

Nr 264.

Av herr **Hagberg** i Luleå m. fl., *angående Norrbotten försörjningsproblem.*

Fyra omständigheter motivera särskilt att frågan om Norrbottens försörjningsproblem på längre sikt dras inför riksdagen. Det är oron för den starka avflyttningen av ungdom, landstingets och kommunernas svårigheter, den extrema konjunkturkänsligheten och statens dominerande inflytande över de rika norrbottniska naturtillgångarna.

Läget kan illustreras bland annat därmed att sedan lång tid tillbaka har årligen cirka 2 500 ungdomar lämnat länet, därför att de inte kunna finna sin försörjning däruppe och därför att förhållandena i övrigt äro sådana att alla, som kunna, helst söka sig till gästvänligare trakter. Betecknande äro också folkförflyttningarna på landsbygden. I hela landet var det i fjol 42 000 personer som lämnade landsbygden och övergingo till stadsnäringar. Men av dem bidrog den fåtaliga landsbygdsbefolkningen i Norrbotten med icke mindre än 18 000. Trots att Norrbotten har den största nativiteten i landet sker här den relativa minskningen av de arbetsföra åldersgrupperna i ett snabbare tempo än i någon annan del av landet. Denna orimligt omfattande avflyttning av ungdom är ödesdiger över huvud taget men framstår särskilt oroväckande för ett län med Norrbottens ekonomiska struktur, där så stor del av arbetskraften måste rekryteras av folk som står rycken för hårda påfrestningar: skogsarbetet, gruvbrytningen, flottningen och annat. Sådant arbete kan inte utföras av folk som börjar närma sig pensionsåldern.

Frågan om förhållandena i den nordligaste landsdelen fick en alarmrande tillspetsning vid fjolårets sammanträde med Norrbottens landsting. Det visade sig nämligen att alla fonder måste bottenkrapas för att få budgeten att gå ihop, och ändå ta vi ut den största landstingsskatten i landet. Det svåra ekonomiska läget för landstinget beror inte på att man varit särskilt frikostig mot länsinnevånarna i fråga om välfärdsanordningar av olika slag. Tvärtom ligger Norrbotten fortfarande långt efter t. ex. i fråga om sjukvården. Norrbotten har inte bara den högsta nativiteten utan också den högsta barnadödligheten, men trots detta saknar länet fortfarande en specialist i gynekologi och obstetrik. Det finns bara ett barnsjukhus, fastän länet enligt statsbidragsbestämmelserna skulle vara berättigat till två. På den förebyggande psykiska vårdens område är det behov av ett stort antal vårdplatser. Det finns i länet inte heller någon epidemispecialist, och i

fråga om reumatikervård, vården av dövstumma o. s. v. är det oerhörda brister.

Allt sammanhänger med att även statsmakterna tyckas betrakta det som naturligt att Norrbotten skall ligga ett stycke efter andra landsdelar, och det sammanhänger med den otillfredsställande användningen av naturtillgångar och arbetskraft som finns inom länet.

Intet län har större rikedomar än Norrbotten i fråga om malmer, skog och vattenkraft. Redan Axel Oxenstierna talade på sin tid om det »Indien» som Sverige äger i Norrbotten och som med företagsamhet skulle göra hela landet rikt. Då började också den första malmbrytningen och förädlingen i Nasafjälls silvergruvor. När det svenska stormaktsväldets söndervittringsprocess inletts vidtogo framsynta män åtgärder för att i Norrbotten skapa en ny bergslag. Järnbruk växte upp i Tornedalen, Överkalix, Töre, Råneå, Nederluleå, Norrfjärdens och Piteå socknar, delvis baserade på järnmalmen från MalMBERGET, som fraktades flera tiotals mil genom ödebygderna efter ren och häst. Genom en järnförädling i norr skulle, tänkte man, landet vinna en stark ställning och kunna hävda sin självständighet. När engelsmännen i mitten av förra århundradet började intressera sig för den norrbottniska järnmalmen och därvid uppmuntrades av statsmakterna var deras syfte dock att utveckla järnmalmsbrytningen för export. Om icke de byggt järnvägen mellan Luleå och MalMBERGET skulle det sannolikt dröjt mycket länge innan denna för järnmalmsbrytningen så viktiga kommunikationsled åstadkommits.

