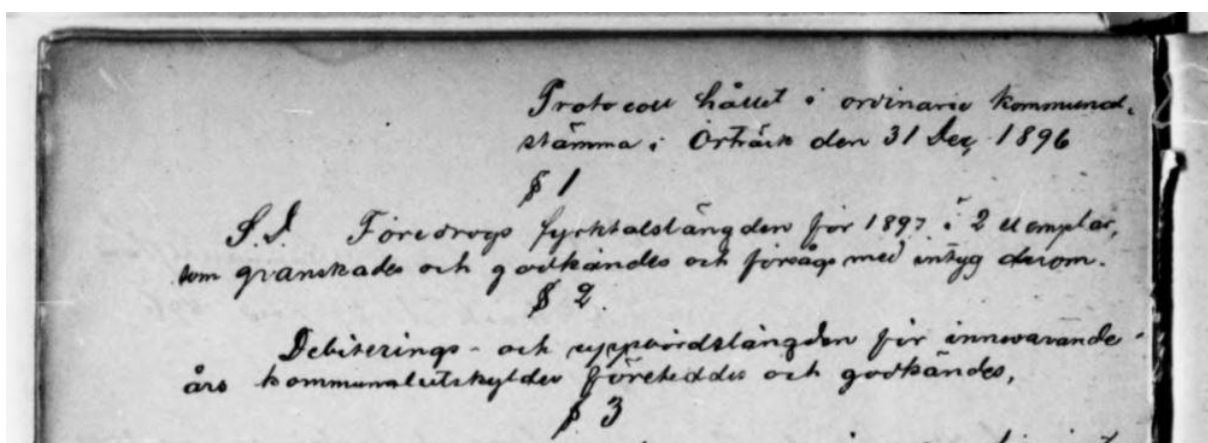


Sockenprotokollen berättar

Några intressanta upptäckter vid genomläsning av
Örträsk socken- och kommunalstämmoprotokoll
1849-1896

Edgar Lycksell



Sockenprotokollen berättar

Förord

Under vintern 2013/2014 har jag av ren nyfikenhet läst igenom Örträskes socken- och kommunalstämmoprotokoll för åren 1849-1896. Det var en mycket intressant läsning, som gav en närliggande känsla för hur livet tedde sig i den lilla församlingen under andra halvan av 1800-talet.

I det följande har jag noterat några av de saker, som jag har tyckt varit speciellt intressanta då jag gått igenom protokollen.

Samtidigt som jag läst, har jag också skrivit av texterna så som jag har tolkat dem. Hela det dokumentet är på 301 A4-sidor. Om du vill ha hela texten, hör av dig med e-post till edgar@edgars.se så ordnar vi det.

/Edgar Lycksell

Fattigvård

En stor del av stämmorna upptas av församlingens ansvar att försörja de fattiga och medellösa. Mycket vanligt var att den fattige eller det föräldralösa barnet utauktionerades till den minstbjudande, som för den antagna ersättningen skulle föda och försörja den utauktionerade. En del av dem, som församlingen måste försörja, fick ”gå på socknen”, som det hette. Här skulle den fattige, eller fattighjonen, som de kallades, försörjas en viss tid på varje gård i en viss by eller i flera byar. Sockenstämman var den som beslutade vem som skulle försörjas på det sättet och på vilka gårdar.

Nöd hjälp

Vissa år inträffade allvarliga missväxter. Speciellt verkar åren i slutet på 1860-talet ha varit mycket dåliga med begynnande hungersnöd som följd. Sockenstämman ansökte om nödhjälp hos Konungens Befallningshavande i länet, landshövdingen i dagens språkbruk. Nöd hjälpen kunde dels erhållas som rent bidrag i pengar eller in natura, dels i form av nödlån, där nödhjälpen skulle återbetalas under en viss tid. Ofta var också nödhjälpen förbunden med en motprestation av den nödställda i form av arbete, som den här tiden oftast var i något vägarbete.

Ett exempel på nödhjälp är de cirka 3 825 kg mjöl (25 *mattor* mjöl), som församlingen fick sig tilldelad i januari 1868 och som måste hämtas i Umeå. Hemtransporten skedde med sex lass, vilket innebar runt 600 kg mjöl på varje lass. Mjölet kom troligen österifrån, ifrån Finland eller ännu troligare Ryssland. *Matta* är nämligen ett mått, som har sitt ursprung från Ryssland. I gamla skrifter talas t.ex. om *ryss-mattor* mjöl.

