

Nr 546.

Av herr **Hage m. fl.**, *angående anordnande av en statlig automobiltrafik mellan Pajala och Kiruna järnvägsstation.*

Sedan flera år tillbaka ha planer förelegat om åstadkommande av en statlig kommunikationsled mellan östra delarna av Norrbotten å ena sidan samt malmfälten, särskilt Kiruna, å den andra sidan. Dessa planer togo sig först uttryck däruti, att motion (I:79) framfördes år 1917 om åstadkommande av järnvägsförbindelse mellan här nämnda trakter. Senare framfördes samma bygders kommunikationsbehov i den formen, att man begärde en utsträckning av den år 1929 beslutade automobillinjen från Övertorneå till Pajala, från sistnämnda plats till Kiruna, varigenom hela Tornedalen ända från Haparanda till Kiruna skulle få en genomgående statlig förbindelse i samtrafik med och med samma taxor som statens järnvägar.

En motion (I: 128), vari ett sådant förslag framställdes, väcktes år 1929 av herr Asplund m. fl. i första kammaren med det tillägget, att även Korpilombolo och Tärendö socknar borde medtagas genom en grenlinje från Övertorneå till Anttis å linjen mellan Pajala och Kiruna. Om detta förslag gjorde 1929 års statsutskott i sitt utlåtande nr 9, sid. 28, följande sympatiska uttalande: »Utskottet finner de i motionen anförda synpunkterna beaktansvärda och behjärtar därvarande befolknings svårigheter, i all synnerhet i den mån dessa kunna härledas från den nödtvungna hämning i utvecklingen, som den delvis under statens medverkan (år 1927) genomförda koncentrationen av gruvdriften till malmfälten vid riksgränsbanan kan hava medfört. Såsom generalpoststyrelsen i ärendet framhållit, torde, vid ordnande av automobiltrafik i enlighet med föreliggande förslag, det böra prövas, huruvida ej postdiligenser, som bliva övertaliga vid indragning av linjen Övertorneå—Pello—Pajala, borde insättas i trafik mellan Pajala och Kiruna. Då alltså motionärens önskemål synas komma i beaktande, har utskottet ansett sig ej böra i förevarande ordning förorda åtgärd i motionens syfte.» Angivna postdiligenser ha emellertid efter beslutet om automobillinjen Övertorneå—Pajala överflyttats i trafik mellan Pajala och det efter Muonio älv belägna Muodoslombolo och kunna således ej betjäna någon del av sträckan Pajala—Kiruna.

Nu har åter hela denna kommunikationsfråga aktualiserats och tagit sig uttryck i en opinionsyttring, framförd i bifogade framställning till Norrbottens riksdagsmän, vari begäres, att detta kommunikationsspörsmål nu skall framföras till riksdagen.

Det framgår av nämnda framställning, att en ganska vidlyftig utredning av frågan verkställdes, och att man från olika håll inhämtat yttranden om frågans betydelse för de olika bygder, som skulle beröras av den ifråga-

satta kommunikationsleden. Vissa uttalanden föreligga även om de trafikfaktorer, varmed man kan räkna.

Samtliga de utredningar, som i nämnda framställning presterats, äro enligt vårt förmenande av den art, att vi anse, att denna kommunikationsfråga nu kan vara mogen, åtminstone för en provisorisk lösning. Vi anse alltså, att ett riksdagsbeslut nu skulle vara väl motiverat, varigenom riksdagen till en början beslöt att inrätta en *försöksdrift* å här nämnda linje, eller också att en utredning härom åstadkoms.

Vi vilja i det sammanhanget framhålla, att det här ej kan bli fråga om någon stor ekonomisk affär. Frågan inskränker sig till startande av en statlig busslinje av ej så stor omfattning, men vars tillkomst för de bygder, som det här gäller, säkerligen skulle få en stor betydelse och hälsas med stor tillfredsställelse och glädje.

Med avseende på den ekonomiska sidan kan man kanske antaga, att den icke behöver bliva av så stor omfattning, exempelvis då det gäller anskaffande av vagnar m. m., eftersom man möjligen kan tänka sig, att jämte en del av den för Övertorneå—Pajala-linjen anskaffade vagnparken de å sträckan Pajala—Kiruna redan förut insatta bussarna för post- och enskild trafik skulle anlitas och tillsammans vara tillräckliga för den ifrågasatta försöks-
trafiken.

Vi skola, då det gäller motiveringen för den ifrågasatta busslinjens tillkomst, inskränka oss till vad som här ovan anförts samt hänvisa i övrigt till innehållet i den synnerligen utförliga framställning från resp. kommunala förtroendemän m. fl., som här bifogas som bilaga.

