

## Nr 128.

Av herr **Asplund**, om ökat anslag till statlig automobiltrafik i övre Norrland.

I riksdagens båda kamrar väckas i år motioner om anslag till en järnväg från Övertorneå uppefter Torne älv till Pajala. Då det i varje fall torde dröja flera år innan en så pass lång järnväg blir färdigbyggd, särskilt som under de närmaste åren föreligger ett annat järnvägsbygge rörande nedre Tornedalen, nämligen till en blivande uthamn för Haparanda, som måste anläggas, om det överhuvud skall bliva möjligt att behålla den svenska industri, som redan finnes där uppe, och den svenska trafiken på den svenska sidan av Torneälven, synes det önskvärt, att under väntetiden den av regeringen föreslagna automobillinjen mellan Övertorneå och Pajala kommer till stånd med person- och godstrafik i samtrafik med statens järnvägar och med dessas tariffer kommer till stånd.

Då det redan finnes postdiligenstrafik dels å en linje Övertorneå—Korpilombolo—Tärendö—Anttis—Pajala och efter den föreslagna järnvägssträckningen Pajala—Övertorneå med postverkets diligenser dels ock från Anttis över Junosuando, Masugnsbyn, Vittangi, Svappavaara och Jukkasjärvi till Kiruna, f. n. uppehållen av enskild entreprenör, synes det böra tagas i övervägande, huruvida icke, såsom generalpoststyrelsen i sitt utlåtande den 30 november 1928 i viss mån föreslagit, dessa postverkets diligenslinjer, som redan utom postföring ombesörja en avsevärd persontrafik jämte vinterväghållning å resp. vägsträckor, kunde, vare sig de fortföre att sortera under postverket eller övertoges av statens järnvägar, utvidga sin verksamhet i samma utsträckning, som avsetts med den av regeringen föreslagna automobillinjen från Övertorneå efter Torne älv till Pajala, d. v. s. fullständig person- och godstrafik i samtrafik med statens järnvägar och med dess tariffer.

Med de stora utvecklingsmöjligheter, som finnas såväl efter den föreslagna järnvägssträckningen som å den långa sträckan mellan Övertorneå och Kiruna, vilket senare trafikområde, just på grund av sin längd jämte frånvaron av förmånen av att bo vid en gränsälv med en järnvägskonkurrerande nabo på andra stranden, icke torde kunna hoppas att få järnväg ännu på många år, skulle en sådan automobillinje bliva en mycket kraftig impuls för påskyndande av såväl jord- som skogsbrukets utveckling, medan befolkningen väntar de tjugu år, under vilka exploateringen av å deras mark belägna, men staten numera tillhöriga järnmalmsfält är förhindrad genom exportförbud.

De privata billinjer, som redan finnas på vissa delar av den långa sträckan, ha redan visat möjligheten att ekonomiskt utnyttja den på längre avstånd från huvudflottleden befintliga skogen, i det att plank och bräder, som försågats med flyttbara motorsågar efter landsvägen mellan Vittangi

och Kiruna (77 km), kunnat utan förlust avyttras i Kiruna, ja till och med fraktas vidare till Narvik och försäljas där. På längre avstånd från landsvägen eller efter denna nedom Vittangi blir det emellertid svårare att med de frakter, som fordras av privata bilägare, vilka ju måste se på förtjänsten, få avsättning av virke m. m. utan förlust.

