

Nr 217.

Av herr **Stenudd m. fl.**, om anslag till utredning rörande en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar.

Uti statsverkspropositionen till innevarande riksdag förklarar sig Kungl. Maj:t ämna ånyo framlägga ett omarbetat förslag till byggande av vissa tvärbanor och bibanor mellan Inlandsbanan och norra stambanan. Den föreställningen är sannolikt ganska allmän att genom antagande av ett förslag av motsvarande omfattning som det förlidet år framlagda skulle man vara färdig med de stora järnvägsbyggnaderna i Norrland för en mycket lång tid framåt, om man bortser från rent lokala behov. Så kan dock icke sägas vara fallet. Det område, som Inlandsbanan och dess tvärbanor komma att tillgodose, har sin absoluta gräns vid Luleå—Riksgränsbanan. Men därbortom, innan man når det finska landets gräns, finns det ännu ett stort stycke svensk mark med väldiga utvecklingsmöjligheter.

En blick på kartan över Norrbottens län visar, att denna landremsa har tretton mils bredd och en längd av trettiofem mil, räknat från Karungibanan till översta spetsen av Sverige. Där överst är det visserligen öde vidder, men räknar man bort de tio översta milerna, så träffar man redan stora byar med bördiga, självväxande ängar och ett utvecklingskraftigt folk. Och ju längre neråt man kommer desto tätare blir det mellan byarne. Det är detta folk självt, som tagit initiativet till en undersökning på egen bekostnad av en järnvägsanläggning genom sina bygder. Men då det är fråga om en bana på närmare 35 mil och en anläggningskostnad, som får räknas till mellan 20 och 30 miljoner, så blir frågan för stor att kunna nöjaktigt utredas på enskild väg, och det är därför, som den av de intresserade kommunerna tillsatta utredningskommittén vänt sig till länets representanter i riksdagens båda kamrar, med begäran, att vi måtte väcka motion om en undersökning av behovet och genomförbarheten av en järnvägsanläggning genom våra

gränstrakter i östra Norrbotten. Vi göra det nu, icke för att deltaga i tävlingsstriden, som pågår mellan de olika tvärbaneintressena, utan för att man icke vid fastställandet av en mångårig byggnadsplan skall glömma av att verket inte är färdigt med Inlandsbanans och dess bibanors färdigbyggande. Och lika visst som folket däruppe hyser en innerlig åstundan att knytas allt fastare till sitt land med kulturens starka band, lika visst tro vi, att de allra flesta i de sydligare delarne av Sverige hysa likartade känslor för denna landsända, som en av deras bemärkta män, f. statsrådet Hugo Hammarskjöld, givit uttryck åt i företalet till Mosskulturforeningens minnesskrift om foreningens Norrbottensfärd år 1913: »Det var nog icke ensamt författaren av dessa rader, som, då han under färden längs Torne älv ständigt såg den finska stranden på andra sidan, greps av underliga känslor vid tanken på vad som varit — och vad framtiden kan bära i sitt sköte. Men ett stod klart för oss alla: den strand där vi stodo, är *vår*, den är *svensk* och det är varje svensk mans och kvinnas plikt att hjälpa till, att den alltid måtte så förbliva. Och ett av de viktigaste medlen därtill är, att Norrbotten icke försummas, utan att allt måtte göras för stödjande av arbetet för dess utveckling och dess befolknings trevnad, så att den måtte allt starkare känna, att den är ett med det folk, som bor söderut i landet. Den avlägsna, vidsträckta landsända, som omfattar Norrbottens län, utgör en av Sveriges politiskt viktigaste delar. Men även i ekonomiskt hänseende intager den en betydelsefull plats, i främsta rummet visserligen genom sina malmfält och skogstillgångar, men även genom de ofantliga odlingslägenheter, som myrarne erbjuda. Åtskilligt är väl redan gjort för Norrbottens utveckling, men mycket, oändligt mycket, återstår att göra.»