Vägarbeten

Vägar inom byn

Här bryter och breddar man i första hand sträckan från kyrkan till sockengränsen mot Bjurholm. Vāghållningen och framför allt vintervāghållningen och dess fördelning på hemmansägarna är en ofta återkommande punkt på dagordningen.

Vāgen mot Bjurholm

Vāg till Bjurholm fanns anlagd före 1849, men här dyker flera gånger upp krav på att den måste förbättras och framför allt dras om så att alla branta backar försvinner. Man klagar på att i många av dessa backar orkar hästen inte dra hela lasset uppför utan man måste först lossa halva lasset nedanför backen, dra upp den andra halvan av lasset, lossa den halvan högst uppe på backen, återvända nedför backen och lasta den där kvarliggande hälften av lasset, dra den uppför backen och så lasta den hälft av lasset, som drogs upp först. Dessutom utsatte man såväl sig själv som hästen och lasset för stor fara, när man måste åka nedför dessa branta backar med fullt lass. Och man lastade rejält. Vi ser av transporten av nödhjälpen här ovan att man lastade över 600 kg på ett lass.

Väg mot Fredrika och Åsele

Redan 1859 deltog örträskbönderna i hantlangning vid stakning av en häradsväg från Örträsk kyrka till Fredrika kyrka med en kommande fortsättning mot Åsele kyrka. I början av 1864 kommer direktiv från landshövdingen att vägbyggets start skall planeras genom kontraktsskrivning m.m. Man märker att detta tas emot med entusiasm av örträskborna, eftersom det kommer att ge arbetsförtjänst åt många församlingsbor.

I juni 1864 kommer besked att staten anslagit 50 000 riksdaler till en väganläggning från Örträsk kyrka till Fredrika kyrka och därifrån till Åsele kyrka. Av detta anslag utgör 9 981 riksdaler Örträsk församlings andel för sträckan från Örträsk kyrka till sockengränsen mot Fredrika.

Örträskborna börjar omgående att planera för arbetets genomförande, verktyg och materiel anskaffas och arbetet påbörjas under sensommaren 1864. Redan tidigt blir man emellertid varse att vägstakningen, som lantmätaren gjort, går genom mycket besvärlig och stenig terräng fram till Tellvattsbäcken. Man försöker därför att få sträckningen ändrad till en för arbetet gynnsammare terräng, som dessutom skulle bli något kortare. När arbetet med den nya vägen återupptas på våren 1865, är det efter den av örträskborna föreslagna nya sträckningen. Arbetet med vägen fortsätter så hela sommaren 1865.

Men så i februari 1866 kommer kallduschen! Från landshövdingen kommer en skrivelse, där man anhåller att vägbygget mellan Fredrika och Örträsk avbryts och att de anslagna medlen i stället används för en ny väg direkt mellan Fredrika kyrka och Bjurholms kyrka. Sannolikt är det sockenmän från Fredrika och Bjurholm, som lyckats få en ändring i det tidigare beslutet. Ärendet skulle slutligen avgöras på ett möte i Bjurholm, dit de besvikna örträskborna också skickade en representant. Och vi vet, att beslutet där blev väg direkt mellan Fredrika och Bjurholm och ingen mellan Örträsk och Fredrika. Man kan undra om det fortfarande finns kvar spår av det arbete örträskborna förgäves lade ned på Fredrika-vägen i terrängen mellan Västersia och Tellvattsbäcken.

Väg mot Lycksele

Till moderförsamlingen Lyckseles centralort, som dessutom var marknadsplats och mötesplats för ting, landstingsmannaval med mera, fanns ännu ingen banad väg. Detta faktum påpekas åtskilliga gånger, där Örträsk sockenmän avvisar erbjudanden om läkare, sjukhus, veterinär och veterinärstation, apotek m.m. i Lycksele och säger att de föredrar Nordmaling och Umeå för dit finns det farbar väg året runt men inte till Lycksele.