Efter vägen finnas goda möjligheter för myrodling, de riksdagsmän, som voro med på riksdagsresan 1916, torde ha i minne exempelvis myrodlingsslagenheterna i Vittangi. För närvarande är emellertid frakten å kalk alltför lång och dyrbar, för att odlingen skall kunna taga fart. Skapades emellertid genom automobillinjen garanti för att frakten på kalk ej skulle bli dyrare än med järnväg, skulle kalkbränning omedelbart kunna startas i Masugnsbyn vid dess utmärkta kalkfyndighet och hela trakten mellan Övertorneå, Överkalix, Pajala och Kiruna förses med så mycket kalk, som kan få användning i mån av myrarnas utdikning och uppodling. Avsättningsmöjligheterna på mjölk m. m. till de stora malmfältssamhällena bleve mycket goda och en större tillgång på mjölk vore för dessa av mycket stor betydelse. Virkesavsättningen på Kiruna och Narvik skulle även bereda befolkningen goda arbetstillfällen under de långa vintrarne och säkrare avsättning på skogsprodukterna än nu föreligger med de ofta på längre avstånd från huvudflottlederna belägna skogarna, ett förhållande, som i ännu högre grad är fallet med statens egna skogar, medan de däremot ligga väl till för lastbiltrafik å de mellan floderna framstrykande landsvägarna. Slutligen skulle en billigare och bekvämare trafikförbindelse mellan Kiruna, där en avsevärd del av dessa finsktalande bygders manliga ungdom finnes sysselsatt med gruvarbete, och deras hembygd hava ett avgörande inflytande på dennas försvenskning och ändå fastare knytande till Sverige.

Vad särskilt beträffar de stora byarna Svappavaara, Masugnsbyn och Vittangi, kunna goda skäl anföras, att staten gör någon uppoffring för deras tillgodoseende med goda kommunikationer. De båda förstnämnda byarna hava sin tillkomst att tacka den bergshantering, som där bedrevs huvudsakligen under senare hälften av 1600-talet, och som ditförde svenska gruv- och bruksarbetare, mest från Värmland. Efter bruksägarnas, bröderna Mommas, iråkade obestånd fingo Svappavaaraborna under nöd och umbäranden livnära sig med att mot förskott av några säckar mjöl m. m. på egen hand verkställa gruvbrytning och omsovring av varp från den föregående rovbrytningen samt råkopparsmältning och transport av råkoppar den långa vägen till Kengis hamrar, där de finge avyttra den för halva värdet — andra hälften skulle användas till avbetalning av brukets gäld. I övrigt fingo de söka sin näring från självväxande myrängar, ofta miltals från byn, de bästa ängarna anammades av prästerskapet i Jukkasjärvi, som emellertid sedan bruket kommit på obestånd och ingen extra betalning längre erhöles därifrån, icke längre ansåg sig skyldigt att »förnöija brucksfolcket med Guds ord och salighetsmedel».

Då engelsmännen 150 år efteråt började järnvägsbygget till Gellivare, voro Svappavaaraborna med och fortsatte sedan på Malmberget med jordschaktningsarbeten, ätande vid kanten av jordschakten, då kaffepannan kokade, och sovande på samma plats de få timmar av sommardygnet, då tröttheten tvang dem. De måste, ty då slättertiden kom, skulle de hem 8 mils gångväg till sina myrängar för att samla ihop åt kor och hästar för den långa vintern.

Så kom i slutet av 1890-talet malmundersökningar i gång i deras hemtrakt dels kring Svappavaara gamla gruvberg, dels i Mertainentrakten. Jag minns väl, när på våren 1898 Svappavaarabönderna sålde mark och jordägarandelar i de nyupptäckta Painirova och Mertainens malmfält, båda sedan 1907 tillhörande staten, det senare innehållande en malmtillgång på 40 à 50 miljoner ton malm och slig, till största delen svavel- och fosforren, en prima svensk stålmalm. Femtontusen kronor betalades för det hela; det var inte mycket för en by på 300 själar att dela, men det utlovades arbete på bara 1½ mils avstånd från deras egen by, och det var storartat tyckte de.

