

Nr 17.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1919 kl. 11 f. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 17 i anledning av väckt motion om ärägabringande av utredning beträffande åtgärder för skapande av förbättrade kommunikationer med Tärna socken och Vilhelmina sockens fjällbygd.

I en inom första kammaren väckt och till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 128 har herr Rosén hemställt, att första kammaren måtte för sin del besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om skyndsamt utredning om de åtgärder, som lämpligen böra 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 kunna föranledas.

Med avseende på motiveringen till denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över motionen av länsstyrelsen i Umeå, vilket yttrande såsom bilaga är fogat till utskottets utlåtande.

Utlåtande.

Inom Tärna och Vilhelmina socknar i Västerbottens län finnas såsom bekant mycket vidsträckt områden, vilka på grund av sitt isolerade och från kommunikationer avlägsna läge ännu icke kunnat er-

Utskottet.

hålla de förbindelser med det egna landet, som uppenbarligen äro önskvärda och av stort behov påkallade.

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 lärer 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 bliva följden 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 vaulottade 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 flottningskostnader 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 manskaf, 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 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 hägkommas 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 avseen-

den 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 försvenskningsarbetet 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.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att första kammaren måtte för sin del besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning rörande de åtgärder, som lämpligen böra 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 kunna föranledes.

Stockholm den 2 maj 1919.

På utskottets vägnar:

OSKAR NYLANDER.

Närvarande: Herrar Nylander, Welander, Tengvall, Ödlund, Öhngren, Johansson och Vindahl.

Bilaga.

Herr ordföranden i riksdagens första kammarens andra tillfälliga utskott.

Uti skrivelse den 18 innevarande månad har ni hemställt, att Konungens befallningshavande ville avgiva utlåtande i anledning av en i första kammaren av herr Rosén väckt motion, nr 128, om åvägabringande av utredning beträffande åtgärder för skapande av förbättrade kommunikationer med Tärna socken och Vilhelmina sockens fjällbygd.

Genom särskilda nådiga brev den 18 juni 1909, den 4 juli 1910 och den 22 juli 1911 har Kungl. Maj:t till befallningshavandens förfogande ställt av riksdagen anvisade medel, inalles 90,000 kronor, till anläggande av enklare vägar i Västerbottens läns övre lappmark. Med understöd av dessa medel hava Stensele och Tärna socknar åtagit sig brytande av s. k. ödebygdsväg från södra ändan av sjön Stor-Uman till Tärna gamla kyrkoplats, en sträcka av cirka 14 mil. Genom befolkningens ådagalagda offervillighet kunde med detta statsanslag, som naturligen icke täckte brytningskostnaden, skapas en väg, vilken var av enkel beskaffenhet, men som dock för det dåvarande och tillsvidare fyllde Tärnabornas mycket måttfulla anspråk på kommunikationsled.

Då emellertid denna väg snart nog visade sig ej kunna motsvara det behov, som ökad trafik ställde på en förbindelseled för Tärna mot svenska sidan, anvisades 84,200 kronor såsom statsbidrag, dels för omläggning och förbättring av den mellan Ajaurs och Gardviks hemman i Tärna socken belägna delen av ovannämnda väg, dels ock för iståndsättande till väg av enklare typ av vägsträckorna Tärna kyrka—Ajaur och Gardvik—Stensele sockengräns. Detta vägbygge är ännu icke slutfört. Men även sedan så är fallet kunna Tärna socknemän långt ifrån sägas hava erhållit tillfredsställande kommunikationsmöjligheter med svenska sidan. Från Stensele sockengräns till övre ändan av Stor-Uman, dit varor sjöledes skulle kunna tänkas transporterade från blivande station å inlandsbanan, är nämligen avståndet cirka 3 mil, där vägen utgöres av den först anlagda, ganska primitiva ödebygdsvägen.

Sedan undertecknad t. f. landshövding den 1 sistlidne oktober tillträtt tjänsten som länschef, blev det mig på grund av de förhållanden, som utfärdat exportförbud å vissa varor skapade, snart klart, att särskilda åtgärder måste vidtagas för att leda handeln med Tärna över till Sverige. Såsom herr Rosén uti sin motion framhåller, har nämligen Tärna ett produktionsöverskott å livsmedel, som det bör vara en för staten angelägen sak att bevara för den inhemska konsumtionen. Därtill kommer att uti Tärna socken påträffade malmförekomster giva väl grundad förhoppning om en lönande gruvdrift uti dessa trakter. För att möta den ökade trafik, som borde bliva följden dels av sistnämnda omständighet, dels av ett målmedvetet arbete att omlägga Tärna handelsförbindelser, fordrades uppenbarligen, att vägförbindelserna väsentligen förbättrades. Av personer, som väl kände de lokala