Byarna Långsele och Skarda använde sig av båt på sommaren, där de rodde längs älven till en båtlaning vid Skovra (Skåfra, Skôvra). Därifrån gick stig eller klövjeväg till respektive byar. Vintertid färdades de på älvens is. (Vilken led, som användes till Vargträsk, har inte framgått av något protokoll. Sannolikt färdades de längs Vargåns dalgång.)

Först 1873 gjordes en preliminär stakning av väg mellan Örträsk och Lycksele. Den stakningen låg emellertid på norra/nordöstra sidan av Örån, vilket Örträsk sockenmän tyckte var galet, eftersom där endast fanns en enda by, Långsele, före Knaften. De föreslog i stället en dragning sydväst om älven förbi Skarda, Vänjaurträsk och Vänjaurbäck till Knaften med färjeställen vid Skovra och vid Vänjaurbäcks existerande båtlaning. Anslutningen till Långsele skulle bli lättbruten över sandhedarna mellan Skarda och Långsele.

Under väntan på beslut om vägen mellan Örträsk och Lycksele, beslutade sockenmännen hösten 1875 att rusta upp en gång- och ridväg mellan Örträsk och Skovra, mellan Skovra och Långsele och mellan Skovra-Skarda och Vargträsk.

Först i slutet av 1880 återkommer landshövdingen om vägen mellan Örträsk och Lycksele, nu för att få hantlangningshjälp för stakning av vägen sydväst om Örån genom Skarda, Vänjaurträsk, Vänjaurbäck och Knaften. Men nu hade sockenmännen ändrat uppfattning om den bästa sträckningen, eller åtminstone blivit ordentligt splittrade i frågan. De ville nämligen att även en sträckning norr om Örån skulle undersökas noggrannare och var villiga att bekosta hantlangning för undersökning av båda sträckningarna för att på så sätt få klart vilken sträckning som var den bästa.

Nu dröjde det ända till februari 1887 innan denna vägfråga åter kom upp. Beslut fanns då om statligt stöd med två tredjedelar av kostnaden. Sockenmännen måste dock besluta vilken av de två alternativa sträckningarna, sydväst om Örån eller nordost om Örån, som de förordade. Här var man ordentligt

splittrade och det gick ända till votering, innan frågan avgjordes. Det visade sig att 6 67/128 mantal hade röstat för den sydvästra sidan och bara 3 3/64 mantal för den nordöstra sidan. Vägen skulle alltså dras genom Skarda, Vänjaurträsk och Vänjaurbäck till Knaften och Lycksele. Mot detta beslut protesterade emellertid Långseles byamän, men det visade sig att övriga sockenmän enhälligt stod emot och avvisade Långseles protest.

Men problemen med den här vägen var inte slut med detta. Vid branden i Umeå 1888 förstördes en stor del av de handlingar, som rörde vägbygget Örträsk-Lycksele. Fortfarande 1891, tre år efter branden, hade inte dessa handlingar blivit återskapade och sockenmännen påpekade nu detta för landshövdingen.

Det här vägbygget var sedan uppe i häradsrätten i Lycksele den 13 mars 1894, men av kommunalstämmoprotokollet, där ärendet aviseras, framgår inte vad som skulle avhandlas. Vägbygget dyker inte heller upp i något protokoll fram till 1896, men vi vet att det blev den sydvästra sträckningen som till slut bröts.

Väg mot Vindeln

En undersökning av vägsträckning mellan Örträsk och Degerfors kyrkor inleddes 1893. 1895 kom landshövdingens beslut om undersökning av en väg mellan Örträsk kyrkby och Vindelns järnvägsstation. När sedan detta vägbygge kom igång, framgår inte av protokollen fram till 1896.

