

## Nr 72.

Av herr **Enhörning**, om inledande av underhandlingar med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund angående brytning av malm i Kaunisvaara malmfält m. m.

Sedan några år är norra stambanan framdragen till Övertorneå, och har det visat sig vara en mycket lycklig kulturell utveckling med hänsyn till befolkningens försvenskande synnerligast i språkligt avseende. Befolkningen norr om Övertorneå (Matarengi) har de sista åren lagt i dagen kraftiga ansatser att få stambanan framdragen till Pajala norr om Övertorneå, och måste man anse detta deras strävande vara en mycket glädjande företeelse, alldenstund det visar huru befolkningen i dessa nordliga trakter värdesätter att komma i närmare beröring med vårt folk och de fördelar, vilka därigenom kunna utvinna för dem och deras efterkommande genom ett gemensamt språk och större samhörighet. Det tryck, som utan tvivel förefunnits på andra sidan Torne älv, skulle därigenom försvinna och bereda befolkningen en tryggare tillvaro genom att mer direkt känna sig stå under Sveriges hägn och skydd. Detta är särskilt påfallande hos befolkningen längs järnvägen Haparanda—Övertorneå. Av den slutreplik, som den finska studentkåren i dagarna avgivit till Uppsala studentkår, framgår, huru nödvändigt det är att försvenska dessa norra bygder, och lider det intet tvivel därom, att den svenska folkskoleundervisningen skulle erhålla den kraftigaste hjälpen genom järnvägarnas framdragande i Norrbottens norra socknar.

Enligt gjorda beräkningar skulle denna järnväg draga en kostnad av 11,400,000 kronor, och ehuru herr statsrådet och chefen för finansdepartementet påpekar, »att inom trafikområdet förefunnes vidare brytningsvärda mineraltillgångar c:a 25 kilometer norr om Pajala kyrkoby» ävensom »välbelägna vidsträckta odlingsmarker till en areal av c:a 30,000 hektar mot en för närvarande befintlig åkerareal av endast c:a 1,420 hektar samt outnyttjad vattenkraft med en turbineffekt av c:a 250,000 hästkrafter (med varaktighet av 75 %)» och oaktat dessa rika malmtillgångar, vågar han icke föreslå riksdagen att anslå medel för detta järnvägsföretag. Om regering och riksdag 1907 varit lika betänksamma, då beslutet om inlandsbanans byggande fattades, så hade det säkerligen dröjt flera år, innan detta stora förslag åter hade kommit på kamrarnas bord.

Detta riksdagens beslut kom till stånd av kulturella skäl och av omtanke för den isolerade befolkningen uti fjäll- och lappbygderna. Det var onekligen ett av de största och betydelsefullaste beslut som Sveriges riksdag fattat och kom-

mer att i alla tider lända Sveriges riksdag till ovanskelig heder och berömmelse.

Å den ännu obbyggda delen av inlandsbanan, som nu är öppnad för trafik till Blattnickelet, pågår bygget till Sorsele.

Inlandsbanans hela längd torde uppgå till c:a 1,400 kilometer, inklusive de båda inköpta järnvägarna Kristinehamn—Mora och Mora—Sveg, vilka nu äro länkar av inlandsbanan, och beräknas vara fullbordad om 10 år, om riksdagen lämnar anslag i samma utsträckning som under föregående år.

Det är ett av de mest storslagna företag i vårt land och kommer helt visst att bereda möjligheter för en rätt stor befolkning att slå ned sina bopålar längs inlandsbanan och bibanorna från norra stambanan, varest större och mindre samhällen säkerligen komma att uppstå i likhet med den utveckling, som gjorde sig gällande efter norra stambanans framdragande genom Norrland.