Under återopande av ovanstående och vad i bifogade bilaga anförts hemställes alltså,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en statlig automobiltrafik i enlighet med de för automobil-linjen Övertorneå—Pajala tillämpade bestämmelser (samtrafik med statens järnvägar med genomgående person- och godstariffer) måtte, till en början försöksvis och eventuellt genom samordnande av redan befintlig post- och enskild busstrafik anordnas mellan Pajala och Kiruna järnvägsstation, samt för bestridande av härmed förenade kostnader för budgetåret 1936—1937 anvisa ett anslag av högst 50 000 kronor;

eller, därest detta icke kan beviljas,

hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning av ifrågavarande kommunikationsspörsmål.

Stockholm den 23 januari 1936.

Ernst Hage.

O. W. Lövgren.

N. E. Nilsson.

Johan Johansson.

Alf Meyerhöffer.

Till herrar riksdagsmän i Norrbottens län.

Undertecknade, av Jukkasjärvi kommunalfullmäktige och Junosuando kommunaistämman utsedda, få härmed hemställa om eder medverkan för förverkligandet av väckt förslag om utsträckning av statens busslinje Övertorneå—Pajala till Kiruna. Som skäl för denna vår hemställan få vi anföra följande:

Befolkningen i de trakter, vars önskemål vi här framföra, hyser en innerlig önskan att knytas allt fastare till sitt land med kulturens starka band, och att detta sker genom stödandet av vår bygds utveckling och dess befolknings trevnad, så att samhörigheten med det övriga landet kännes starkare. Som ett led i denna strävan är denna bygds önskemål om förbättrade kommunikationer. Vad en sådan förbättring kommer att betyda för de stora områden, som komma att beröras av sådan statlig busslinje, vilja vi därför i största korthet beröra. Någon utredning, som med siffror bevisar de synpunkter, vi här nedan framföra, ha vi ej utfört, men i förbigående må nämnas, att kungl. järnvägsstyrelsen förliden sommar gjort sina undersökningar om möjligheten av planens realiserande. Till vilket resultat denna kommit är oss obekant.

I den utredning, som redan år 1917 av herr riksdagsman Asplund m. fl. verkställdes med anledning av påtänkt järnvägsanläggning genom Kalix och Torne älvdalar, finnes en hel del uppgifter, som ännu i dag äga sitt aktuella värde.

De socknar, som genom en eventuell statlig busslinje komme att draga fördel av densamma, äro Pajala socken med Muodoslombolo kapellförsamling och ett invånarantal av 5 494 personer, Tärändö socken med 2 168 personer, Junosuando socken med 1 551 personer, Vittangi kapellförsamling med 3 488 personer, Karesuando socken med 1 147 personer och Jukkasjärvi församling med 13 904 personer. Därjämte komme även Gällivare socken att indirekt beröras av busslinjen.

Beträffande de byar inom resp. socknar, som direkt komma att beröras av en statlig busslinje, hänvisa vi till särskild bilaga, som därjämte även uppger de bivägar, som utgå från den föreslagna bussrutten.

Vi äro väl underkunniga om, att ni herrar riksdagsmän äro förtrogna med vår bygds förhållanden och de säregna omständigheter, som här äro rådande, men vi taga oss dock friheten att här beröra en del av dem, som kunna motivera införandet av en statlig busslinje genom våra bygder.

Huvudnäringen i dessa trakter är jordbruket, som har varit och kommer att förbliva det, som skall giva livsuppehållet för det stora flertalet av bygdens befolkning. Förutsättningen att så kommer att vara, blir då beroende av de möjligheter, som förefinnas för avsättning av de produkter, som jordbruket häruppe har att ge. Väl har staten i form av lån och anslag givit jordbruket sitt stöd, men då till följd av dåliga kommunikationer avsättning icke förefinnes för jordbruksprodukterna, ligger det knappast i jordbrukarnas intressen att uppdra jordbruket i större omfattning, än att detsamma kan tillgodose familjens egna behov. Det rationella jordbruket kräver förutom maskiner även ett väsentligt tillskott i gödningsämnen och kraftfoder, och med nuvarande förhållanden kunna sådana ej anskaffas utan dryga kostnader, som betunga jordbrukets ekonomi.

Som exempel å de mängder kraftfoder, konstgödsel och kalk, som för detta ändamål anskaffas, må nämnas, att till Vittangi forslades under år 1934 och 1935 180 ton konstgödsel, till Junosuando under år 1935 50 ton

konstgödsel, år 1934 200 ton hö och 60 ton kraftfoder. Vid Masugnsby kalkbruk tillverkades under år 1935 c:a 300 ton kalk, och denna tillverkning skulle med förbilligade fraktkostnader kunna uppdrivas till c:a 400 ton årligen.