Någon kanske invänder, att det, som kan göras för de finstalande gränstrakternas knytande till Sverige genom järnvägar redan är gjort i och med byggande av banan mellan Haparanda och Över-Torneå. En blick på kartbilagan X visar dock genast, att så är långt ifrån förhållandet. Där finnes utsatt en med svarta runda ringar utmärkt linje närmast påminnande om en »frontlinje» på en krigskarta. Det är den svensk-finska språkgränsen. Den håller sig visserligen de fem första milen från Karungibanen på ung. 1½ mils avstånd öster om vår banlinje, men redan en mil längre upp har den övertvärat densamma och fortsätter sedan rakt västerut mot riksgränsbanan, som väl får räknas som en från svensk sida befäst språkfront. I hela trafikområdet norr om denna gräns är finska språket det förhärskande. Endast i kyrk-

byarne finner man något avsevärt antal svenskspråkiga, mest tjänstemän. Men om man inginge på en granskning av språkgränsens läge för ett par hundra år sedan, skulle man finna, att densamma då gick ett ganska långt stycke öster om vår banlinje. Den övre bygden blev till mycket väsentlig del koloniserad av svenska bruksarbetare, som på 1600- och 1700-talen flyttade upp till järnbruken vid Kengis i Pajala, Palokorva i Junosuando och Masugnsbyn samt Svappavaara koppargruvor och hytta i Jukkasjärvi. Men finskan tog så småningom överhand, givetvis raskare, när bruken råkade i lägervall. För tju guett år sedan dog »den siste svensken» i Masugnsbyn. I Svappavaara hade svenskan då för länge sedan dött ut, där fanns vid sagda tid endast *en* gammal gubbe, som sade sig ha ett minne från sin tidigaste barndom, att han hört gammalt folk tala svenska. Det gäller tydligen för oss svenskar inte bara »att inom Sveriges gräns erövra Finland åter» genom egen materiell förkovran, utan lika mycket att andligen återerövra det, som en gång varit rent svenskt. Båda uppgifterna kunna för visso lösas, naturligtvis icke enbart, men dock till stor del genom en järnvägsanläggning rätt genom hjärtat av denna gränsbygd och dess samtidigt på naturtillgångar mest välförsedda trakter.

Såsom bil. A bifogas härjämte ett av den utav socknarne tillsatta kommittén avgivet utlåtande, som framhåller dess synpunkter och motivering för järnvägsanläggningen, stödd på övriga bilagor till motionen. Då vi så sent erhållit materialet för kommitténs utredning, att det först i sista stund före motionstidens utgång hunnit ordnas, är det oss icke möjligt att nu framföra så fullständig motivering för vår motion, som sig bort, utan få vi nu nöja oss att i korthet antyda de olika bilagornas betydelse för frågans belysning samt i övrigt åberopa desamma och kommitténs utlåtande (bil. A). Ifall, såsom vi förmoda, motionens behandling kommer att företagas i samband med behandlingen av den väntade kungl. propositionen om tvärbanor m. m. till Inlandsbanan, torde vi få tillfälle att direkt till vederbörande utskott överlämna de vidare handlingar, som utlovats av kommittén jämte de ytterligare inlägg, vi kunna komma att göra. Till utskottet önska vi redan nu separat få överlämna de av ingenjörsfirman Unander & Jonson upprättade kartor och profiler till begagnande under frågans behandling.

Banans trafikområde utmärkes med en horisontalt streckad yta på kartbilagan Y. Tabellerna bil. C och D angiva resp. för östra och västra delarna av detta trafikområde mantal, antal brukningsdelar, av-

söndringar på evärdelig tid samt arealer å resp. kronomark och enskild mark av tomter, åker etc., äng, skogs- och betesmark, myr och mossar samt vatten jämte fördelaktigare odlingsmark, dels fastlands- och dels myr- och mossmark. I sammanfattning för båda sidorna erhållas följande summor:

	Enskild mark, har.	Kronomark, har.
Tomter, åker	6,090	—
Äng	60,298	5,461
Myr	318,352	187,177
Skogsmark	670,769	791,260
Vatten	48,978	34,744
Summa hektar	<u>1,104,487</u>	<u>1,018,642</u>

eller tillsammans 2,123,129 hektar.

