

**Nr 10.**

Av herr **Gabrielsson**, om anordnande av en nödhamn vid Ytterviken å Holmön i Västerbottens län.

Det torde från det allmännas sida vara av största betydelse, att något göres för avhjälpande av den betydande risk, som alltid förelegat, när timmerforor skola bogseras genom västra Kvarken och då man med säkerhet kan påstå, att större delen av de timmermassor, som måste frambogseras genom denna öppna farled, inköpas från statens skogar i övre Norrland, anser jag det påkallat, att från statsmakternas sida åtgärder vidtagas för anläggandet av en nödhamn vid Holmön.

De i sydligare trakter av landet belägna trävaruindustrierna hava, som bekant, inga egna skogar i översta Norrland och äro sålunda hänvisade till att fylla större delen av sitt behov av råvaror från denna landsända. Att spekulanter å virke från statsskogarna måste taga i beräkning den betydande risk, som föreligger, när timmerfororna skola ut i öppna havet, när nödhamn saknas och passerandet av denna riskfyllda farled tar så lång tid i anspråk, måste vara uppenbart.

Det är under sådana förhållanden tämligen självklart, att vid konkurrensen om virke från kronoparkerna ett högre pris skulle erhållas, om större möjlighet till frambogsering av detsamma förefunnnes.

Jag anser emellertid någon ytterligare motivering från min sida icke erforderlig utan ber att få hänvisa till den av ingenjören Gustav Berglund på förordnande av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade förslag och kostnadsberäkning, vilken som bilaga här bifogas, samt likaledes till de yttranden och uppgifter, som ingivits av olika myndigheter och intressenter, som härmed ävenledes såsom bilagor bifogas. Jag anhåller, att sedermera till statsutskottet få överlämna till ärendet hörande kartor och övriga erforderliga handlingar, och får jag på grund av vad jag anfört vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i huvudsaklig överensstämmelse med av ingenjören Gustav Berglund uppgjort förslag och för en beräknad kostnad av 82,500 kronor anordna en nödhamn vid Ytterviken å nordvästra sidan av Holmön i Västerbottens län samt att för påbörjande av arbetet å densamma för budgetåret 1927—1928 anslå ett belopp av 20,000 kronor.

Stockholm den 14 januari 1927.

*Nils Gabrielsson.*

## Bilaga 1.

Genom Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förordnande av den 30 sistlidne mars har undertecknad erhållit i uppdrag att uppgöra arbetsplan för en hamnanläggning i Ytterviken å nordvästra sidan Holmön, Västerbottens län, och har jag efter verkställda undersökningar på platsen utarbetat sådan arbetsplan, vartill fogas följande

*Betänkande.*

Det har länge varit ett önskemål bland sjöfarande på Bottniska viken med mindre och medelstora fartyg, bogserbåtar med släp och andra, att en nödhamn kunnat åstadkommas i trakten av Holmöarna, enär den av nämnda farkoster vanligen använda farleden genom Västra Kvarken ofta är svår och riskfylld. Under senaste tiden har behovet av en dylik hamn särskilt gjort sig kännbart för det stora antal timmer- och pråmbogserare, som haft att ombesörja virkestransporter till sågverks- och cellulosaindustrin i mellersta och södra Norrland, vilka industrier numera i stor utsträckning fylla sitt behov av timmer genom inköp i övre Norrland och norra Finland. På stränder och skär omkring Holmön ligga för närvarande, från dylika vid stormtillfällen helt eller delvis förlorade foror, stora mängder virke, vittnande om de oerhörda förluster nämnda industrier lidit under dessa transporter genom Västra Kvarken, och ha, som även sökandena i sin hemställan till Konungens Befallningshavande framhållit, dylika missöden i många fall dessutom framkallat driftavbrott hos ifrågavarande industrier och vitt omfattande arbetslöshet bland dess personal.

Ytterviken ligger på Västra sidan om Holmön, omedelbart invid farleden genom Västra Kvarken och c:a 4 km. söder om Berguddens fyr. I förening med i syd och sydväst befintliga öar och grund bildar viken en naturlig för ändamålet både tillfredställande djup, tillräckligt rymlig och för alla vindar väl skyddad hamnbassäng, för vars skydd sålunda inga vågbrytarebyggnader eller dylikt ansetts behöfliga. Av undersökningen har därjämte framgått att platsen icke i nämnvärd grad beröres av strömförhållandena i Kvarken, och att läget i övrigt är i alla avseenden gynnsamt för den tilltänkta hamnens angöring under olika vindar.

