

Nr 207.

Av herr **Sandström m. fl.**, om statsbidrag till Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag för utförande av en krossverksanläggning å Svartön vid Luleå.

Enligt 1927 års avtal mellan staten, å ena, samt Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag, (här nedan kallat L. K. AB.) m. fl. bolag, å andra sidan, har L. K. AB. berättigats att från de norrbottniska järnmalmsfälten årligen bortfrakta högst nio miljoner ton järnmalm, därav från Kiirunavaara 6.1 miljoner ton, från Gellivare 2.5 miljoner ton och från Luossavaara 0.4 miljoner ton. Tillika har stadgats, att om den kvantitet järnmalm, som L. K. AB. under tiden intill 1937 års utgång komme att utskeppa över Svartön, något år skulle komma att understiga en myckenhet av 1,200,000 ton eller om utskeppningen något år skulle bliva inställd, bolaget är skyldigt att, såframt Kungl. Maj:t ej annat medgiver, inom två månader efter årets utgång utgiva, i förra fallet ett belopp motsvarande $16\frac{2}{3}$ öre för varje ton, varmed den under året utskeppade järnmalmskvantiteten understigit nyss angivna myckenhet, och i det senare fallet tvåhundrausen kronor. Efter framställning från L. K. AB. har Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1933 befriat bolaget från erläggande av den ersättning å 131,000 kronor, Luleå stad skulle ägt utbekomma för det underskott i utskeppningen av järnmalm över Svartön, som uppkommit år 1933. Motivet för detta efterskänkande angavs vara, att den från Malmberget bortfraktade malmen nedfraktas till Svartön för utskeppning över Luleå. Med anledning härav må emellertid erinras om, att den Luleå stad tillerkända gottgörelsen icke enligt avtalet är beroende på, huru mycket malm, som utfraktats från Malmberget, vilket framgår därav, att ersättningen utgår, om kvantiteten av den över Svartön verkställda utskeppningen understiger 1,200,000 ton malm, under det att L. K. AB. enligt avtalet med staten icke är skyldigt att för varje år i Gellivare bryta mer än en miljon ton järnmalm.

Frånsett Luleå stads rätt till komensation för minskad malmexport över Svartön, är det i varje fall för hela vårt land en fråga av utomordentlig vikt, att malmutskeppningen över svensk hamn försiggår i största möjliga omfattning. Att med de förbättrade tekniska anordningar för sjöfartens bedrivande under den kalla årstiden, som numera äro tillfinnandes, malmutskeppningen över Luleå hamn kan fortgå betydligt längre tid än som förut varit möjligt, framgår utav den utav hampkaptenen i Luleå Karl Hj. Falkland författade, i tidningspressen publicerade uppsats rörande vintersjöfartsproblemet, som här bifogas såsom bilaga och till vars innehåll vi hänvisa.

Med fäst avseende därå, att L. K. AB., enligt vad vi inhämtat, för fraktning från Malmberget till Luleå under år 1934 icke till statens järnvägar anmält större myckenhet än 400,000 ton järnmalm, ävensom i övrigt kända

förhållanden, torde man få utgå ifrån, att om en ökad malmexport över Luleå hamn skall kunna åstadkommas, densamma måste komma att i rätt betydande omfattning avse Kirunamalm. Nödvändigt är då, att för utskeppning av Kirunamalm i krossat eller okrossat skick efter köparens val en större malmkross med tillbehör, malmficka och järnvägsspår m. m. anläggas å Svartön. Kostnaden härför torde röra sig om en summa av mellan 400,000 och 500,000 kronor. Osäkert är, om bolaget under det nu rådande brydsamma läget anser sig kunna bestrida kostnaderna för en sådan anläggning å Svartön.

Enligt de upplysningar vi inhämtat, läser järnvägsfrakten, inberäknat frakttillägg, åtminstone under tider av starkt minskad brytning, bliva billigare från Kiruna till Luleå än från Kiruna till Narvik. Detsamma är förhållandet med kostnaderna för avlastning å Svartön, jämförda med samma kostnader för utskeppningen i Narvik. Sjöfarten från Luleå läser icke vara mer än omkring 6 pence per ton högre än frakten från Narvik. Vidare måste en ökad malmfraktning till Luleå medföra en minskning i de driftsförluster för statens järnvägar, som enligt förut nämnda avtal skola gäldas av L. K. AB.

Under hänvisning till vad här ovan anförts få vi sålunda hemställa,

att riksdagen, med hänsyn till önskvärdheten av att största möjliga del av Lapplandsmalmen utfraktas över svensk hamn, måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att tillhandahålla Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag ett belopp av intill 500,000 kronor för utförande av en krossverksanläggning å Svartön, som är behövlig för utfrakt av Kirunamalm över Luleå, under förutsättning, att L. K. AB:s sammanlagda järnvägstransport till Luleå av Kiruna- och Gellivarealm om möjligt uppehålls i minst 1,200,000 ton årligen.