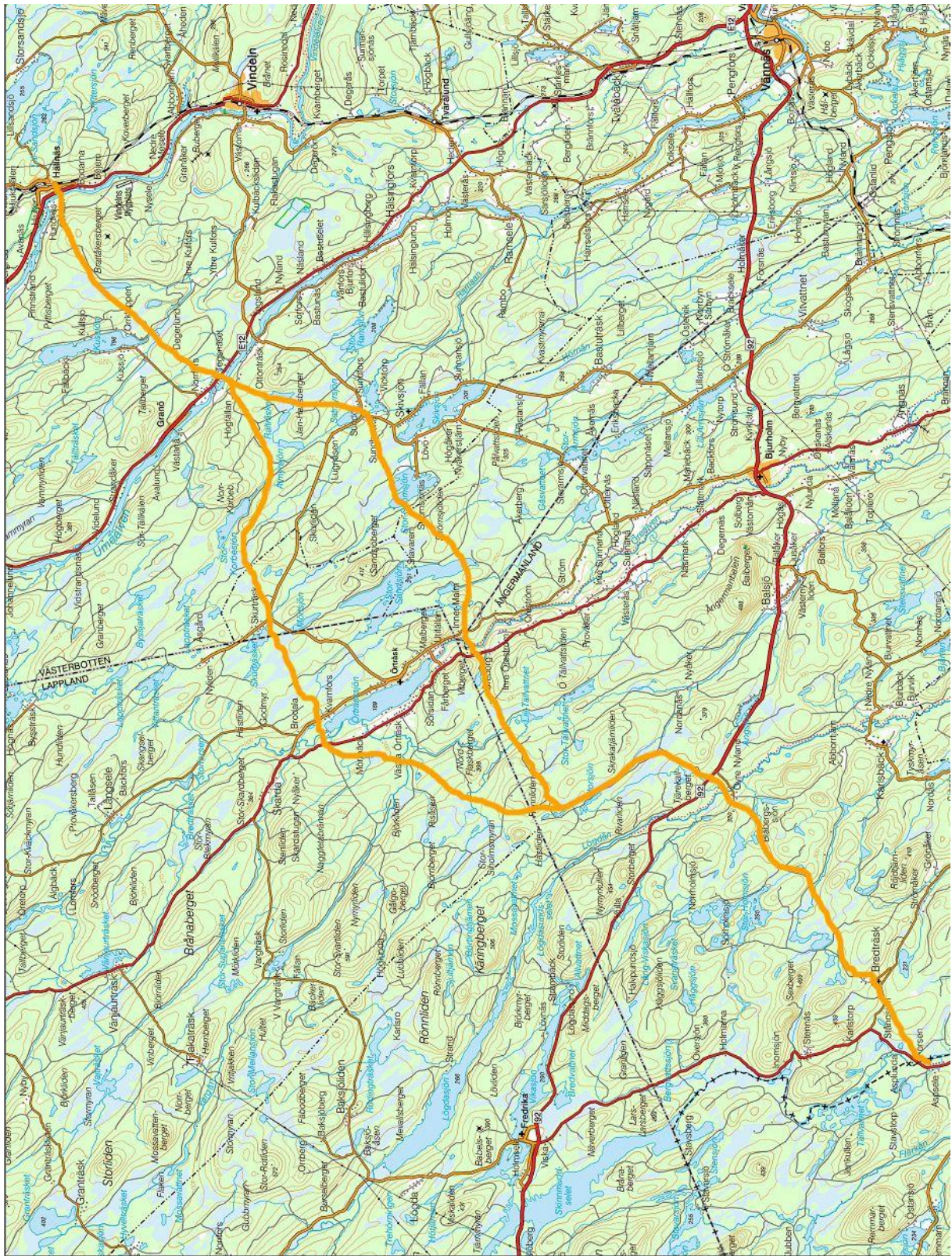
Väg till norska Atlantkusten

I oktober 1873 får Örträsk sockenmän tillfälle att yttra sig över dragningen av en planerad väg till norska Atlantkusten. Man förordar där enhälligt en väg över Stensele och Tärna hellre än en väg över Sorsele ”med sina stora ödemarker”.