Det tragiska var dock att malmbanans färdigställande samtidigt markerade slutet för den norrbottniska bergslagen. Det ansågs vara mera riskfritt och lönande att exportera järnmalmen oförädlad och sedan köpa tillbaka den i form av tackjärn, byggnadsjärn, stål och gödningsmedel. Försöket att skapa ett mindre järnverk vid Karlsvik slogs så småningom sönder av mellansvenska järnbruksintressen, och det kunde ske så mycket lättare eftersom det blott skulle förädla den sämsta malmen.

Sedan dess har varje ansträngning för att åtminstone förädla någon kvantitet av de väldiga järnmalmsmängder som brytas i Lappland bemötts med ekonomiska, tekniska och »vetenskapliga» invändningar. Man har alldeles särskilt starkt understrukit att järnet måste till kolet i stället för tvärtom. När statsmakterna äntligen på allvar togo upp frågan om att starta Norrbottens Järnverk möttes detta av invändningar av samma slag. Om icke landet riskerat att vid ett krig bli utan halvförädlad järn skulle väl inte heller det motståndet kunnat brytas.

När Norrbottens Järnverk fullt utbyggt kommer det att producera 300 000 ton valsverksprodukter. Då vårt land för närvarande måste importera omkring 70 procent av behovet av halv- och helförädlad järn kan följaktligen inte heller denna expansion tillfredsställa landets behov, utan en fortsatt omfattande import blir ofrånkomlig. I tider av krig och avspärning betyder detta en stor fara för folkförsörjningen.

Årets malmexport beräknas för lapplandsgruvorna till omkring 10 miljoner ton. När Norrbottens Järnverk fullt utbyggt kommer det i alla fall inte att förbruka mer än omkring en miljon ton järnmalm.

Norrbottens järnmalm har redan i sitt nuvarande skick betytt mycket för landets försörjning med tackjärn. Trots att staten tillämpar mycket ogynnsammare frakter för sitt eget järnverk än LKAB haft och trots att priskontrollnämnden tvingar verket att sälja sitt järn trettio procent billigare än andra visar det sig redan att verket ur räntabilitetssynpunkt lätt kommer att uthärda konkurrensen med vilken motsvarande anläggning som helst.

Dessa erfarenheter jämte andra anförda omständigheter aktualisera enligt vår mening dels en ytterligare utbyggnad av järnmalmsförädlingen i Norrbotten, dels en utbyggnad i nästa led av en järnmanufaktur.

Ett nytt järnverk, denna gång vid gruvorna i Kiruna eller Malmberget, borde vara nästa naturliga etapp. Behovet därav finnes för landet i dess helhet. Arbetskraft finns också. Ur kommunikationssynpunkt skulle det innebära en rationalisering, i det att malmbåtarna kunde ta kol och koks i returfrakt i stället för att gå tomma och de tomma malmvagnstågen från Svartön och Narvik med stor framgång kunde frakta upp kol och koks till malmfälten. Det skulle i verkligheten betyda dubbel användning av den rullande materielen och ur den synpunkten, att järn förädlat vid malmfälten onödiggjorde transport av skrymmande gråberg och andra biprodukter, bli ekonomiskt fördelaktigare än förädling vid Luleå. Dessutom ligga malmfälten betydligt närmare de stora elektriska kraftkällorna och kunde därigenom ändå mera rationellt tillvarata den elektriska kraften.

En sådan utbyggnad skulle minska gruvsamhällets stora konjunkturkänslighet och möjliggöra en allsidigare användning av deras arbetskraftsreserver samtidigt som det naturligtvis skulle motverka emigrationen till sydligare landsändar. Det skulle förbättra kommunernas och landstingets skatteunderlag och möjliggöra den nödvändiga förbättringen av sjukvården. Det bleve ur landets synpunkt en rationellare användning av dess stora naturrikedom, järnmalmen, och skulle ytterligare höja malmbanans räntabilitet.