förhållandena, under hand inhämtade upplysningar gävo till resultat, att vad som i första hand erfordrades vore en fullgod för automobiltrafik lämpad väg mellan Tärna kyrka och Slussfors vid övre ändan av Stor-Uman belägna hemman i Stensele socken. Denna väg borde byggas till 4 meters bredd, hållstugor och stallar borde uppföras på lämpliga platser och vid Slussfors borde byggas ångbåtsbrygga med varuskjul. En mycket approximativ beräkning av de kostnader, som kunde vara förenade med omläggning av den nuvarande vägen till en väg av antydd beskaffenhet, visade, att kostnaderna skulle belöpa sig till cirka 800,000 kronor. Det var utan vidare klart, att Tärna kommun med sina begränsade ekonomiska resurser ej skulle vara i stånd att åtaga sig utförande av en så kostsam vägbyggnad mot erhållande av statsbidrag på vanliga villkor. Fullgoda bevis för riktigheten av ett sådant påstående äger man uti följande uppgifter om vissa förhållanden i Tärna socken: folkmängden utgör 1,638 personer, taxeringsvärdet på jordbruksfastighet uppgår till 776,000 kronor, på annan fastighet till 11,300 kronor, taxerad inkomst genom kapital och arbete är 60,687 kronor och sammanlagda utdebiteringen på beviljingskrona till kyrka och kommun 12.92 kronor; socknen har ingen inkomst genom skogsaccis. Skall vägen komma till stånd, måste det alltså bli en statens sak att bygga och även underhålla den, till dess att väghållningsskyldigheten möjligen bleve överflyttad på landstingsområdet.

För att lämna statsmakterna tillfälle att pröva denna angelägenhet har befallningshavanden för avsikt att ingå till Kungl. Maj:t med underdånig anhållan om proposition till 1920 års riksdag om anvisande av medel för vägens byggande. På det att därvid tillräckligt material för ärendets bedömande må föreligga, har befallningshavanden hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan begärt förordnande för vederbörande distriktstjänsteman att verkställa undersökning och uppgöra kostnadsförslag för en väg Tärna kyrka—Slussfors.

Herr Rosén torde måhända syfta än längre med sin motion i vad den rör vägförbindelser för Tärna socken och avse en ända till Stor-Umans blivande järnvägsstation framdragen väg. Då denna skulle bli cirka 9 mil längre och draga avsevärda kostnader, och då med en bättre ångbåtsförbindelse å Stor-Uman än den nuvarande — ett företag, för vilket befallningshavanden tänkt sig att möjligen finna intresse hos kungl. järnvägsstyrelsen — transportererna av handelsvaror till Tärna skulle kunna, åtminstone i det allra närmaste, sommartid utföras, har befallningshavanden ansett sig för det närvarande böra stanna vid det förslag, för vilket här-ovan i korthet redogjorts.

Vidkommande Vilhelmina sockens fjällbygd kan man säga, att denna är så gott som i saknad av varje slags körbar väg. Vägar av enklare typ äro emellertid beslutade dels från Kultsjöluspen till Malgomaj, dels efter södra sidan av sistnämnda sjö med bivägar till några där belägna enstaka hemman, dels slutligen från Vojmsjön till Dikanäs kapell. Dessa vägar hava en längd av respektive 26, 26 och 5 kilometer. Vägen Kultsjöluspen—Malgomaj är påbörjad, men enligt vad till befallningshavanden meddelats synes arbetet av någon orsak — måhända de rådande höga dagsverksprisen — ej hava bedrivits med önskvärt eftertryck. Sedan denna väg färdigbyggts, erhålles med anlitande även av sjötrafik å Malgomaj och Kultsjön en huvudtrafikled upp efter Ångermanälvens floddal i Vilhelmina socken. Att vägen Kultsjöluspen—Malgomaj framdeles måste ombyggas till allmän väg håller befallningshavanden för högst sannolikt.

Upp efter Vojmån, Ångermanälvens stora biflöde, som genomflyter socknens norra del, saknas väg ovanför Tresund vid Vojmsjöns södra ända. Ett vägbyggnadsförslag för länet, omfattande närmaste 8 år, som befallningshavanden för närvarande låter utarbeta, upptager ödebygdsvägar från Tresund till Dikanäs, 50 kilometer, från Dikanäs till Mattsdal, 20 kilometer, och från Dikanäs till Borkan och Fättjaur, 50 kilometer. Detta förslag, som i dagarna till befallningshavanden inkommit, har ännu ej kunnat underkastas slutlig granskning. Måhända kan byggande av ödebygdsvägar innebära en första lösning av vägfrågan även för denna trakts vidkommande.

Utav dessa vägar skulle 707 personer få gagn.

Med nu lämnade uppgifter har befallningshavanden sökt belysa vägfrågans läge i de av herr Rosén berörda trakterna av länet. För dem är kommunikationsfrågornas lösande, såväl landsvägsledes som sjöledes av den mest vitala betydelse. Detta kommer tvivelsutan att vara förenat med dryga kostnader för staten, men, såvitt befallningshavanden kan se, äro dessa kostnader oundvikliga, om de utvecklingsmöjligheter, som verkligen finnas, skola bliva tillvaratagna. Umeå, i landskansliet den 21 februari 1919.

NILS G. RINGSTRAND.

Gustaf Hultman.