Norra stambanan genom Örträsk

Planeringen av norra stambanans sträckning från Ångermanland och norrut pågår uppenbarligen för fullt i början av 1870-talet. På en stämma i januari 1874 får sockenmännen i Örträsk tillfälle att lämna sitt yttrande över den pågående planeringen. Där ser de att planerarna har ansett det besvärligt att dra järnvägen väster om Ångermanbalen och därför dragit den närmare kusten via Nyåker. Detta anser Örträsk sockenmän, som anser sig bättre känna till terrängen, vara helt fel. I verkligheten är terrängen väster om Ångermanbalen alldeles utmärkt för järnvägsbyggande och för att järnvägen skall få större nytta för inlandskommunerna föreslår de i stället att järnvägen dras längre från kusten, en sträckning, som faktiskt också blir kortare. Från Aspsele, som är den antagna utgångspunkten i Ångermanland, föreslår man en sträckning till Övre Nyland, där den dras över Lögdeälven ovanför byn, sedan längs en dalsänka strax nedom Rönnliden, vidare till Røjtjärn, sedan innanför Tellvattnet fram till Öran på sydöstra sidan av Vitberget, över Öran vid Malmby, förbi Lillgodberget, innanför Strömsjöleden, över Strömsjön till Sundö och till Avanäs vid Ume älv. En alternativ sträckning, som blir något längre men som går genom en gynnsammare terräng är att dra spåret ovanför Rönnliden fram efter den dalgång där Sörbäcken rinner och över den jämna slätt som sträcker sig fram till Öran strax ovanför Örträsket, så förbi Sandsjön, utanför Skurträsk fram till Tegsnäs. Med den sträckningen ”*blir terrängen den gynnsammaste för järnvägen, som över huvud i Norrland erbjuder sig*”.

På en sockenstämma i juni 1884 oroas man åter för att järnvägen kommer att dras nära kusten och inte komma inlandskommunerna till del. En skrivelse skall därför tas fram i samarbete med övriga inlandskommuner. I december 1884 uppmanar man, tillsammans med Lycksele kommun, valkretsens riksdagsman att ta upp frågan med civildepartementet för att få fram en undersökning av en alternativ dragning av stambanan längre in i landet än Nyåker. I november 1885 försöker man att få fram en motion i riksdagen om en västligare dragning av stambanan. Dessa försök var dock, som vi nu vet, förgäves.



Örträsk sockenmäns förslag till norra stambanans sträckning.

Övrigt

Salpeterstillverkning

Tillverkning av salpeter, som såldes till staten för tillverkning av krut, var en verksamhet, som enligt protokollen endast försiggick i Vargträsk. Salpeter framställdes ur bl.a. urin, som koncentrerades genom kokning, sjudning, och efterföljande kristallisering med kalk och aska. Råmaterial till salpeterstillverkningen samlades i s.k. *salpeterlador*. Där blandades kalk och jord med latrinnehåll och ruttet kött m.m. Någon gång per år framställdes sedan salpetern genom kokning/sjudning.

Att salpeterstillverkningen var en viktig biförtjänst för Vargträsk-bönderna syns i den klagoskrift, som socknen skickar till landshövdingen då man får veta att staten kommer att minska uppköpen av salpeter.

Prästgården

En återkommande punkt på dagordningarna är färdigställandet, inredningen och underhållet av framför allt bostadshuset, men även övriga byggnader på prästgården.

Barnmorska

Enligt kungliga förordningar var församlingarna skyldiga att hålla med en barnmorska. 1853 ålades Örträsk att ha egen barnmorska och de gick med på detta förutsatt att de slapp betala sin andel av Lyckseles barnmorska samt att moderförsamlingen också lämnade ett lönebidrag till Örträsk barnmorska. 1858 anställde Örträsk formellt en egen barnmorska med ett detaljerat anställningskontrakt innehållande den ersättning hon hade rätt till för olika behandlingar och ingrepp i samband med graviditet och förlossning. Församlingen förbinder sig att ordna bostad åt henne. Det blir till en början hos några av bönderna, men 1862 byggs ett bostadshus åt barnmorskan.

Sockenbibliotek

Ett sockenbibliotek inrättas 1884.

Telefon

I mars 1892 går sockenmännen med på att upplåta mark och tillhandahålla telefonstolpar för en telefonlinje Umeå-Vännäs-Bjurholm-Örträsk. Lokal ställdes till förfogande av Mo och Domsjö AB. Sockenmännen ställde dock som krav, att man kunde få direkt kontakt med Nyåkers station på norra stambanan.

Sockenapotek

Beslut att inrätta ett sockenapotek tas i december 1892.

Distriktsläkare

1893 beslutas att anställa en distriktsläkare gemensam för Örträsk och Bjurholm och stationerad i Bjurholm.