Uti bil. E visas grafiskt arealerna av dessa olika slag av mark inom de av järnvägslinjen berörda socknarna jämförda med totala arealen av åtskilliga län i södra Sverige.

Möjligheterna för jordbruk å dessa väldiga arealer belysas i bil. F, som utgöres dels av en utredning i frågan av jordbrukskonsulenten Yngve Anjou i Luleå, dels av några i den förut omnämnda Mosskultur-föreningens minnesskrift över Norrbottensresan 1913 införda av dess tjänstemän gjorda kortare uttalanden, som särskilt beröra den föreslagna järnvägens trafikområde.

Bil. G beskriver kulturförsök för utrönande av verkan av kalkstensmjöl, framställt av ren kalk jämfört med dolomitisk kalksten från Junosuando (Masugnsbyn) i Norrbotten och bil. M utgör en av dr Bertil Högbom författad beskrivning av denna stora kalkförekomst, som ligger alldeles intill den utstakade järnvägslinjen, medan bil. L. är ett utdrag ang. inom trafikområdet belägna kalkförekomster ur dr Fr. Svenonii »Översikt av kalkstensförekomsterna inom Norrbottens län» jämte tillhörande analysbilagor. Utdikningsarbetenas omfattning och kostnad inom de olika byarna inom trafikområdet angivas i tabellen bil. H.

Dessa bilagor torde i någon mån kunna visa, att förutsättningarna för jordbruk å dessa stora vidder ingalunda äro så små, som man kunde förmoda av det nordliga läge, vilket en del av de beskrivna odlingarna ha, exempelvis Vittangi, närmare 20 mil ovan polcirkeln. Men man får ej glömma, att i dessa trakter råder dock en åtta månader lång vinter, och att sysselsättning för folket under denna långa tid måste

sökas utom det egna jordbruket för att bereda en kontant inkomst, tillräcklig för inköp av alla de många förnödenheter, som lantmannen däruppe själv icke alls eller icke i tillräcklig mängd kan producera. Därför behöver tillgodogörandet av andra naturtillgångar där utvecklas för att bereda ökade arbetstillfällen åt den sig raskt under gynnsamma förhållanden ökande befolkningen.*) I främsta rummet gäller det då ett bättre tillvaratagande av skogarnas produkter. Bil. I anger under åren 1906—1915 flottade timmer i Kalix älv med biflöden. Sista kolumnen »Klamparnas medelstorlek» visar, hurusom denna år från år minskats i sin helhet, de sista åren synbarligen efter tillkomsten av Karlsborgs sulfatfabrik, medan däremot vissa vattendrag såsom Torneälven ovanför Täreändö, Skrövälven och Linaälven fortfarande visa en hög siffra, något som bestyrker det kända faktum att i dessa trakter på grund av dyr flottning endast det grövsta virket kan tillgodogöras. Genom en järnväg skulle även mindre avfallsvirke i mycket stora kvantiteter kunna uttagas. Nu får det till stor del ruttna bort. Nedanstående av kommittén erhållna siffror angiva de arealer inom angivna revir, som skulle hava direkt nytta av järnvägen, d. v. s. som kunde direkt avbörda sitt virke till densamma, samt de områden, som genom flottning och virkets uppdragning och upplastning hava mera indirekt nytta av järnvägen. Dessutom angives beräknad kolvedstillgång för varje revir under de första fem åren inom den som kolfångstområde å kartbilagorna X och Y utmärkta arealen till 3 miles avstånd på varje sida om järnvägen (där ej annan järnväg inskränker detsamma):

		Nyttighetsområde, hektar.		Kolvedstillgång under de första 5 åren, kbm.	
		Direkt.	Indirekt.		
Kalix	revir	39,000	27,000	45,000	
Täreändö	»	19,900**)	—	20,000	
Pajala	»	6,532	24,432	6,000	
Torne	»	600	13,900	20,000	
Jukkasjärvi	»	31,577	61,525	111,320	från 3 miles område en gång för alla.
»	»	—	—	8,000	genom flottning.
Summa		97,609	126,857	210,320	

*) Bilagan B (sid. 18) anger dels nuvarande folkmängd i av den föreslagna järnvägslinjen berörda socknar dels en jämförande sammanställning mellan Norrbottens län och riket i dess helhet beträffande de faktorer, som bestämma nettofolkökningen, vilken visar sig vara mer än dubbelt så stor för detta län per 1,000 invånare än för riket i dess helhet.