Avsättningsmöjlighet för jordbruksprodukterna finnes i gruvsamhällena, främst Kiruna, men med nuvarande fraktkostnader och dåliga kommunikationer är mjölkavsättningen till detta samhälle ringa. Även om mjölkproduktionen i våra trakter för närvarande endast fyller det egna behovet, skulle så ej behöva vara fallet, därest avsättningsmöjligheter finnes. Man kan under nuvarande förhållanden icke begära, att en jordbrukare av idealistisk synpunkt utökar sitt jordbruk, då den ekonomiska vinningen ej blir större. Då nedre Tornedalen exempelvis kan försälja sin mjölk till Kiruna, skulle då icke möjligheter för den övre bygden även förefinnas att öka sitt ekonomiska välstånd, genom mjölkförsäljning till detta samhälle. Vi tvivla icke därpå, under förutsättning att kommunikationerna förbättras. För närvarande finnas mejerier förlagda i Pajala och Tändö och torde eventuellt komma att uppbyggas i Vittangi. Skola dessa bliva ekonomiskt bärande, måste avsättningsmöjligheterna förbättras.

Under nuvarande förhållanden försäljas till Kiruna potatis och grönsaker, vilka röna stor efterfrågan på grund av sin kvalitet. Under de senaste åren har J. U. F. gjort stora insatser för dessa produkters odlande, men fara föreligger att intresset därför slappas, då de dåliga kommunikationerna lägga hinder för en snabb befordran av dessa produkter och de höga fraktkostnaderna omöjliggöra konkurrens från i kommunikationshänseende bättre lottade orter. För äggproduktion finnas även trenne hönserier anlagda.

Som förut nämnts torde ett lättare anskaffande av gödningsämnen bliva till förmåga för jordbruket. Jorden är i allmänhet kalkfattig, men då invid den påtänkta busslinjen kalkbruk finnes, skulle möjlighet finnas att öka tillverkningen av kalk därstädes och därigenom förse hela Tornedalen med detta viktiga gödningsämne. Orter, som ligga närmare järnväg, kunna på grund av nedsatta fraktkostnader i allmänhet begagna sig av kalk för jordbrukets höjande, medan orter, som ligga mera avlägset, draga sig för de stora kostnaderna.

Skall jordbruket häruppe gå en lycklig tid till mötes och befolkningen ej gripas av begär att komma till mera lyckligt lottade trakter, är förutsättningen den, att kommunikationerna förbättras, och att staten därmed giver det handtag, som behöves för att skapa en livskraftig, arbetsduglig jordbrukande befolkning. Någon brist på odlingsmöjligheter förefinnes ej. De stora milsvida myrarna vänta blott på dikning och plog för att bära rika skördar och ge bärgning och välstånd. Kanske vi då slippa se, hur surt förvärvade slantar gå till vårt grannland Finland för inköp av hö.

Men även i fråga om skogsbruket skola förbättrade kommunikationer komma att visa goda verkningar. I allmänhet gör sig den uppfattningen gällande, att det är älvarna, som skola billigast transportera virket. Detta är dock icke fallet. Utefter den påtänkta busslinjen finnes ett flertal fasta såväl som ambulerande sågverk, vilka äro hänvisade till landsvägstransport av det förädlade virket. Hyvelmaskiner finnas även, och därjämte ha under de senaste åren flera snickeriverkstäder anlagts. Behovet av förädlat virke har under de senaste åren stegrats, därigenom att man mer och mer övergått till uppförande av bostäder av bräder och plank. Det oförädlade virket har därjämte betalats med ringa pris, och skogsägare ha därför funnit det förmånligare att förädla skogen, och särskilt är detta fallet där skogen ligger

mera avses från vattendrag. Sliperstillverkning förekommer i stor omfattning.

Avsättningen för dessa produkter har merendels skett till Kiruna. Detsamma är fallet även med vedförsäljningen. Vad en förbättring av kommunikationerna skulle betyda för rationellare tillvaratagande av skogsprodukterna torde ej behöva framhållas.

Den industriella utvecklingen i övrigt i våra trakter har på grund av stora fraktkostnader ej rönt något större uppsving. Och dock förefinnas möjligheter att även i detta avseende genomföra en förändring till det bättre. I Junosuando är tegelbruk uppfört, med en årlig kapacitet av 500 000 tegel. Detta tegelbruk har delvis uppförts med statens hjälp i form av industrilån.

Skall denna tillverkningskapacitet kunna utnyttjas, fordras dock förbättrade kommunikationer. Sker detta, torde icke Tornedalen behöva fylla sitt behov av tegel genom import från Finland, som nu är fallet. Försäljningspriset å tillverkningsorten är 8 å 10 öre, men distributionsområdet är begränsat till en radie av cirka 5 mil, då fraktkostnaderna därutöver omöjliggöra konkurrens.