Genom borringar har utrönt, att botten till övervägande del består av grovt grus och sten samt enstaka större stenblock, mindre partier lös slam-sand och lera, i vilken senare även sten anträffats. Någon uppgrundning i form av slamanhopning, sand eller stendrift synes icke förekomma på platsen.

Inseglsleden har från sydspetsen av grundet Gåsflåtekallen föreslagits dragen i riktning ost, med ungefärligen 10 graders avvikning åt nord, rakt genom grunden sydväst om Ytterviken. Inseglsrännan föreslås uppmuddrad till 5 meters djup under m. v. y. och till 50 meters bottenbredd samt med sådan vidgning utåt från sekt. 15, att bottenbredden i sekt. 5 blir 60 meter. Mellan sektionerna 0 och 15 är muddringen föreslagen utförd med en släntlutning av 1:3, varigenom några särskilda åtgärder till förhindrande av ras i släntena icke bli nödiga. I övrigt har för muddringen räknats med släntlutningen 1:1½.

Om inseglingen över de ovan nämnda grunden sydväst om viken lagts i riktningen ost till syd hade något mindre massor erhållits med i övrigt samma djup

och bredd å inseglingstrännan, men hade därvid dels det av intressenterna, enligt bifogade protokoll från sammanträdet på platsen, uttalade önskemålet, om att inseglingen borde vara rak, icke kunnat uppfyllas, och dels skulle för inseglingleden i detta läge skadestånd tillkommit för intrång på det laxfiske, som under våren och försommaren vanligen bedrivs väster om Ytterviken, varför den ovan föreslagna förläggningen av infarten till hamnen även torde bli den ur kostnadsynpunkt förmånligaste.

Då de båtar, flottar, prämar och farkoster, för vilka hamnen är avsedd i regel hava ett djupgående av högst 3,0 meter, har som i föregående nämnts den av naturen danade hamnbassängen ansetts tillfredsställande för ändamålet. Kostnadsberäkningen upptar sålunda för hamnbassängen endast sprängning och upptagning av några i planen, blad 2, markerade större stenblock söder om inseglingstrännan, anbringandet av två ringbultar i Laxbådagrundet och i motsatta stranden nordost därom för fartygens m. m. förtöjning samt utprickning av 3,5 metersdjupgränsen på i samma plan angivet sätt.

Strandrensa eller i övrigt något område i land erfordras ej för själva hamnrörelsen.

För navigering vid och i hamnen föreslås uppsättning av ett betongkummel med därå anbragt järntavla på skäret Gåsflåtekallen och ensmärken uppsatta å stänger, för inseglingleden samt dylika ensmärken i nord och syd för hamnbassängen.

Innan dessa enligt ritningen, blad 7, föreslagna sjömärken utföras, måste först kungl. lotsstyrelsens samtycke därtill utverkas.

De å ritningarna angivna höjd- och djupsiffrorna hänföra sig till m. v. y., som tagits till nollplan, och vars höjd fastställts efter jämförelser med vattenståndsobservationer i Holmsund, Ratan och Byviken och iakttagelser på platsen, samt är höjdsystemet markerat genom i ett större stenblock inslagen järndubb av höjden + 0,76, utmed stranden vid inloppet till viken. Det vanliga sommarvattenståndet har befunnits ligga omkring — 0,50 och lägsta kända vattenstånd vid — 1,15 samt vanligt exceptionellt högvattenstånd på respektive — 0,80 och — 1,05 från nämnda nollplan räknat.

Omfattningen av ovan föreslagna arbeten framgår i övrigt av den för det samma verkställda kostnadsberäkningen och däröver upprättade 7 blad förslagsritningar, som även gälla för arbetets utförande.

För muddringen bör ett kraftigt paternostermudderverk komma till användning och äro muddringsmassorna avsedda att borttransporteras med självlosande prämar och tippas på av vederbörande lotsmyndighet anvisad plats i V. Kvarnen.

Den för hamnanläggningen utförda kostnadsberäkningen slutar på en kostnadssumma av kr. 82,500:—.

Umeå den 10 december 1925.

*Gust. Berglund.*

Avskrift.