När Luleåjärnverket blir fullt utbyggt uppstår automatiskt ett behov av en manufakturindustri för den ytterligare förädlingen av järnverkets produkter. En sådan bör koncentreras till kustbygden, och där torde de tidigare järnbrukssocknarna Nederluleå, Råneå, Töre samt socknarna söder om Nederluleå naturligast komma i fråga. Förutsättningar för en sådan industrialisering i dessa föreligga på många områden genom deras arbetskraftsreserver, bebyggelse och relativa närhet till det ursprungliga järnverket.

Det är inte orimligt att anta att privata komma att intressera sig för utbyggandet av en sådan manufakturindustri. Men om privata eller statsintressen därvidlag komma att dominera är i detta sammanhang inte den

brännande frågan. Väsentligt är däremot, att kommunikationerna utbyggas, då detta ändå är den grundläggande betingelsen för en industrialisering av dessa bygder. En kustbana från Haparanda till Piteå är i så fall det första steget och troligen den viktigaste förutsättningen för en ytterligare industrialisering i syfte att rationellt tillgodogöra sig frukterna av Norrbottens järnverk.

Här anmäler sig också en annan industrifråga av avgörande betydelse för Norrbotten, nämligen frågan om träförädlingen. Redan nu finnas statliga massafabriker till vilka med fördel skulle kunna knytas annan förädlingsindustri, t. ex. ett finpappersbruk. Även detta sammanhänger med järnvägsfrågan. Men det är också en råvarufråga.

Norrlandsutredningen räknar med nödvändigheten av »en avsevärd begränsning av skogsavverkningarna i övre och mellersta Norrland» under de närmaste åren och drar därav följande slutsats:

»De gjorda kalkylerna bestyrka emellertid de allmänna farhågorna för att skogsindustrierna i övre och mellersta Norrland, även efter de nedläggelser och driftsinskränkningar som redan ägt rum under senare år, äro överdimensionerade och att en ytterligare väsentlig beskärning, sannolikt motsvarande 10—20 % i förhållande till nuvarande omfattning, är erforderlig.»

Så vitt man kan förstå är utredningens pessimistiska analys icke invändningsfri, åtminstone vad Norrbotten beträffar. Där finnas fortfarande stora revir som icke kunnat uthuggas, främst beroende på knappheten på arbetskraft.

Dessutom måste man bestämt vända sig mot varje antydning till en ytterligare inskränkning av den norrbottniska träförädlingen. Det kan därvidlag vara tillräckligt att hänvisa till följande fakta som väl belysa tendensen: under åren 1930 till 1939 exporterades från Norrbotten en virkesmängd om 313 873 000 kubikfot. Mer än hälften av i Norrbotten avverkad skog bortföres och förädlas på andra håll i landet. 2 400 arbetare äro f. n. i Norrbotten sysselsatta vid sågverk och 560 vid cellulosafabriker. Om all länets råvara förädlades inom Norrbotten skulle 8 000 arbetare kunna sysselsättas inom denna industri.

För närvarande kunna de statliga sågverken och massafabrikerna inte få tillräckligt med virke för att hålla driften i gång i önskad omfattning. Men samtidigt flottas miljontals klampar söderut. Arbetarna vid det statliga sågverket på Seskarö ha sålunda gjort upprepade framställningar om att man skulle sörja för en jämnare arbetstillgång åt öns befolkning genom att köra sågen i dubbelskift under vintern. Det har avslagits med motivering att det inte finns råvara. Men samtidigt har man just på Seskarö för stora kostnader gjort en anläggning som skall bunta ihop miljontals timmer för flottning söderut! Är det en vettig hushållning att använda det knappa materialet för sådana industrialanläggningar, att hålla inemot ett

80-tal man sysselsätta vid detsamma och slutligen betala kostnaderna för flottning till något sågverk söderut i stället för att förädla virket vid de anläggningar som redan finnas vid älvmyningarna i Norrbotten?