I Masugnsbyn finnes kalkbruk, vilket, som förut nämnts, skulle kunna tillgodose hela Tornedalens behov av kalk.

För närvarande pågå försöksbrytningar av grafit i omedelbar närhet av påtänkta busslinjen mellan Vittangi och Svappavaara och av lämnade upplysningar äro fyndigheterna av stort värde. Kunde vårt land fylla sitt årsbehov av grafit från denna fyndighet, skulle en förlängning av den statliga busslinjen vara väl motiverad enbart på denna omständighet.

Att mineralfyndigheter invid och i omedelbar närhet av den föreslagna busslinjen finnas, torde vi knappast behöva omnämna, då detta torde vara väl bekant för eder.

Under en stor del av vintern äro lapparna bosatta i våra trakter, och de lappmarksprodukter, som transporteras till Kiruna via busslinjen, torde kunna få räknas i flera tiotal ton. Ett gott stöd i sin näringsgren torde utövarna av renskötseln därför hava att påräkna i en statlig busslinje.

Detsamma torde ock vara fallet med detaljhandlarna och den köpande allmänheten. I den mån transportererna förbilligas för de förnödenheter, som försäljas i detaljhandeln, kunna utförsäljningspriserna sänkas. Vi utgå då från den förutsättningen, att den s. k. Tornedalstaxan kommer att tillämpas vid fraktbestämningen å den eventuella busslinjen.

Beträffande persontrafiken, sådan den nu upprätthålles, finnes en del anmärkningar. För närvarande finnas å sträckan Pajala—Kiruna 2 busslinjer, vars bussar utgå varje dag i veckan förutom söndagar från Pajala respektive Kiruna. Dessa turer äro dock synnerligen olämpliga för mellanstationerna. En trafikant från Junosuando, som skall besöka Pajala, måste för ett sådant besök uppoffra inte mindre än 21 timmar, och dock är avståndet mellan dessa orter icke mer än 6 mil. Likadant är fallet med de övriga orterna. Innehavarna av dessa busslinjer sakna därjämte möjlighet att verkställa förnyelse av driftsmaterialet för att trafiken skall kunna upprätthållas på fullt nöjaktigt och för den resande allmänheten trafiksäkert sätt.

Varutransporterna ske för närvarande medelst privata lastbilar. Ingen reguljär förbindelse finnes, varigenom svårigheter finnas att få varorna transporterade mellan orterna eller från järnvägen. Då trafiken ej är rationellt ordnad, dröjer det ofta veckor, innan beställda varor kunna erhållas. Att man under sådana förhållanden ofta känner grämelse över de urusla kommunikationsförhållandena, må ej förvåna.

Det kan genom inrättandet av statlig busslinje ifrågasättas, att innehavare av tillstånd för personbils- och lastbilstrafik därigenom skulle berövas möjligheten att förtjäna sitt uppehälle. Mot ett sådant argument vilja vi påpeka, att ett stort antal av dessa yrkesutövare ha underskrivit de petitionslistor, om inrättandet av statlig busslinje, som till oss inlämnats och varav avskrifter bifogas, och vid förfrågan ha de förklarat, att de äro väl medvetna om det avbräck, som skulle komma att ske i deras rörelse, men de äro också medvetna om, att en sådan statlig busslinje är till oerhört stor betydelse för det allmänna, och det allmännas intresse bör gå före den enskildes.

Daglig postgång sakna samtliga orter, som ligga mellan Pajala—Kiruna. En del orter erhålla icke mer än 3 gånger i veckan sina tidningar. Om den statliga busslinjen övertoge postdistributionen, skulle den isoleringskänsla, som bemäktigar oss häruppe, få ge vika för väckande impulser utifrån.

Helt säkert torde, därest detta förslag, som vi motiverat, kommer under omprövning, det argumentet anföras, att inrättandet av en statlig busslinje icke skulle bli ekonomiskt vinstgivande. Vi äro väl underkunniga om att stora kostnader måste nedläggas för detta företag och att däri nedlagda värden måhända icke skola vara lika räntegivande som statens övriga företag. Å andra sidan vilja vi dock betona, att enbart krassa ekonomiska synpunkter icke böra vara utslagsgivande i denna fråga. Ordet »kulturvana» har många gånger missbrukats, men om den betydelse denna busslinje skulle hava för våra bygders kulturella utveckling borde icke mer än den meningen vara rådande, att denna skulle bli en *kulturvana* i dessa nordligt belägna trakter.