**Kostnadsberäkning för anläggning av hamn i Ytterviken å Holmön,  
Västerbottens län.**

Arbetets beskaffenhet och läge	Enhet	Antal	a-pris kr.	Kostnad kr.	Summa kr.
<b>Muddring av inseglingrännan.</b>					
Sprängning och upptagning av stor sten . . . . .	m.	25	30:—	750:—	
Muddring av sand . . . . .	>	1,950	2:—	3,900:—	
> > lera . . . . .	>	180	2:50	450:—	
> > fast lera med sten . . . . .	>	1,100	4:—	4,400:—	
> > grus och sten . . . . .	>	14,820	3:50	51,870:—	
Transport och försäkringar av mudderverk och pråmar . . . . .	—	—	—	8,000:—	69,370
<b>Hamnbassängen.</b>					
Sprängning och upptagning av stor sten . . . . .	>	15	30:—	450:—	
Ringbultar av 1½" rundjärn incl. fastsätt- ning i berg eller stor sten . . . . .	st.	4	75:—	300:—	750:—
<b>Kummel, ensmärken, utprickning.</b>					
Kummel med järntavla å Gåsflåtekallen . . . . .	>	1	—	400:—	
Ensmärken av trä å stång:					
för inseglingrännan . . . . .	>	2	150:—	300:—	
> hamnbassängen . . . . .	>	4	100:—	400:—	
Utprickning av hamnbassänger och inseg- lingsleden . . . . .	—	—	500:—	500:—	1,600:—
					Kronor
					71,720:—
Diverse kostnader, oförutsedda utgifter, arbets- ledning c:a 15 % av förestående kostnad . . . . .	—	—	—	—	10,780:—
Summa kronor	—	—	—	—	82,500:—

Umeå den 10 dec. 1925.

Gust. Berglund.

Granskat i Kungl. Väg- och

Vattenbyggnadsstyrelsen

Stockholm den 27 jan. 1926.

Fr. Enblom.

*Avskrift av avskrift.*

Protokoll fört vid sammanträde den 30 juni 1925 å Holmön rörande tilltänkt sjöfartshamn vid Ytterviken därstädes.

§ 1.

Kallelse till sammanträde hade skett dels skriftligen och dels muntligen. Närvarande jämte undertecknad Berglund voro:  
 för Sundsvalls Ångbåtsförareförening, kapten I. M. Viberg,  
 för Ångermanälvens Ångbåtsförareförening och timmer- & pråmtransportförening, kapten Erik Vassberg,  
 för Ångbåtsbefälhavareföreningen Örn, Örnsköldsvik, kapten I. A. Vesterlund, Domsjö, samt  
 fiskarena Helmer Bäckström och Hugo Eriksson, Holmön.  
 Kallad lotspersonal hade anmält förhinder tillstädeskomma.

§ 2.

Den tilltänkta hamnplatsen besågs under dagen och voro samtliga närvarande av den meningen, att platsen var lätt att angöra under alla tänkbara vindförhållanden, samt att själva belägenheten syntes sådan, att ej heller strömförhållandena uti Kvarken komma att ha någon menlig inverkan på navigeringen vid angöring av den föreslagna hamnen.

§ 3.

Bäckström, som under en lång följd av år bedrivit fiske omkring Ytterviken, upplyste, att han icke kunnat förmärka att någon uppgrundning i följd av sand- eller stendrift eller annorledes förekomma på platsen.

§ 4.

Rörande behovet av en hamn vid Ytterviken för timmer- och pråmbogserare samt för sjöfarten i övrigt i Västra Kvarken, underströk och hänvisade de närvarande till vad därom anförts i Ångbåtsbefälhavareföreningen Örns m. fl:s hemställan till länsstyrelsen i Västerbotten län, samt förklarades enhälligt, att platsen vid Ytterviken bleve den i alla avseenden mest lämpliga för ändamålet, om genom det grund, som nu stänger inloppet till viken och varå vattendjupet är omkring 2,5 meter, uppmuddras en infartsränna av 50 meters bredd och 4,5 meters djup.

§ 5.

Några särskilda skyddsanordningar i form av vågbrytare eller dylikt ansågos ej vara behövliga för den blivande hamnen, då det skydd vid olika vindar, utanför viken befintliga uddar och grund lämnar vore fullt tillfredsställande till och med för eventuellt vinterläge.

§ 6.

Inseglingen syntes de närvarande böra ligga rak, ungefärligen i riktning ost till nord och så nära som möjligt sydändan av Gåsflåtekallen, som borde markeras med en båk.

Utom ensmärken i infartsleden och nödig utprickning omkring denna borde ensmärken även anbringas rakt i nord och rakt i syd inne i hamnen.

Holmön som ovan.

Gust. Berglund.

Riktigheten av förestående protokoll och däri gjorda uttalanden vitsordas:

J. Alb. Westerlund.

Erik Wassberg.