***) Enligt alternativet 27,400 har.

Beträffande avsättningsmöjligheterna efter järnvägens tillkomst från Jukkasjärvi revir föreligger en kortare utredning av revirförvaltaren Sune Hederström uti bil. K. Från övriga revir ha motsvarande uppgifter icke erhållits, men då malmkommissionen efter bemyndigande av Kungl. Maj:t tillkallat särskilda sakkunniga för utredning av kolfångstmöjligheterna inom Norrbottens län, torde snart för en eventuell järnvägsutredning fullt tillräckliga siffror i nämnda avseende kunna erhållas. Bil. Y utvisar utsträckningen av statens och övriga allmänna skogar. Härav framgår tydligt, i vilken stor utsträckning skogarna inom området befinna sig i statens ägo.

De viktigaste av statens malmfyndigheter, Svappavaara med Leveäniemi och Mertainen avhandlas i bil. N, O och P, som utgöra: den första en beskrivning från år 1842 av geschwornen J. A. W. Busch över koppargruvorna och slaggvarpen i Svappavaara, vilka, såvitt känt är, icke därefter blivit annat än flyktigt undersökta; de två andra bilagorna äro utdrag ur prof. Walfr. Peterssons underdåniga berättelser om nämnda järnmalmförekomster, intagna dels i kungl. prop. av år 1908 om statsinköp av Svappavaara m. fl. fyndigheter, dels i berättelsen om en undersökning av »Jukkasjärvi malmtrakt» år 1900. Bil. Q och R äro korta redogörelser av bergmästare C. I. Asplund och dr Bertil Högbom resp. om vissa enskilda tillhöriga järnmalms-, svavelkis- och grafitfyndigheter i närheten av Vittangi och Masugnsbyn. Av ingenjörsfirman Unander & Jonson verkställda utredningar angående dels vattenkraften i Kalix och Torne älvar med biflöden inom trafikområdet, dels angående järnvägsanläggning mellan Kiruna och Kalix efter verkställd okulärbesiktning återfinnas i bil. S och T resp. Bil. V visar de utmärkta djupförhållandena i Storöns hamn, som av kommittén förordas som slutpunkt för banan. Slutligen visas å kartan bil. X järnvägens sträckning med alternativ och kolfångstområde (tremilsgräns), befintliga järnvägar och landsvägar, inlandsbanans nordligaste del med alternativ, malmfyndigheter, vattenfallens läge och storlek inom trafikområdet, skogsgräns, odlingsgräns och språkgräns.

Järnvägslinjens stora längd och därav förorsakade betydande kostnad är givetvis en omständighet, som gör, att vi ingalunda våga hysa några förhoppningar på företagets realiserande i sin fulla utsträckning under den närmare framtiden. Vi inse till fullo, att, ifall man vill betrakta den som huvudsakligen »kulturvana», den måste sättas i andra rummet efter de redan aktuella tvärbanorna till Inlandsbanan, som, ifall