Helt och hållet åt sig själv har dock icke herr statsrådet velat lämna denna befolkning, ty han framlägger en kungl. proposition om en »busslinje», vilken obestriddigen, på det sätt den nu skall byggas och trafikeras, är ett mycket stort steg framåt och skulle för ett tiotal år sedan hava mottagits med det största jubel och den uppriktigaste tacksamhet, om icke befolkningen under de sista åren fått den bestämda uppfattningen, att en järnväg kommer att bereda denna landsdel större utvecklingsmöjligheter, vari de säkerligen hava full rätt. Den av herr statsrådet föreslagna busslinjen har helt visst alla utsikter att komma till stånd och torde för en tid framåt även tillgodose befolkningens krav, ehuru den säkerligen icke torde komma att uppgiva kravet på sin första kärlek — järnvägen. När den, som jag hoppas, inom en snar framtid kommer till stånd, kan denna busslinje förläggas till västligare bygder inom Norrbotten, varest den, om det ej dröjer alltför länge, skall mottagas med tacksamhet.

Då stora malmfyndigheter förekomma i Pajala och socknarna väster därom, så ligger ju nära till hands att antaga, att dessa skulle kunna exploateras och att järnvägarna Kaunisvaara—Övertorneå och Övertorneå—Haparanda samt Haparanda—skeppningshamnen skulle kunna bliva en andra malmbana i Norrbotten, som i lyckligaste fall borde lämna, om icke samma inkomst som Luleå—Narvik, dock en fullt tillfredsställande sådan, täckande åtminstone ränta å anläggningskostnaden — förutom andra värden, som den skulle tillföra Pajala och socknarna väster därom. Men nu lägger uppgörelsen 1927 mellan staten och Trafik-A.-B. Grängesberg—Oxelösund hinder i vägen för en dylik utveckling, emedan bolaget då avstod till staten Kaunisvaara, Masugnsbyn m. fl. malmfält med förbehåll, att brytning av malm för export därifrån icke skulle få äga rum förrän efter 1947, då tiden för statens inlösen av stamaktierna i Luossavaara och Kiruna A.-B. infölle. Mot detta beslut varnade herr Asplund å norrbottensbänken i denna kammare och yrkade, jämte andra, att den kungl. propositionen nr 241 måtte av riksdagen avslås och yttrade i en reservation i statsutskottets protokoll bl. a.:

»Om de (nyssnämnda malmfält) överhuvud med ekonomisk vinst kunna tillgodogöras genom export, torde det böra överlämnas åt nuvarande innehavare att för egen räkning anordna brytning och export av malmen. Skulle så-

dant ifrågakomma, torde emellertid staten, med hänsyn till den stora betydelsen härav för den svenska finnbygden, böra medverka genom nödiga järnvägsanläggningar.»

Herr Asplund har här velat säga, att Trafik-A.-B. Grängesberg—Oxelösund borde bibehålla malmfälten i fråga och, så snart som denna malm funne marknads, upptaga brytningen och exporten mot att staten byggde därför nödiga järnvägar. Om avtalet rörande detta m. fl. malmfält gått i denna riktning, så hade det säkerligen varit lyckligare för staten, men synnerligast för de kommuner, varest malmfälten äro belägna, vilka därigenom kunde äga förhoppningar att redan före 1947 få fördel av järnvägsförbindelse med det övriga landet.

Nu måste man fråga sig, om icke malmen från först och främst Kaunisvaarafältet kan finna marknad i utlandet? Däröfver vet jag icke något, men omöjligt torde det väl icke vara. Man letar nu efter malmer i alla världsdelar, och avståndet synes i våra tider icke spela någon roll. Tvenne stora svenska motorfartyg, lastande c:a 21,000 ton vardera, gå nu i fraktfart med malm från Chile genom Panamakanalen till hamnar i Nordamerika och härav kan man förstå, att de stora avstånden jämte det stora tonnaget numera medgiva transport på än längre distanser. Dessa stora motorfartyg lastas på två timmar (understundom mindre) och i regel åtgår det fyra timmar sedan fartygen passerat fyren vid inloppet i lastningshamnen, till dess de passera på utgående efter att last intagits. Lossningen tager en tid av 16 timmar.