J. M. Wiberg.

### Bilaga 2.

Undertecknad, som tagit del av det upprättade förslaget till nödhamn vid Holmön, får såsom min uppfattning uttala ifrågasatta hamn skulle bliva till stort gagn även vid transport av virke från statens skogar inom Skellefteå överjägmästaredistrikt till sydligare belägna trakter exempelvis Sundsvall, Gävle m. fl. orter. Skellefteå den 30 december 1926

Gustaf Borg.

Överjägmästare i Skellefteå distrikt.

### Bilaga 3.

Till Riksdagen.

Undertecknad befälhavareförening, vars medlemmar gå i kusttrafik på Norrlandskusten, vill på det livligaste tillstyrka den av riksdagsman N. Gabrielsson väckta motionen om en nödhamns anläggande i Ytterviken å nordvästra sidan av Holmön.

Distansen Ratan—Bredskär, vilken är 27 distansminuter lång och går genom den riskfyllda västra Kvarken är den svåraste sträckan på hela Norrlandskusten, varför en nödhamn i Ytterviken är ett länge efterlängt mål. En livlig trafik i form av timmer- och prämtransporter måste fram denna väg. Seglationsåret 1926 gingo bland annat 63 stycken timmerbogserare, tillhörande olika bolag och enskilda i, ord. fart på denna trade, bogserande råvaror till olika industrier. Vissa dygn passerade över 2,000,000 kbf virke denna väg.

Det förhållande bör uppmärksammas, att t. ex. vid timmerbogseringar farten är nre i c:a 2 knop, vadan passerandet av denna sträcka i gynnsamma fall drager en tid av 12 å 14 timmar i anspråk. I många fall ha bogserarne fått vända på grund av hård vind och ström och söka sig tillbaka till någon hamn. Resultatet har då blivit att en stor del av virket gått förlorat innan denna hamn — kanske först efter 20 å 25 timmar — blivit nådd.

På grund av att ingen lämplig nödhamn funnits å Holmön ha stora tidsförluster drabbat bogserarna å denna distans. Ibland ha flottiljer på 15 å 20 båtar med timmer eller prämsläp måst ligga avvaktande i Ratans hamn i väntan på gynnsamma vindar i 14, ja ända upp till 20 å 25 dagar. De värden å sådana timmerforor som sålunda blivit fördröjda uppgå till flera miljoner vid varje tillfälle.

Saknaden av hamn på denna sträcka är sålunda till stort men för kustsjöfarten. Den nu föreslagna hamnen vid Ytterviken kommer sålunda att

fylla ett länge känt behov och vädja vi befälhavare till riksdagen att beakta detta vårt önskemål och förhjälpa oss till frågans lyckliga lösning.

För Ängbåtsbefälhavareföreningen Örn u. p. a. Örnsköldsvik.

Styrelsen genom  
J. Aug. Vidsten.

*Bilaga 4.*

Till Riksdagsmannen Herr N. Gabrielsson, *Stockholm*.

Undertecknad förening, bland vars medlemmar ett stort antal äro befälhavare å bogserångare i trafik på Norrlandskusten, har erfarit Eder avsikt att vid instundande riksdagssammanträde väcka motion om anslag till anläggande av en nödhamn vid Ytterviken på Holmöns nordvästra sida.

Med instämmande i vad därom andragits av befälhavareföreningarna i Härnösand och Örnsköldsvik, bedja vi härigenom till Eder få uttrycka vår tacksamhet över, att Ni till riksdagens prövning velat framföra denna för vederbörande trafikanter så viktiga fråga och samtidigt uttala hoppet, att densamma må bringas till en lycklig lösning. Sundsvall den 5 januari 1927.

För Sundsvalls Ängbåtsförareförening dess Styrelse

J. M. Wiberg,  
ordf.

A. O. G. Sundström,  
sekr.

*Bilaga 5.*

Till Riksdagsmannen Herr G. Gabrielsson, *Stockholm*.

Härmed få vi befälhavare tillhörande Timmer- och Prämtransportföreningen fästa vederbörandes uppmärksamhet på, att transporten genom västra Kvarken är mycket riskabel vid hård vind och sjö emedan hamn ej finnes att tillgå söder om Berguddens fyr.

De stora timmerförluster som under de senaste åren förekommit på grund av, att ej någon hamn funnits, visar, att sådan hamn är av nöden.

Sedan vi nu granskat den av ingenjör Gustaf Berglund i Umeå gjorda undersökningen av Ytterviken å Holmön, få vi på det livligaste tillstyrka denna hamnanläggning. Härnösand den 4 januari 1927.

För Timmer- och Prämtransportföreningen  
Erik Wassberg.