Materialet bekräftar hur onödigt det är att Norrbottens ungdom skall behöva söka sig söderut för att få sin försörjning och hur oekonomiskt produktionen för närvarande är ordnad inom träförädlingen. Och på detta område borde staten, som äger större delen av Norrbottens skogar, kunna ingripa för att åstadkomma en rationellare ordning.

Här har redan antytts vilken väldig utflyttning av de mest arbetsföra årgångarna som sker från Norrbotten och i synnerhet från landsbygden. Det är ingen tvekan om att en bidragande orsak härtill är de dåliga vägförbindelserna. I vissa områden läggas gårdarna härigenom öde. Det blir åter skog, moras och vildmark, åtminstone vissa områden, som genom årtiondens odlarmöda och namnlösa försakelser börjat kultiveras.

5 000 människor i Norrbotten sakna fullständigt varje slag av väg. Ofta mångmila transporter måste ske efter smala skogsstigar, efter vattendrag och över spångade myrmarker. Detta medför oerhörda strapatser även under hyggliga väderleksförhållanden och för vanliga transporter. Men det medför också stundom skakande tragedier vid sjukdom och barnsborder, särskilt när transporter av sådana anledningar måste ske under rykande snöstorm och stark kyla.

Detta har många gånger påtalats i riksdagen, men icke alltid med något större resultat. Argumentet nr 1 var nämligen att det inte fanns arbetskraft. Men det finns bevisligen arbetskraft av ett slag som knappast kommer till någon nytta om den inte används just för vägarbeten. Det gäller den s. k. dolda arbetskraftstillgång som inte redovisas i någon vanlig arbetslöshetsstatistik, men som ändå finns där i betydande omfattning på grund av de särskilda näringspolitiska förhållandena i Norrbotten. Sedan flera år tillbaka har detta ådagalagts genom särskilda utredningar som företagits av landstinget. Och det är numera också praktiskt bevisat bland annat genom länsarbetsnämndens verksamhet, att man kan rekrytera en väldig mängd arbetskraft för vägarbeten utan att inkräkta på behovet av arbetskraft för andra områden.

Pengar för vägändamål finnas ju också. Norrbotten har visserligen förbrukat vad som kommit på dess del, men andra landsdelar ha avstått i sådan omfattning att det nu finns reservationer av vägmedel på många tiotal miljoner.

När kommunikationsministern i år bara begär 100 kronor vardera för ödebygdsvägar och bygdevägar, så behövde det alltså inte innebära någon konservering av vägeländet i Norrbotten. Det finns fortfarande samma förutsättningar som ha funnits i många år att dirigera över befintliga medel i sådan utsträckning att det blir möjligt att genomföra ett omfattande vägbyggnadsprogram i de landsdelar där behovet därav är störst och där

det också finns arbetskraft som med fördel kan användas just för sådana arbeten.

Och härvidlag kan man äntligen i årets statsverksproposition spåra någon liten verkan av den bearbetning som statsmakterna varit föremål för från Norrbotten. Departementschefen ger nämligen ett halvt löfte om att man skall företaga en annan fördelning länen emellan av de vägmedel som riksdagen redan anvisat. I en antydan om att förekomsten av dold arbetskraft kan bli en tillgång för vägbyggandet vilja vi gärna också se ett löfte om att norrbottningarnas enträgna framställningar på den punkten äntligen skola bli tillgodosedda. Men låt det inte stanna med denna antydan till ett krafttag!

Det är nämligen hög tid att något nu blir gjort. De som fått sina vägar stakade och kostnadsberäknade för 30 år sedan och mer börja tröttna på att bli avspisade med bara löften. Och även om vägeländet inte är den enda anledningen till den oroande befolkningsutvecklingen på Norrbottens landsbygd, så är det utan tvivel en starkt bidragande orsak.

För den allmänna trivseln och för möjligheten att få den kvinnliga ungdomen att stanna kvar inverkar t. ex. en sådan sak som bristen på vatten och avlopp och därmed sammanhängande olidliga förhållanden i fråga om tvättstugor och det oerhört hårda slitet i ladugårdar, till vilka vattnet ofta måste köras eller bäras lång väg.