man endast räknar med de av regeringen 1916 föreslagna banorna, tillsammans äro ungefär 4 mil kortare än den av oss ifrågasatta banan och vilkas sammanlagda kostnad säkerligen med flere miljoner kommer att understiga kostnaden för vår bana. Emellertid torde vissa delar av denna bana, nämligen dels den del, som faller mellan Kiruna och Masugnsbyn och tangerar ett flertal såväl staten som enskilda tillhöriga malmfält, dels den mellan Morjärv och Neder Kalix fallande delen ha stora förutsättningar att bliva bärande företag. Om gruvbrytning kommer till stånd i Mertainen och Svappavaara, så komma helt visst minst 7-å 800,000 ton malm årligen att fraktas därifrån och icke blott giva en god vinst på bandelen mellan Svappavaara och Kiruna, som väl först torde komma att byggas, utan även tillföra Riksgränsbanan en för elektrifieringens av linjen Kiruna—Luleå ekonomiska bärighet nödvändig trafikökning. I trakten av Vittangi och Masugnsbyn finnas vidare stora kvantiteter enskilda tillhörig järnmalm, som visserligen enligt de här bifogade beskrivningarne synes vara delvis fattig och till stor del förorenad av svavel, men som dock helt visst skulle kunna tjäna till råmateriel för en på anrikning och brikettering eller sintring grundad inhemsk järntillverkning, varigenom malmen samtidigt renas från fosfor och svavel, så att den lämnar ett fullgott järn. Utom dessa järnmalmer finnas svavelkisanledningar, som ge förhoppningar att bliva lönande, ehuru de ännu äro för litet undersökta för att man skulle kunna med någon viss- het bedöma deras brytvärdhet. Slutligen finnas mycket stora tillgångar av grafit, som anses vara av bättre kvalitet än den hittills inom vårt land brutna och som befunnits lämplig till karborundumfabrikation, användning för uppkolning av järn och troligen även till eldfast material. Tillgångarne äro så stora, att sannolikt brytningen mera kommer att begränsas av möjligheterna till avsättning än av tillgången på grafit. Om och när företag för dessa fyndigheters tillgodogörande komma till stånd och hinna till full utveckling, så kommer helt visst det också att visa sig, att ett färdigbyggande av hela linjen skall bära sig ekonomiskt. Det torde då komma att visa sig förmånligt, att transitotrafiken mellan Norge och Finland ledes över den nya linjen, efter vilken den komme att få flere mil kortare väg än den nu har över Boden. Likaså torde produkterna från de här ovan omnämnda malmfälten och eventuella förädlingsverk efter den nya linjen därefter lämpligare fraktas efter denna ned till Kalix än den betydligt längre vägen över Luleå, med undantag naturligtvis för den malm, som eventuellt kunde förbrukas vid smältverk vid Porjus eller annat åt detta håll beläget ställe.

Beträffande bandelen Morjärv—Neder Kalix eller Storön så går den genom en rik och tät befolkad bygd och skulle redan genom detta förhållande vara motiverad till utförande när som helst. Emellertid tillkommer här ett ytterligare skäl, den storindustri som uppstått i orten i och med anläggandet av sulfatfabriken vid Karlsborg utanför Neder Kalix. Här produceras redan c:a 7,000 ton sulfatmassa årligen och det lär vara meningen att inom kort utbygga fabriken för en årlig produktion av 20,000 ton. Då sjöfarten även i den goda hamnen i Storön är stängd ungefär sju månader av året, torde man få påräkna en rätt stor trafik vintertiden av massa över Morjärv och Boden. Såsom framgår av kartbilagan V. äro hamnförhållandena vid Storön mycket goda, och innan beslut fattas om utförande av mycket dyrbarare och ändock mindre goda hamnanläggningar i närheten av Haparanda, som även lär kräva ett särskilt järnvägsspår på ungefär 1 mils längd, vore det på det högsta tillrådligt att taga i övervägande, huruvida hamnfrågan icke på ett i alla avseenden förmånligare sätt skulle lösas genom en hamnanläggning vid Storön jämte en järnvägsförbindelse mellan Storön och Morjärv. Många skäl synas sålunda tala för att en allsidig utredning i av oss föreslaget syfte kommer till stånd, omfattande såväl behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning i Kalix och Torne älvdalar som frågan om till vilken punkt av kusten järnvägen skall dragas och därmed förbundna hamnanläggningar. Emellertid vilja vi icke taga ståndpunkt till någon viss linje på förhand utan hava därför formulerat vårt yrkande så, att den begärda utredningen skulle komma att omfatta även frågan om linjens eventuella dragning åt Över-Torneå.