Det är ett stort stycke svensk mark, som kommer att draga fördel av en sådan anläggning. Detta område med sina väldiga utvecklingsmöjligheter kan utan överdrift uppskattas till 100 kvadratmil. Därest vårt förslag vinner beaktande, skulle befolkningen här känna med sig, att den ej är styvmoderligt behandlad, utan att varje svensk man och kvinna vill vara med och hjälpa till att knyta oss fastare med vårt land.

Det är i den förhoppningen, som vi vädja till eder herrar riksdagsmän, att ni redan vid kommande riksdag måtte gå i författning om förslags ingivande, för inrättandet av en statlig busslinje Pajala—Kiruna snarast möjligt, eller därest detta icke låter sig göra utan föregående utredning, att en sådan kommer till stånd.

Junosuando, Vittangi och Kiruna den 15 januari 1936.

För Junosuando kommunal-
stämman:

Ragn. Granlund.
Oscar Rehnstedt.

För Jukkasjärvi kommunal-
fullmäktige:

Sven Strömbäck. Oskar Henriksson.
H. Hammarén. Ture Keskitalo.

Förteckning över byar, som direkt beröras av en eventuell statlig busslinje
Pajala—Kiruna.

Pajala socken: Pajala, Autio, Erkheikki, Peräjävaara och Anttis.

Junosuando socken: Lovikka och Junosuando.

Jukkasjärvi socken: Masugnsbyn, Merasjärvi, Vittangi, Svappavaara, Altajärvi, Jukkasjärvi, Tuollavaara och Kiruna municipalsamhälle.

Från den eventuella busslinjen utgå följande utfartsvägar:

Pajala socken: Autio—Muodoslombolo, Anttis—Tärändö.

Junosuando socken: Junosuando—Parkalombolo, Junosuando—Lautakoski.

Tärändö socken: Masugnsbyn—Saittajärvi.

Jukkasjärvi socken: Masugnsbyn—Gellivare, Vittangi—Lainio, Vittangi—Karesuando, Vittangi—Parakka, Svappavaara—Gällivare, Kiruna—Kurra-vaara.

Då förslag föreligger, att den nuvarande järnvägsbusslinjen Övertorneå—Pajala även skulle utsträckas till Kiruna, få undertecknade byamän i Junosuando kyrkoby, som stöd för denna frågas realiserande vördsamt framhålla följande synpunkter:

Junosuando kyrkobys invånare är till övervägande del hänvisade att förskaffa sig sitt uppehälle av den avkastning jorden och skogen har att ge. För en någorlunda dräglig utkomst är det därför nödvändigt, att dessa näringar utvidgas, och att avyttringen av deras produkter underlättas. Med de möjligheter, som för närvarande finnas, äro utsikterna till ett inkomstbringande jordbruk synnerligen ringa. Detta är beroende på de stora fraktkostnader, som jordbruket har att vidkännas för avyttrandet av produkterna och för de varor, som jordbrukaren nödgas inköpa. Det är därför synnerligen av stor vikt för jordbrukets bestånd, att en förändring vidtages, och äro vi övertygade om, att en lycklig lösning av detta skulle vara inrättandet av en statlig busslinje förbi vår bygd.

En lösning av kommunikationsproblemet på detta sätt skulle medföra:

1) En ökning av mjölkproduktionen samt möjlighet att kunna avyttra mjölk till Kiruna gruvsamhälle.

2) Bränsle skulle kunna avyttras till nämnda samhälle, och då en ökning av kalktillverkningen vid Masugnsby kalkbruk även genom busslinjen möjliggöres, skulle bränslebehovet till detta bruk kunna fyllas från våra trakter.

3) För närvarande finnes 5 cirkelsågar inom vår by, och med hjälp av billigare fraktkostnader finnes möjlighet att här kunna förädla virket och avyttra detsamma. Tvenne snickeriverkstäder skulle även beredas möjlighet att till andra orter avyttra sina alster.

4) Det i Junosuando nyanlagda tegelbruket, vartill statens industrilån lämnats och vars årstillverkning beräknats till 500 000 tegel fordrar bättre och billigare transportmöjligheter, därest hela brukets kapacitet skall kunna utnyttjas. En sådan möjlighet föreligger i en statlig busslinje.

5) Förmedelst en busslinje skulle jordbruket helt säkert röna uppsving och dess produkter, potatis, kött och grönsaker lättare kunna avyttras samtidigt som kostnaderna för inköpta livsmedel skulle för oss kunna nedbringas.

6) De förbindelser, som för närvarande finnas mellan Pajala och Kiruna äro icke tillfyllest och förorsakar oss en hel del extra utgifter vid våra resor och stora olägenheter beträffande godstrafiken, då ingen reguljär sådan finnes.

7) Ett bättre tillgodoseende av postgången skulle också möjliggöras, varigenom vi erhöles daglig post.