Riksgränsbanebygget från Gellivare till Kiruna skulle då börja och intet hinder fanns för banans dragande förbi Svappavaara och Mertainen, några kilometer längre väg och något besvärligare övergång över Lule älv. Men det skulle ha dröjt några månader längre innan rälstippen hunnit fram till Kiruna, och så var det ju ett tillfälle att »svälta räv». Svappavaarafältet ägdes av ett annat bolag, och då gick man hellre en annan väg. Svappavaaras ägare erhöll något år senare koncession på en bibana till Kiruna med villkor, att han först visade sig ha medel för byggandet, men när han efter några år hade skaffat sig dessa medel, så fick han i stället för koncession sälja malmfältet till staten, för att konkurrens skulle undvikas med redan i gång varande företag och samtidigt förband sig staten, att ej bryta malm för export i Svappavaara liksom förut i Mertainen förrän efter 1937. Och så till slut — år 1927 i samband med sista malmavtalet — förband sig staten att *ej före 1947 års slut* bryta för export (med undantag för Mertainen, ifall där samtidigt malm brötes för förädling) i några av sina förutvarande fält kring Svappavaara liksom ej heller i de genom avtalet förvärvade fälten i Vittangi, Masugnsbyn och det 25 km nordväst om Pajala belägna Kaunisvaara. De bönder i dessa byar, som bevakat sina jordägarandelar, kunna givetvis, såsom varande både i minoritet på gruvstämma och utan medel och kommunikationer varken bryta på sina egna gruvlotter eller vid en avyttring få någon betalning för dem. Men *en sak ha de rätt att begära* — att genom anordnande av kommunikationer, åtminstone av så relativt billig art som en automobilinje med järnvägs-tariffer och samtrafik med statens järnvägar, som garanterar dem bestämda fraktsatser, beredas möjlighet, att ekonomiskt utnyttja sina övriga tillgångar i odlingsbar jord och skog.

Då redan en del enskilda bilägare trafikera dessa sträckor, torde hänsyn till dessa böra tagas exempelvis på sådant sätt, att de erhålla viss ersättning, i den mån det visar sig medföra förlust för dem att uppehålla trafiken enligt statens järnvägars tariffer för person- och godstrafik. Därigenom kommer också för staten engångskostnaden för trafikens ordnande att bliva väsentligt lägre och risken att förlora något större belopp på en försöksdrift uudvikes. Det i statsverkspropositionen för linjen Övertorneå—Pajala föreslagna antalet personomnibussar torde tillsammans med postverkets diligenser och de enskilda bussar, som redan finnas å linjen Kiruna—Pajala, täcka behovet för persontrafiken under de första åren, och av lastautomobiler finnas också några enskilda i trafik redan förut. För säkerhets skull torde man likväl böra disponera ett visst anslag utöver det av regeringen begärda, ehuru det är mycket möjligt, att det ej behöver tagas i bruk. Med ett anslag av 100 000 kronor utöver av regeringen begärda 300,000 kronor torde man vara helt på den säkra sidan.

Automobillinjerna Övertorneå — via Anttis till Pajala och Övertorneå — Pello — Pajala torde lämpligen kunna kombineras som en ringlinje med trafik i båda riktningarna och med anknypning i Anttis till Kirunalinjen, såsom fallet är med postverkets linjer.

Uppgifter angående nuvarande trafikmängder och priser för person- och godsbefordran å den enskilda linjerna anhåller jag att efter nödig komplettering få överlämna direkt till vederbörande utskott. I övrigt ber jag få hänvisa till den utredning ang. trafikmängder och utvecklingsmöjligheter m. m., som finnes bifogad den av mig jämte herrar Bergqvist och Fagerlin vid 1917 års riksdag väckta motionen I : 79 ang. utredning om en järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar till lämplig punkt å riksgränsbanan.

Jag får alltså vördsamt hemställa,

att riksdagen ville i anledning av Kungl. Maj:ts förslag under »Utgifter för kapitalökning» om anläggning av en automobillinje mellan Övertorneå och Pajala i samtrafik med statens järnvägar och enligt deras person- och godstariffer besluta anordnande på försök av liknande trafik även mellan Övertorneå—Korpilombolo—Tärendö—Anttis—Vittangi och Kiruna, så vitt sig göra låter genom utvidgning av den redan pågående postdiligenstrafiken å dessa sträckor, eventuellt med anlåtande delvis av redan befintlig enskild automobiltrafik, ävensom för ändamålet bevilja ett med 100 000 kronor till 400 000 kronor förhöjt anslag.

Stockholm den 21 januari 1929.

C. I. Asplund.