Stockholm den 23 januari 1934.

P. Sandström.

O. Bergqvist.

C. I. Asplund.

Bilaga.

Av de erfarenheter, som under de senare åren vunnits, framgår tydligt att sjöfarten på övre Norrland och särskilt på Luleå kan avsevärt förlängas med de tekniska resurser, som nu för tiden stå till buds.

Intill år 1923 har sjöfarten alltid upphört före november månads utgång. Därefter har den utsträcks till in i december, har under 1931 och 1932 pågått till fram emot jul och under innevarande vinter till den 6 januari. Denna utsträckning torde helt och hållet få tillskrivas nutidens större möjligheter att bekämpa issvårigheterna, dels genom tillkomsten av kraftigare lokal isbrytare, dels genom Sveabolagets under senare åren byggda isbrytande

lastångare, och sist och kanske icke minst genom tillkomsten av statens isbrytarefartyg.

Den utsträckta sjöfarten har emellertid intill det gångna året endast i obetydlig omfattning gällt malmtrafiken. Redare och möjligen även assuradörer hava ställt sig skeptiska till möjligheten av att med vanliga fartyg trafikera Luleå så sent på året. Emellertid har malmbolaget under 1933 sökt utsträcka skeppningen över Luleå så länge som möjligt, och att detta försök lyckats över all förväntan utan att särskilda förberedelser vidtagits, och under särdeles ogynnsamma klimatiska förhållanden, är alla bekant. De sista malmfartygen lämnade Luleå den 6 januari, då skeppningen blev inställd för säsongen, bland annat på grund av rådande stark köldknäpp. Sedan dess har omslag i väderleken inträffat, och hinder synas icke föreligga för att trafiken skulle kunnat hava pågått ännu någon tid.

Årets rön, som erbjudit mycket av intresse, hava visat, att inga större svårigheter och inga ökade risker för fartyg och materiel förefinnas för trafik intill dess havsisarna slutligen lägga hinder i vägen för navigeringen. Isen å hamnområdet och å de inre fjärdarna har utan svårighet kunnat forceras av rederiaktiebolaget Victorias här stationerade isbrytare »Valkyria». Endast vid tillfällen, då isen i havsbandet sammanpackats och hopskjutits till vallar har statsisbrytarens hjälp behövt påkallas. I detta sammanhang torde böra påpekas, att innevarande vinters tidigt påkommande och ihållande kyla gjort isförhållandena besvärligare än de varit på många år.

Den trygghet, som statens isbrytarefartyg skänker sjöfarten, kan icke nog uppskattas. Hade statsisbrytaren icke varit tillgänglig skulle malmskeppningen hava upphört redan omkring mitten av november månad. Redare, som tidigare icke haft erfarenhet rörande vintersjöfart i dessa farvatten, skulle icke vågat att skicka sina fartyg till Luleå, även om förhållandena varit sådana, att de lokala isbrytarna kunnat klara situationen. »Ymer» med sina 9,000 hkr är en mäktig och imponerande säkerhetsfaktor.

Ehuru det kan synas naturligt och välbetänkt att ettdera av isbrytarefartygen under senhösten vore stationerat i övre Norrland, där issvårigheterna tidigast förekomma, är en sådan anordning icke oundgängligen nödvändig. Allenast vetskapen om att ett sådant fartyg finnes aktionsklart, och kan, om så skulle krävas, utan tidsutdräkt skynda till undsättning, tillförsäkrar sjöfarten den erforderliga tryggheten.

Fastän, såsom förut framhållits, under de sista åren sjöfarten pågått till fram emot jul, har malmexporten, den för länet i sin helhet ojämförligt viktigaste trafiken över hamnen, på grund av angivna omständigheter upphört långt tidigare. I medeltal har malmskeppningen under sista decenniet avslutats den 18 november, och har således under 1933 förlängts en och en halv månad. Vad detta betyder för Norrbotten belyses med följande siffror.

Enligt uppgift från platschefen hos L. K. AB. härstädes har den för längda skeppningen berett arbete, utöver vad eljest kunnat ifrågakomma, å Svartön med 4,700 dagsverken, 56,000 kronor, och i Kiruna med 6,359 dagsverken 110,000 kronor. Därtill komma arbetstillfällen, som statens järnvägar kunnat bereda en del av sin arbetslösa personal, vilket uppskattas till 3,000 dagsverken, 35,000 kronor. I hamnavgifter hava erlagts 42,000 kronor. I lotsavgifter 17,000 kronor och i fyr-, båk- och tonavgifter 21,500 kronor.

De 49 malmångare, som utöver den normala skeppningstiden besökt Luleå, hava genom inköp av proviant, reparationer m. m. omsatt ett belopp, som torde kunna uppskattas till minst 35,000 kronor.

Besättningarna å de lokala isbrytarna, som eljest skulle hava varit upplagda, hava kommit i åtnjutande av en och en halv månads extra hyra.

