

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 13 juli 1914 kl. 4 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående undersökning av möjligheten att utskeppa malm vintertiden från hamn i mellersta Norrland.

Uti en inom andra kammaren väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 206, har herr Molin i Dombäcksmark hemställt, att andra kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa undersökning om möjligheterna för malmutskeppning vintertiden över lämplig hamn i mellersta Norrland samt framlägga resultatet av denna utredning.

Till stöd för denna hemställan har motionären anfört följande:

»Uti en i pressen för någon tid sedan synlig notis meddelades, att stadsmyndigheterna i Narvik vägrat upplåtelse av nödigt område för utvidgning av malmavlastningskajerna och att åtgärder från svensk sida vidtagits i syfte att öka malmutskeppningen över Luleå, så att utvidgningsplanerna i Narvik kunde undvikas.

Med anledning härav har jag kommit på tanken, att undersökning med snaraste borde verkställas angående möjligheterna att utskeppa så mycket malm som möjligt även vintertid över svenska hamnar, varigenom vårt beroende av myndigheterna i Norge och Narvik i avsevärd grad kunde minskas. Vad detta skulle betyda för den svenska sjöfartsnäringen och för norra stambanans ekonomi, därom torde jag knappast behöva erinra.

Med den kännedom jag äger rörande isförhållandena vid den norr-
Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 13 saml. 3 avd. 3 häft. (Nr 3—4). 1

ångermanländska kusten (i Örnsköldsvikstrakten) synes det mig, som några större svårigheter att hålla sjöfarten uppe året om icke äro att befara.

Havet utanför Örnsköldsviks skärgård brukar i regel vara isfritt, och Husums hamn kan sägas vara isfri året om.

En isbrytare skulle, enligt vad fackmän på området försäkrat mig, lätt kunna hålla passagen fri för malmångarna.

För att möjliggöra malmutskeppning över lämplig hamn i mellersta Norrland krävas naturligtvis järnvägsanläggningar. Detta kan ske antingen genom att Mellansel—Örnsköldsviksbanan förlänges fram till lämplig punkt i den yttre skärgården eller att en bana bygges från Örnsköldsvik till Husum eller också att banan bygges från Björna eller Trehörningsjö ned till Husum eller annan hamn mellan Nordmaling och Örnsköldsvik, som för ändamålet kan vara lämplig.

Till stöd för motionen bifogas en artikel av den 16 jan. 1911 i tidningen Örnsköldsviks-Posten. För frågans ytterligare utredning vore önskvärt, om vederbörande utskott ville infordra utlåtanden från bl. a. kungl. järnvägsstyrelsen och Stockholms rederiaktiebolag Svea.»

Beträffande innehållet av nyssnämnda tidningsartikel får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet.

Vid framställningen av sitt yrkande utgår motionären därifrån, att man från norsk sida skulle gjort vissa svårigheter mot ökandet av den norrbottniska malmexporten över Narvik. Av denna anledning förordar han, att åtgärder vidtagas för att underlätta exporten över svensk hamn, vilket enligt hans förmenande lättast kunde ske, om malmen fördes till hamn, som icke i likhet med den i Luleå vore blockerad av is under en längre tid av året. En dylik hamn antager motionären kunna anordnas i mellersta Norrland, närmare angivet i trakten av Örnsköldsvik.

Utskottet har sig bekant, att Narviks stad ställt sig avvisande mot Luosavaara—Kirunavaara aktiebolags önskan att utvidga sina i Narvik belägna upplagsplatser för malm, men även att norska statsmyndigheter sökt påverka staden att visa bolaget tillmötesgående. Det nuvarande läget av denna tvist, dess sannolika utgång och betydelsen för bolagets malmexport av de tillämnade nya upplagsplatserna har utskottet emellertid saknat anledning att i detta sammanhang söka närmare inhämta.

Däremot har utskottet från kungliga järnvägsstyrelsen införskaffat upplysningar i fråga om möjligheten att över den svenska exporthamnen Svartön vid Luleå öka ifrågavarande malmexport, och har utskottet därvid inhämtat, att fullständig plan och beräkningar äro uppgjorda över de an-

ordningar, som behöva vidtagas för att kunna öka exporten över denna hamn. Dessa undersökningar giva vid handen, att med rimliga kostnader kunna sådana förändringar vidtagas med bandelen Kiruna—Luleå och behövliga nya upplagsplatser för malm anordnas å Svartön, att en betydligt större export än vad nu är fallet kan ledas över Luleå. I varje fall kunde med lätthet all den under de närmaste åren förestående ökningen av malmexporten — den ökning, i samband med vilkens beslutande bolaget gjort sin ovan omtalade hemställan om utvidgade upplagsplatser i Narvik — ledas över Luleå. Genom ytterligare, icke oöverkomliga anordningar skulle över Svartön vid Luleå kunna dirigeras all den malmexport, som rimligtvis kan tänkas komma ifråga.

För att möta hinder från Narviks stads sida mot vår export av norrbottniska malmer finnes därför, enligt utskottets mening, intet behov av någon ny hamn på den norrländska kusten.

Det återstår då att tillse, huruvida en på kusten av mellersta Norrland belägen hamn kan tänkas på grund av, såsom motionären anför, bättre isförhållanden ställa sig gynnsammare ur exportsynpunkt än Luleå hamn. Denna hamn är spärrad av is vanligen under halva året, vilket, under förutsättning av jämn brytning och nedforsling av malm till hamnen, förorsakar, att halva den över Luleå dirigerade malmkvantiteten behöver lagras under sex månader. Kostnaden för denna långvariga lagring skulle inbesparas och det för exporten använda tonnaget erhålla en jämnare sysselsättning, om en isfri exporthamn kunde, enligt motionärens tanke, anordnas i Örnsköldsvikstrakten. Förutsatt att detta med dryga kostnader för isbrytning skulle vara genomförbart, så måste dock det långa avståndet från gruvorna och de betydande kostnader, som skulle förorsakas av såväl en ny exporthamns anläggning som ock erforderliga förändringar med bandelarne Boden—Mellansel—Örnsköldsvik för dessas anpassande till malmtrafik, utesluta varje tanke på att exporten över en dylik hamn skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktigare än över Luleå. Även om å norra stambanan rälsomläggning verkställdes och broarne förstärktes till motsvarighet med riksgränsbanans, kvarstår dock, att lutningarna å förstnämnda bana äro större och kurvornas radier mindre än å riksgränsbanan, vilket omöjliggör framförandet av malmtåg av samma storlek som å riksgränsbanan. Så framt ej avsevärda delar av banan ombyggas, kommer därför, även om överbyggnaden förstärkes, framförandet av malmen å norra stambanan bli dyrbarare än å riksgränsbanan. Svåraste hindret torde emellertid utgöras af det redan framhållna långa avståndet med

därav föranledda fraktkostnader. Medan avståndet Kiruna—Riksgränsen—Narvik är 168,^s km. samt Kiruna—Boden—Luleå 305 km., utgör avståndet Kiruna—Boden—Örnsköldsvik icke mindre än 704,⁷ km.

Då därför, enligt vad utskottet håller före, en export över Örnsköldsvik av malm från de norrbottniska gruvfälten skulle ställa sig oekonomisk och därtill ingalunda är av behovet påkallad för att minska vår malm-exports beroende av utländska myndigheter, får utskottet hemställa,

att herr Molins i Dombäcksmark ifrågavarande motion, nr 206, icke må till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 juni 1914.

Å utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit herrar *von Sneidern, Dahlberg, Eklund, Eurén, Gullstrand, Hage, Hagman, Kahlström, Svensson* i Betingetorp och *Widlund*.