Under åberopande av vad vi här ovan med stöd av vid motionen fogade bilagor anført, få vi sålunda vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte, för verkställande av en allsidig utredning genom statens försorg rörande behovet av och förutsättningarna för en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar från Neder Kalix eller möjligen Över Torneå förbi Svappavaara m. fl. malmfält till Kiruna eller annan lämplig punkt å Riksgränsbanan, anslå ett lämpligt belopp, förslagsvis 25,000 kronor.

Stockholm den 26 januari 1917.

O. W. Stenudd.

Ernst Hage.

Linus Lundström.

Axel Lindström.

Bilagorna till denna motion äro lika med dem, som fogats vid motionen nr 79 i första kammaren av herr C. I. Asplund m. fl., och ha därför ej här omtryckts. Emellertid meddelas här, enär hänvisningar till bilagorna göras i motionens text, en översikt över deras innehåll jämte uppgift om de sidor, å vilka de återfinnas vid motionen I: 79.

Förteckning å bilagorna.

	Sid.
Bil. A. Järnvägskommitténs utlåtande	10
» B. Folkmängd i av den föreslagna järnvägslinjen Kiruna—Kalix berörda socknar den 31 december 1916	18
» C. Tablå över mantal, brukningsdelar, arealer m. m. inom östra trafikområdet	20
» D. » » » » » » » västra »	22
» E. Diagram över arealer, skog, ängar, mossar m. m. å kronomark och enskild mark, jämförda med vissa län i södra Sverige.	24
» F. Uppgifter angående jordbruksmöjligheterna inom trafikområdet av jordbrukskonsulenten Yngve Anjou samt av Svenska Mosskulturföreningens tjänstemän H. von Feilitzen, S. Müller, Rob. Tolf och E. Haglund	25
» G. Kulturförsök med dolomitisk kalksten från Junosuando i Norrbotten av H. von Feilitzen	40
» H. Utdikning av frostförande marker inom Neder Kalix, Över Kalix, Korpilombolo, Pajala och Jukkasjärvi socknar	44
» I. Uppgift å trävaror, som under åren 1906—1915 flottats i Kalix älv med biflöden	46
» K. Avsättningsmöjligheterna från kronoparkerna inom Jukkasjärvi revir av revirförvaltaren S. Hederström	48
» L. Utdrag ur Översikt av kalkstensförekomsterna inom Norrbottens län av Fredr. Svenonius, jämte analystabeller	50
» M. Kalkförekomster vid Masugnsbyn av Bertil Högbom	59
» N. Utlåtande angående Svappavaara koppargruvor och slagghvarp av geschwornen J. A. W. Busch år 1842.	60
» O. Utdrag ur berättelse ang. Svappavaara och Leveäniemi m. fl. järnmalmfält i Norrbottens län av Walfr. Petersson	62
» P. Utdrag ang. Mertainens malmfält ur berättelse om »Jukkasjärvi malmtrakt» år 1900 av Walfr. Petersson	65
» Q. Järnmalms-, kis- och grafitfyndigheter i närheten av Vittangi av C. I. Asplund	68
» R. Järnmalms- och grafitfyndigheter vid Masugnsbyn och nära Vittangi av Bertil Högbom	74
» S. Utredning angående vattenkraften i Torne och Kalix älvar med biflöden inom trafikområdet av ingenjörsfirman Unander & Jonson	76

	Sid.
Bil. T. Utredning angående järnvägsanläggning mellan Kiruna och Kalix, verkställd efter okulärbesiktning av ingenjörsfirman Unander & Jonson	87
» U. Bilder till bil. F och G.	101
» V. Djupförhållandena utanför kuststräckan Kalix—Haparanda	} Kartbilagor.
» X. Karta, utvisande järnvägens sträckning med alternativ, Inlandsbanans nordligaste del, befintliga järnvägar, landsvägar, den föreslagna banans kolfångstområde, malmfyndigheter, vattenfallens läge och storlek, skogsgräns, odlingsgräns och språkgräns	
» Y. Karta över allmänna skogar inom trafikområdet	