Vidare har lossningsarbete m. m. förekommit, som berett extra sysselsättning åt hamn- och transportarbetare.

Det torde med visshet kunna förutsättas, att minst 300,000 kronor kommit Norrbottens arbetare och affärsmän till godo genom den utsträckta malm-skeppningen, vartill komma statens inkomster av fyr- och båkavgifter m. m.

Förlängd sjöfart betyder icke blott ökad malmskeppning utan även lättnader på andra områden. Exporten av trävaror och trämassa få större möjligheter, införseln till länet av födoämnen och andra varor underlättas, sysslolösa hamn- och transportarbetare vinna sysselsättning, köpkraften ökar och därigenom handel och företagsamhet, och utgör för de av skatter dignande kommunerna en stor lättnad i dess understödsverksamhet.

Genom effektivt arbete av statsisbrytarefartygen bör sjöfarten på våren kunna öppnas i medeltal fjorton dagar tidigare än vanligt, varför den med nu befintliga resurser bör kunna förlängas med minst två månader årligen, vilket har en oerhörd betydelse för länets hushållning.

För att den svenska malmbanan, statens järnvägars anläggningar å Svartön och Luleå hamn effektivare skola kunna utnyttjas, erfordras att en större malmkvantitet nedforslas och utskeppas över Luleå, än vad hittills varit fallet. Andra förhållanden med avseende på skeppningsmöjligheterna råda nu än då malmbanan till Narvik byggdes. Numera kan sjöfarten utan ökade risker pågå under minst åtta månader av året. Infartsleden har fördjupats från 7.1 till 8.1 meter, och möjligheter till ytterligare fördjupningar förefinnas. Varje ton järnmalm, som skeppas över Luleå, betyder ökade försörjningsmöjligheter för Norrbottens arbetare, ökade livsbetingelser för handel och industri samt större inkomster för staten i form av avgälder och skatter, vilket allt statsmakterna i dessa ekonomiskt brydsamma tider böra särskilt beakta.

Statens isbrytarfartyg »Ymer» har nyligen vid assistans av fartyg till hamnen varit utsatt för en grundstötning, vilken lätt kunnat få högst allvarliga följder. Detta får emellertid icke på något sätt tolkas så, som skulle navigeringsförhållandena i farlederna utgöra hinder för utsträckt sjöfart. Ytterligt sällan har hänt, att något av de tusentals fartyg, som med större djupgående än »Ymer» ankommit till och avgått från hamnen, ofta under svåra både väderleks- och isförhållanden, råkat ut för någon malör, varför denna händelse icke får tillmätas betydelse vid vintersjöfartsfrågans bedömande.

Efter den erfarenhet, som fartygsbefälhavare, hamnmyndigheter m. fl. vunnit med avseende å statens isbrytarefartygs assistans av sjöfarten på övre Norrland, måste klart sägas ifrån, att det utomordentliga materiel, som dessa fartyg erbjuda, skulle kunna användas på sätt, som bättre motsvarade förväntningarna. Redan vid den förste statsisbrytarens tillkomst höjdes röster för att fartyget skulle läggas under civil myndighets tillsyn och förvaltning. Erfarenheterna hava visat att, ehuru väl det värdefulla arbete, som marinmyndigheterna och isbrytarebefålet nedlagt vid isbrytaretjänstens organiserande högt uppskattats, sjöfarten dock skulle hava varit bättre betjänt av att befålet å dessa fartyg legat i händerna på män, som helt ägnat sig åt handelssjöfarten, och som icke blott lärt känna Sveriges kuster utan även förvärvat grundlig, praktisk utbildning i isbrytarebefälhavares krävande och ansvarsfulla yrke. Sattes som befälhavare personer med dessa kvalifikationer, då först skulle fartygen komma till sin fulla rätt och bliva till den nytta och säkerhet för vintertrafiken, som statsmakterna avsett och som sjöfartens män förväntat.

Statsmakterna böra icke vara njugga med anslag till fartygens drift. Dessa medel äro väl använda pengar, som säkerligen lämna god avkastning.

Från sjöfartshåll hava vissa önskemål framförts, vilka synas vara väl motiverade. Radiopejling bör inrättas å Rödkallen för att underlätta fartygs angöring, icke minst under tider av året, då Nordströmsgrunds fyrskepp är intaget. För att kunna företaga snabba och effektiva rekognosceringar böra isbrytarefartygen vara utrustade med flygplan.

Slutligen vill jag med skärpa betona, att vintertrafik på övre Norrland allenast bör försiggå med kraftiga fartyg. Nutidens malmångare, såväl svenska som utländska, fylla i allmänhet de fordringar, som kunna ställas på fartyg, lämpade för denna trafik. Fartyg, som på grund av ålderdomsskröplighet eller allmän svaghet icke tåla påfrestningarna, böra icke dirigeras till dessa farvatten vintertid.

Karl Hj. Falkland.