I Norrbotten finnas också stora grafitfyndigheter som hittills icke blivit exploaterade, bland annat på grund av bristen på järnvägar eller andra lämpliga kommunikationsmedel. Även därvidlag skulle nya möjligheter yppa sig för industriföretag i Norrbotten och för att tillföra det svenska folkhushållet värdefulla råvaror om tornedalsjärnvägen utbyggdes så att man därigenom kunde uppnå förbindelse med järnmalmsfälten. Järnvägen skulle nämligen då kunna ges en sådan sträckning, att den tangerade en mycket omfattande grafitfyndighet, nämligen den i närheten av Vittangi.

Bleve de norrbottniska grafitillgångarna lättare tillgängliga skulle man därigenom få en inhemsk produkt, som kan ersätta importerat kol vid förädlingen av järnmalm.

Men grafiten kan också användas för många andra ändamål. Utöver vad som hittills praktiserats därvidlag har under den senaste tiden också antytts att forskarna upptäckt metoder för omvandling av grafit till benzol. Enligt tidningsuppgifter gäller det hittills en verksamhet endast i laboratoriemässig omfattning, men har man kommit så långt är det väl inte uteslutet att man ganska snart kan tillgodogöra sig laboratorieresultaten för lönande industriell verksamhet. Den undersökning, som vi föreslå om förutsättningarna för en utbyggnad av förädlingsindustrien i Norrbotten, bör därför också innefatta undersökningar och eventuellt en försöksanläggning i mindre omfattning för att utröna hur grafitfyndigheterna i Norrbotten skola kunna utnyttjas.

Knappast något län har i den officiella statistiken högre procentandel av befolkningen under kolumnen jordbruk med binäringar medan den i industrien sysselsatta delen av befolkningen är relativt fåtalig. Denna försenade utbyggnad av Norrbottens industri och inte minst den export- och råvarubetonade inriktningen av industrien förklarar många av de antydda svårigheterna. Det är på tiden att statsmakterna konstatera detta förhållande och vidtaga åtgärder i anledning därav. Här gäller det icke äventyrliga projekt, utan projekt som lova en god förräntning för hela landet och en bättre och tryggare tillvaro för de människor som äro bosatta inom den ur klimatsynpunkt ogästvänligaste delen av vårt land.

De huvudfrågor som här ställts, nämligen utbyggnaden av järnförädlingen både vertikalt och horisontalt, tryggandet av trävaruindustriernas råvarubehov och byggandet av ett pappersbruk samt problemet om förbättrade kommunikationer i syfte att möjliggöra en rationell industriell utbyggnad, ha endast delvis behandlats av den på många områden positiva norrlandsutredningen i den riktning här ovan antytts. Det synes oss därför önskvärt att en ny utredning tillsättes för att bearbeta *dessa* problem.

Det kan härvidlag icke med rätta påstås att det handlar om någon välgörenhet mot Norrbotten. Norrbotten har under hela detta sekel givit mer än det tagit, dess betydelse har på grund av valutasvårigheterna ökat än mer. När alla krafter nu skola inriktas på att tillvarataga och utveckla landets resurser bör en utbyggnad i antydd riktning komma att ge den största återbäringen.

Med hänvisning härtill föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en skyndsam utredning och förslag till

- 1) en kustjärnväg för att möjliggöra en manufakturindustri stödd på Norrbottens järnverk,
- 2) en järnväg genom Tornedalen för att möjliggöra exploatering av de rika grafit- och malmtillgångarna därstädes,
- 3) en plan för utbyggnad av en manufakturindustri i Norrbottens kustland,
- 4) ett nytt järnverk vid något av mahnfälten Kiruna eller Malmberget,
- 5) ett pappersbruk i Norrbotten, samt
- 6) åtgärder för att trygga den norrbottniska träförädlingsindustriens behov av råvaror från Norrbottens skogar.

Stockholm i januari 1949.

H. Hagberg.

Helmer Holmberg.

K. Senander.