Under fjolåret reste en svensk expedition till Sydamerika för undersökning av malmfält och för ett par tre år sedan tillförsäkrade sig Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund ett större malmfält i norra Afrika. Detta säkerligen för att neutralisera en för stor konkurrens. Man vet ej vilka stora nya malmfyndigheter i olika världsdelar, som eventuellt komma att exploateras och föras ut i marknaden under närmaste årtionden och därför synes det mig, att staten utan dröjsmål bör påbörja underhandling med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, om malmen från Kaunisvaarafältet kan finna avsättning inom eller utom landet till priser, som medgiva brytning, järnvägsfrakt och utlastning plus en skäligen vinst, och om Trafikbolaget är villigt medgiva att export av malm från Kaunisvaara och andra malmfält finge påbörjas före 1947, eller så snart järnvägen blir framdragen till malmfälten och hamnen i Haparanda. Mig synes att i så fall skulle staten uppdraga åt Trafikbolaget, vilket väl sitter inne med den största sakkännedom på detta område, att ombesörja malmens försäljning, brytning, nedfraktning och utskeppning, varom givetvis avtal skulle upprättas. Det är givetvis av stor betydelse att snarast möjligt få denna malm inarbetad hos de järnbruk i England och på kontinenten, som kunna använda denna malm, innan malmer från andra världsdelar komma i marknaden. Således synes det mig, att staten snarast bör uppdraga åt Trafikbolaget att undersöka, om export av denna malm är möjlig och till antagligt pris och om bolaget medgiver att malmbrytning får påbörjas före 1947 och i så fall förelägga riksdagen förslag om järnvägens utsträckning dels till malmfältet i fråga och dels från Haparanda till utskeppningshamnen, ävensom kostnadsförslag för en hamnanläggning vid Torne älvs utlopp.

Detta förslag bör vara så mycket mer tilltalande som ungefär halva denna järnväg — Haparanda—Övertorneå — redan är byggd, vilken bana därigenom skulle tillföras ökade trafikinkomster.

Om nu malmen från Kaunisvaara malmfält kan finna avsättning och en uppgörelse med Trafikbolaget kan träffas, skulle banprojektet Övertorneå—Kaunisvaara via Pajala i en rätt snar framtid kunna realiseras och därmed har staten på samma gång tillgodosett Pajala sockens invånares krav på en järnvägsförbindelse anknyttande sig till norra stambanan och därigenom till hela vårt lands järnvägsnät, vilket för dem är av största betydelse och trygghet, så mycket mer som denna bana skulle gagna såväl kulturella som kommersiella intressen och på ett kraftigt sätt påskynda utvecklingen i dessa nordliga bygder.

Framtidsprojektet torde väl bliva, sedan inlandsbanan färdigbyggs, att framdraga järnvägen från Pajala genom socknarna Korpilombolo, Junosuando, Tärendö och Vittangi via Svappavaara till Gellivaara eller Kiruna. Man får antaga att någon gång i framtiden skall byggas en järnväg Kiruna—Mertainens malmfält och att Luleå—Narvikbanan, eventuellt med vissa kompletteringar, skall kunna mäktas utfrakta även detta nya tillskott. Om Svappavaaramalmen är av den stora mäktighet och betydelse, varom försports, så torde väl detta fält icke kunna exploateras annat än genom att bygga en järnväg följande Kalix älv till dess utlopp och till skärgården, varest tillräckligt djup lär finnas för hamnanläggning.

På grund av vad jag nu i korthet anfört, får jag föreslå,

att riksdagen ville hemställa, att Kungl. Maj:t behagade upptaga underhandlingar med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund om brytning och utskeppning av malm från Kaunisvaara malmfält på ett tidigare stadium än avtalet med dem av 1927 bestämmer, eller alltså före 1947, eller så snart järnvägar byggs Övertorneå—Kaunisvaara malmfält och Haparanda utskeppningshamn vid Torne älvs mynning och denna hamn färdigbyggs, ävensom med Trafikbolaget träffa preliminära avtal om försäljning, brytning och utskeppning av malmen, samt om görligt förelägga redan nästa års riksdag alla de förslag, som Kungl. Maj:t kan finna nödvändiga — även om icke här angivna — för realiserande av nu framställda förslag.

Stockholm den 21 januari 1929.

*E. A. Enhörning.*

I motionens syfte instämma

*O. Bergqvist.*

*D. Hansén.*

*J. A. Stenberg.*

*C. I. Asplund.*