8) En statlig busslinje, varigenom vi kommo i närmare beröring med det övriga Sverige, skulle icke minst hava betydelse för dessa finsktalande bygd-er och knyta oss fastare med landets övriga invånare.

Vi vilja därför på det livligaste tillstyrka förslaget om en statlig busslinje förbi våra bygder.

Junosuando den 26 maj 1935.

L. L. Renlund.

Hemmansägare.

Oskar Haapaniemi.
Komminister.

Carl Merasniemi.
Hemmansägare.

Sven Poromaa.
Jordbrukare.

C. O. Mukka.
Hemmansägare.

Simon Poromaa.
Hemmansägare.

Oskar Rehnstedt.
Hemmansägare.

Levi Kangas.
Hemmansägare.

J. A. Fors.
Hemmansägare.

C. J. Lasu.
Handlande.

Signe Mattsson.
Barnmorska.

Artur Mäkitalo.
Folkskollärare.

N. E. Gustavsson.
Handlande.

Albert Krukka.
Hemmansägare.

C. H. Poromaa.
Handlande och jordbrukare.

Johan Andersson.
Hemmansägare.

Valter Johansson.
Jordbrukare.

J. P. Kangas.
Hemmansägare.

Axel Rolund.
Hemmansägare.

Carl Alskog.
Handlande m. m.

Signe Sundberg.
Hemmansägare.

Ragnar Granlund.

Folkskollärare.

Erik Lövgren.
Folkskollärare.

Sten Poromaa.
Hemmansägare.

Johan Johde.
Hemmansägare.

Firma A. Poromaa.
Hemmansägare.

Gustav Sjöstrand.
Hemmansägare.

Karl Seppälä.
Hemmansägare.

Herman Fors.
Hemmansägare.

F. O. Katajamaa.
Hemmansägare.

Holger Kultner.
El. montör.

Lennart Merasniemi.
Snickeri.

Undertecknade, av byarna Erkheikki, Juhonpieti, Peräjäväära och Anttis i Pajala socken, Norrbottens län, utsedda ombud, får härmed underdånigast anhålla om vidtagandet av åtgärder för anordnande av en med järnvägen förenad person- och godstrafik å trafikleden Pajala—Kiruna, och få vi härmed framföra följande:

Kommunikationerna äro nu för tiden en av de viktigaste frågor för den jordbrukande befolkningens existens. Jordbrukarna måste ha goda trafikförbindelser för att komma i bättre kontakt med avsättningsorterna. Frakterna måste bli billigare, särskilt i våra trakter, innan jordbrukets bärkraft kan höjas. Dessa bättre trafikförbindelser och billigare frakter anse vi för vår del kunna åstadkommas genom nyssnämnda trafiklinje Pajala—Kiruna.

Visserligen hava stödåtgärder från statsmakternas sida de senaste tiderna vidtagits i stor omfattning för lindrande av jordbrukskrisen och har detta varit av stor betydelse, särskilt för de jordbrukare, som hava sina bosättningsorter invid välordnade trafikleder, som järnvägar, och den häruppe av staten anordnade busstrafiklinjen Övertorneå—Pajala. Intresset för jordbruket har här i våra byar de senaste tiderna stigit raskt, särskilt genom att en mejeriförening bildats i Pajala kyrkoby.

Frakten och även transporten av mjölk ställa sig dock mycket olika för oss, som icke äro bosatta invid välordnade trafikleder. Vi få beräkna en merkostnad av 1 à 2 öre per liter än de, som bo vid busslinjen Övertorneå—Pajala. Därtill skulle genom en välordnad kommunikation anslutningen till mejeriet kunna ökas i betydlig omfattning, vilket skulle bliva till stor betydelse för mejeriets ekonomiska ställning.

Genom en välordnad godstrafikförbindelse från Pajala till Kiruna skulle jordbrukarnas leveranser till malmfälten av ved och förädlade byggnadsmaterial m. m. anordnas på ett tillfredsställande sätt.

Transport av jordbrukskalk från Masugnsbyns kalkbruk skulle bli av stor betydelse, icke blott för oss utan även för dem, som bo vid busslinjen Övertorneå—Pajala.

Under nuvarande förhållanden då endast post- och persontrafiken ombesörjes av enskilda trafikbilar, men till godstrafiken anlitas tillfälligt lediga privata bilar, bliva vi liksom utestängda från de möjligheter, som välordnade kommunikationer kunna bereda oss för förbättrandet av vårt ekonomiska läge.

Erkheikki, Juhonpieti, Peräjävaara och Anttis den 21 februari 1935.

Alfred Snell,
Erkheikki.

Carl Vanhainen,
Erkheikki.

