

Nr 242.

Av herr **Hansén m. fl.**, om åtgärder för åstadkommande av ökad
utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

Efter öppnandet av järnvägen Luleå—Gällivare började år 1892 järnmalm exporteras från malmfälten i Lappland och då först från Malmberget. Tillgodogörandet av malmtillgångarna i Kiirunavaara började icke förrän den återstående delen av riksgränsbanan, d. v. s. linjen Gällivare—Kiruna—Narvik, blivit färdig år 1902. Sedan den tiden har export av lapplandsmalm fortgått från både Luleå och Narvik och har t. o. m. räkenskapsåret 1933/1934 avsänts c:a 53,5 miljoner ton från Luleå och 79 miljoner ton från Narvik.

Malmutskeppningen i miljoner ton har för Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolags räkning under den senaste tioårsperioden utgjort

	Från Luleå	Från Narvik
1924	1,16	3,41
1925	2,04	4,74
1926	1,42	4,06
1927	2,46	6,15
1928	1,33	2,50
1929	2,26	5,53
1930	2,03	5,40
1931	0,94	2,74
1932	0,35	1,30
1933	0,55	1,61
1934	1,62	2,33

Den vid malmupplagen i exporthamnarna och vid utskeppningen sysselsätta personalen varierar under loppet av varje räkenskapsår, men torde i runda tal kunna uppskattas hava utgjort

	I Luleå	I Narvik
1924	150	580
1925	230	660
1926	250	740
1927	290	780
1928	300	770
1929	250	1 100
1930	250	1 030
1931	200	900
1932	90	820
1933	90	750

Med hänsyn till det betydande arbetareantal, som sålunda finner sysselsättning vid malmutlastningen, finna vi det vara en fråga av betydande vikt ur flera synpunkter att fördelningen av malmexporten från malmfälten i Lappland på de båda utskeppningshamnarna sker på det ur landets synpunkt mest gynnsamma sättet. Den nuvarande tidpunkten, då statsmakterna på många olika vägar söka att bekämpa den rådande arbetslösheten, synes vara särskilt lämplig för överväganden i detta hänseende, och staten, såsom delägare till hälften i det företag, som närmast har avgörandet av denna fördelning i sin hand, borde hava stora möjligheter att inverka på frågans lösning i önskvärd riktning.

Skeppningen över Luleå är visserligen stängd under en del av vintern på grund av isförhållandena, men denna omständighet har icke på långt när samma betydelse nu, som den hade vid sekelskiftet. Fartygsmaterielen har utvecklats i sådan riktning, att risken för fartygen vid gång i is blivit betydligt begränsad och statsisbrytarens verksamhet för uppehållande av sjöfarten på Norrlands hamnar under en större del av året än tidigare varit möjligt måste betecknas såsom mycket framgångsrik. Erfarenheten under senare år har även givit vid handen, att malmskeppning över Luleå vid behov kan utsträckas ett gott stycke in på vintern.

Åren 1929 och 1930 uppgick malmbolagets utlastning i Luleå till över 2 miljoner ton och en betydande stegring därutöver torde kunna åstadkommas genom relativt ringa ökning av den tekniska utrustningen. En del malmkunder önska få sin malm i krossat skick och 1934 års riksdag har (i skrivelse nr 301) även, med beaktande av önskvärdheten av att den svenska utfraktshamnen för lapplandsmalmen skulle vara rustad för tillgodoseende av köparnas krav, anhållit om utredning rörande åstadkommande under gemensam medverkan av därav intresserade olika parter av en krossverksanläggning å Svartön. När denna fråga vunnit sin lösning, har åtminstone ett hinder för ökad skeppning över Luleå bragts ur världen.

Bland de fördelar, som en till förmån för Luleå ändrad fördelning av lapplandsmalms utskeppning skulle medföra, bör i främsta rummet nämnas de ökade arbetstillfällena. I första hand i Luleå stad men även vid järnvägen i hela dess utsträckning mellan malmfälten och Luleå och vidare indirekt i hela den kringliggande bygden, som skulle få ökad avsättning för sina lantmannaprodukter. Huru stor denna ökning kan bli rent siffermässigt sett, kan icke angivas utan en närmare undersökning. För Luleå hamn, vars affärer genom den starkt minskade malmutlastningen kommit i ett ganska oroväckande tillstånd, skulle en betydande ökning av trafiken vara den allra bästa hjälpen. Statens järnvägar skulle genom den längre fraktvägen på dess linjer tillföras ökade inkomster. Enligt 1927 års malmavtal utgår t. ex. grundfrakten för malm från Kiirunavaara gruvfält för tiden 1 oktober 1927 till 31 december 1937

från Kiruna till Riksgränsen med kronor 2:64
och » » » Svartön » » 3:48.

En ökning av den till Luleå gående kvantiteten med någon eller några miljoner ton skulle giva en rätt vacker ökning av trafikinkomsten. Även för statens vattenfallsverk skulle en dylik omläggning betyda ökad avsättning av kraft, såväl för banans drift som vid anläggningarna på Svartön, och medföra ökade inkomster. Slutligen bör omnämnas den ökning i statens inkomst av sjöfartsavgifter, som vore att påräkna genom ökad trafik på svensk hamn.

Allt detta gör, att vi finna denna fråga icke vara av enbart lokal betydelse utan att en lycklig lösning av densamma skulle sträcka sina verkningar till hela landet.

Vår avsikt är icke, att de åtgärder, som en blivande utredning kan giva anvisning på, skola inkräkta på bolagets rätt eller bli va betungande för dess ekonomi, utan vi hoppas, att det skall lyckas att finna någon anordning i den av oss angivna riktningen, som med berättigad hänsyn tagen till bolagets intressen är ur nationalekonomisk och social synpunkt bättre än den nuvarande.

På grund av vad vi sålunda anför, hemställa vi,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande de åtgärder, som må erfordras för att tekniska och ekonomiska förutsättningar skola skapas för ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

Stockholm den 23 januari 1935.

D. Hansén.

O. Bergqvist.

C. Fr. Carlström.

P. Sandström.

C. I. Asplund.