens län förebragt rörande de ekonomiska förhållandena inom de trakter, genom hvilka nu ifrågavarande väg är afsedd att framdragas, och då anordnande af lämplig sommarvägsförbindelse med norska kusten för den stora del af Vesterbottens läns lappmarker, som här är i fråga, uppenbarligen är af allmänt intresse, anser jag i detta fall fullgiltiga skäl föreligga att för vägens anläggning bevilja bidrag från vägbyggnadsfonden utan iakttagande af vilkoret att statsbidraget ej må öfverstiga två tredjedelar af kostnaden. Dylikt medgifvande har, om ock under olika förhållanden, af Riksdagen förut beviljats beträffande vägen mellan Visträsk och Glommersträsk samt vägen mellan Glommersträsk och Ruskträsk. Såsom vilkor för medgifvandet torde, i likhet med hvad i fråga om nyssberörda väganläggningar skett och Tärna kommun för öfrigt redan erbjudit, böra föreskrifvas, att kommunen skall utan ersättning upplåta all för anläggningen behöflig, enskilde tillhörig eller af enskilde brukad jord.

Vägens bredd läser kunna begränsas till den i Wijnbladhs förslag upptagna, 3,6 meter, särskildt med hänsyn dertill att den å norska sidan mötande vägen knappast läser komma att få ens denna bredd; kommande vid sådant förhållande och då genom Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Vesterbottens län utslag den 24 juli 1896, hvilket utslag enligt lemnadt bevis vunnit laga kraft, de väghållningsskyldige i Tärna sockens väghållningsdistrikt redan fått sig ålagdt att underhålla nämnda väg till 3,6 meters bredd, någon kostnad för vägens underhåll sålunda icke att drabba statsverket.

Kostnaden för väganläggningen har, såsom nämnts, under förutsättning af att vägen bygges med 3,6 meters bredd, beräknats till

151,000 kronor och synes, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, förutom det mindre belopp, som för arbetets påbörjande torde komma att anvisas redan under innevarande år, lämpligen kunna fördelas till utgående under fyra år, i hvilket fall vägen torde kunna blifva färdig inom 1902 års slut.

Frågan om fastställelse af den för företaget uppgjorda planen liksom om de närmare bestämmelser, som böra i afseende å arbetets utförande meddelas, torde jag icke nu böra underställa Eders Kongl. Maj:ts pröfning, utan inskränker jag mig för närvarande till att på grund af det anförda hemställa, att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen medgifva,

att till anläggning af väg inom Vesterbottens län mellan Tärna och sjön Öfveruman och mellan Stora Umevattnet och riksgränsen anslag må, under ofvan angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark, kunna från af Riksdagen till vägbyggnader beviljade medel anvisas utan iakttagande af det för vägbyggnadsfondens anlåtande 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 bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:
Pehr Thyselius.