J. P. Äyä,
Erkheikki.

C. F. Liminga,
Anttis.

Edv. Aaro,
Juhonpieti.

Oskar Lassinantti,
Peräjävaara.

Vidimeras:

Ragn. Granlund.

Protokoll fört vid byastämman i Kangos den 28 april 1935.

§ 1.

Dagordningen upplästes och godkändes.

§ 2.

Till ordförande för stämman valdes målarmästaren Vilh. Alsund och till sekreterare folkskollärare Edvin Mäkitalo. Till protokollsjusterare hemmansägarna Karl Alaintalo och Oskar Snabb.

§ 3.

Angående ifrågasatt järnvägsbusslinje Pajala—Kiruna anfördes följande om förhållandena för närvarande.

De varor som per järnväg anlända till Pajala och äro adresserade till Kangosfors få ofta ligga på järnvägsstationen i flera veckor, detta på grund av svårigheterna att komma i förbindelse med tur- och postbussarna. De kunna ej heller komma i åtanke när det gäller tyngre och skrymmande gods. Även om man får dessa bussar att frakta mindre paket, så finns det ingen som kan taga emot dessa paket i Junosuando och dessa få då ligga ute. Om varorna någon gång komma under tak är detta alltid beroende på Junosuandobornas välvilja. Bussarna stå ej heller i sådan förbindelse med järnvägarna, som vore önskvärt.

Om fördelarna av en järnvägsbusslinje Pajala—Kiruna framhölls under diskussionen, att en sådan skulle få oanad betydelse för jordbruket i Kangos. Färsk potatis skulle kunna börja levereras till Kiruna redan i slutet på juli då priset är högst. Likaså blir det med grönsakerna, som redan odlas i ganska stor utsträckning, men ej kan fraktas till Kiruna under sommaren i nämnvärd mängd på grund av transportsvårigheterna. Mjölkförsäljning till Kiruna skulle då även kunna komma i fråga.

Dessutom framhölls att på grund av att byn f. n. hastigt tillväxer och skogsbruket under nuvarande förhållanden icke kan livnära byns befolk-

ning, så måste man få bättre avsättning för jordbruksprodukter, och därför vore en järnvägsbusslinje Pajala—Kiruna en livsfråga för hela byn.

På grund av ovanstående anhåller Kangos byastämman att en järnvägsbusslinje med det snaraste kommer till stånd.

Edvin Mäkitalo.

Undertecknade instämmer till fullo i byastämmans synpunkter och anhållan beträffande järnvägsbusslinjen Pajala—Kiruna.

<i>J. Mäkitalo,</i> Handlande.	<i>Viktor Pudas.</i>	<i>O. Snabb.</i>
<i>Hillard Eriksson.</i>	<i>Erik Enmark.</i> Arbetare.	<i>H. Alaintalo.</i>
<i>Artur Emmot.</i> Arbetare.	<i>Verner Mäkitalo.</i>	<i>H. Ylivainio.</i>
<i>Gerda Mäkitalo.</i>	<i>Hilma Ylivainio.</i>	<i>S. Alaintalo.</i>
<i>J. Nykäinen.</i>	<i>Carl Alaintalo.</i>	<i>Levi Olsson.</i>
<i>Ivar Ylivainio.</i>	<i>F. Ojala.</i>	<i>Isak Usitalo.</i>
<i>V. Ojala.</i>	<i>Carl Rova.</i>	<i>S. Kauppi.</i>
<i>G. Rova.</i>	<i>L. Kauppi.</i>	<i>O. Rova.</i>
<i>Alma Rova.</i>	<i>A. Mikko.</i>	<i>Elin Rova.</i>
<i>Helga Rova.</i>	<i>L. Rova.</i>	<i>Maja Rova.</i>
<i>Albin Rova.</i>	<i>A. M. Kuoppala.</i>	<i>Henrik Kuoppala.</i>
<i>Joh. Kuoppala.</i>	<i>E. Kuoppala.</i>	<i>Hj. Mikko.</i>
<i>C. O. Kauppi.</i>	<i>Edv. Rova.</i>	<i>N. Persson.</i>
<i>Arvid Persson.</i>	<i>G. Kauppi.</i>	<i>J. Johansson.</i> Kronojägare.
<i>A. Johansson.</i>	<i>J. A. Henriksson.</i>	<i>Hilja Henriksson.</i>
<i>O. Andersson.</i>	<i>J. Särkimukka.</i>	<i>C. Johansson.</i>
<i>Nanna Mikko.</i>	<i>Anna Johansson.</i>	<i>Väinö Ojala.</i>
<i>G. Nykäinen.</i>	<i>Linnea Ojala.</i>	<i>Agnes Ylivainio.</i>
<i>O. Ylivainio.</i>	<i>L. L. Nykäinen.</i>	<i>C. Weintz.</i>
<i>E. Weintz.</i>	<i>Adela Nykäinen.</i>	<i>I. Lantto.</i>
<i>Ferd. Lantto.</i>	<i>Sunne Lantto.</i>	<i>W. Pudas.</i>
<i>Artur Rova.</i>	<i>Marta Rova.</i>	<i>Märta Pudas.</i>
<i>Vilh. Pudas.</i>	<i>Ida Ojala.</i>	<i>H. Rova.</i>
<i>Axel Usitalo.</i>	<i>J. Usitalo.</i>	<i>Isak Tre Holma.</i>
<i>S. Holma.</i>	<i>Märta Holma.</i>	<i>Emil Holma.</i>
<i>Fanny Nilsson.</i>	<i>A. Nilsson.</i>	<i>J. P. Usitalo.</i>
<i>I. Kauppi.</i>	<i>Gustav Kauppi.</i>	<i>V. Nykäinen.</i>
<i>Vilh. Nykäinen.</i>	<i>J. J. Usitalo.</i>	<i>Frans Nykäinen.</i>
<i>Maria Usitalo.</i>	<i>Helmer Nuksujärvi.</i>	<i>Vilhelm Emmot.</i>

Herrar kommitterade.

Sedan befolkningen i Masugnsbyn, Jukkasjärvi församling beretts tillfälle att yttra sig i fråga om den beramade utsträckningen av statens järnvägars busstrafik att omfatta även traden Pajala—Vittangi—Kiruna, får jag härmed värdsamt ingiva följande:

Nutilldags ske varutransporterna till Masugnsbyn via antingen Kiruna eller Pajala, i vissa fall Övertorneå och Gällivare. Vid alla dessa nu nämnda stationer verkställas omlastningar och speditioner av varorna, vilka därigenom undergå prisstegringar, konsumenterna till ej ringa hinder och fördyrande av levnadsomkostnaderna. Genom tillkomsten av en statens busslinje mellan tvenne järnvägsstationer, Övertorneå och Kiruna, böra dessa ovanantydde olägenheter kunna bortelimineras.

Det är emellertid ej endast transporterna till Masugnsbyn som här bör omtalas. Även sådana till närliggande byar, såsom Käntöjärvi, Vettasjärvi, Parakka och Saittajärvi skola tas i åtanke. Visserligen kunna dessa orters befolkning ej komma ifrån en omlastning enär de ligga på sidan på den påtänkta busstråken, men omdirigeringspunkten kommer dem åtskilligt närmare inför dörren, än vad nu är fallet, och kan så ett avsevärt förbilligande bli en följd av den genomgående busstrafiken, då vederbörande adressater på ort och ställe utan tidsödande och extra utlägg själva kunna ordna med varumottagningar och hemforslingar.

Godsbefordran från Masugnsbyn ombesörjes f. n. av privata företagare, vilka till annan ort frakta kalk och skogseffekter. Även i detta avseende synes allmänheten luta åt tanken att en genomgående statens busslinje vore fördelaktigare.

Handelsmännen på platsen vilja icke vara emot en statens genomgående linje. Däremot anse de en sådan vara förmånlig, enär varorna kunna erhållas med mindre onera än vad fallet är och lämna större fördelar för försäljarna. Billigare varor lämna billigare utförsäljningspriser och större omsättning, mena de, och Masugnsbyn som stationsort för ovan noterade kringliggande byar kan tillföra dem större kundkrets.

De, som kunna tänkas bli lidande på en trafikomläggning äro traktens trafikbilägare. De befraktningar, som de nu komma över på huvudlinjen Pajala—Masugnsbyn—Kiruna, komma givetvis att om inte helt försvinna, så dock bli av ringare omfattning. Men det oaktat vilja de principiellt ej anföra något emot detta led i utvecklingshänseende, som påtänkta statens busslinje det är, enär det på grund av att Masugnsbyn i detta fall blir central för orter, till vilka avtagsvägar redan föreligga, såsom Saittajärvi, Käntöjärvi, Vettasjärvi med flera byar på Gällivarevägen, samt Parakka, dit vintertid trafik kan ordnas, om ej med bil, så dock på annat sätt, kan förmodas, att någon kompensation för förlorade fraktinkomster kan utvinnas. Härvidlag sammanfalla trafikbilägares och handelsidkares tankegångar med varandra, då $\frac{2}{3}$ av bilägare jämväl äro handlare.

Som allmänt omdöme kan här nämnas en allmän tillfredsställelse för förslaget och en önskan om att busslinjen i fråga en snar dag blir verklighet.

Masugnsbyn den 11 november 1935.

Ferd. Rehnlund.