*Bilaga 6.*

Sedan vi tagit del av den utredning, som ingenjör Gustav Berglund i Umeå verkställt rörande hamnanläggning i Ytterviken på nordöstra sidan av *Holmön*, får Härnösands Distrikts Trävaruexportförening härmed vitsorda behovet av en sådan anläggning. En betydande del av distriktets virkesbehov fylles numera från övre Norrland och norra Finland och transporten av detta virke är förenad med stora risker. Visserligen kunna dessa risker försäkras till mycket höga premier, men därmed är ju skadan icke avhjälp, ty ett värde är ändå alltid förspillt, då en timmerfora förloras.

Den mest farofyllda platsen för dessa bogseringar är just passagen vid *Holmön*. Vi skulle av denna anledning anse anläggningen av hamn därstädes som ett intresse av största vikt för distriktets industri. Väija den 21 december 1926.

Härnösands Distrikts Trävaruexportförening

John Ekman.

Gunnar Berglund.

*Bilaga 7.*

På begäran bedja vi härmed få meddela, att vi från Ijoälven i Finland under sommaren 1926 hitbogsrat c:a 1,877,000 kbft timmer. Kramfors den 20 december 1926.

Kramfors Aktiebolag

J. Mannerheim

S. V. Wahlborg.

*Bilaga 8.*

På begäran få vi härmed meddela, att vi under innevarande år bogsrat cirka 2,000,000 kubikfot timmer genom västra Kvarken.

Högaktningsfullt

Wifstavarfs Aktiebolag

J. W. R. Lilliestråle

A. Vidlund.

*Bilaga 9.*

Uppgift över de bolag som från Torneå älv erhållit virke och passerat västra Kvarken sommaren 1926.

<i>Bolag.</i>	<i>Kubikfot.</i>
Kramfors A.-B. . . . .	2,844,580
Träv. A.-B. Norrköpings Exp. Hyvleri . . . . .	1,325,880
Holmens Bruks & Fabr. A. B. . . . .	816,830
Sävenäs Nya A.-B. . . . .	740,323
J. A. Enhörnings Träv. A.-B. . . . .	409,539
Träv. A.-B. Svartvik . . . . .	298,986
Skärblacka A.-B. . . . .	304,083
Mackmyra Sulfit A.-B. . . . .	207,702
Fiskeby Fabr. A.-B. . . . .	181,925
Kungl. Maj:t och Kronan, Östra Korpilombolo revir . . . . .	310,062
	<hr/>
	Summa 7,439,910

Haparanda den 13/11 1926

Torneå och Muonio Gränsälvars Flottningsförening

Gustaf von Sydow.

*Bilaga 10.*

I anledning av Eder skrivelse av den 6 dennes med förfrågan angående vissa virkesmängder genom västra Kvarken bedja vi härmed få meddela, att under år 1926 följande virkesmängder sålunda bortbogsrats, från Skellefteå älv, nämligen:



J. A. Enhörnings Träv. A.-B. . . . .	Sågt.	244,070	kbft
	Props	44,585	>
Trävar. A.-B. Svartvik . . . . .	Sågt.	144,373	>
	Props	381,273	>
Mackmyra Sulfit A.-B. . . . .	Massav.	119,724	>
		934,025	kbft

Ovannämnda bolag äro sålunda de »fjälltrafikanter», som antagas låta bogsera sitt virke genom V. Kvarken. Huruvida något av ovan angivna virkespartier disponerats i annan ordning kunna vi icke säga i detta sammanhanget.

Högaktningsfullt  
Skellefteå Flottningsförening  
Oskar Grén.

*Bilaga 11.*

Vi få till svar på Edert brev av den 6 dennes meddela, att av under innevarande år utflottat virke i Sangisälven följande virkesposter blivit eller bliva från orten nedbogserade:

till Fiskeby Fabriks Aktiebolag, Norrköping . . . . .	c:a	300,000	kbft
till Holmens Bruks & Fabr. Aktiebolag, Norrköping (incl. kronolev.) . . . . .	>	250,000	>
till Trävaruaktiebolaget Svartvik, Sundsvall . . . . .	>	170,000	>
till Sävenäs Nya Aktiebolag, Skellefteå, delv. Köpman- holm . . . . .	>	50,000	>
till Öhrvikens Aktiebolag, Skellefteå . . . . .	>	150,000	>
till Dynäs Aktiebolag, Väija . . . . .	>	25,000	>
till Aktiebolaget Scharins Söner, Umeå & Skellefteå . . . . .	>	140,000	>
till » Tändsticksvirke, Stockholm . . . . .	>	20,000	>

Summa cirka 1,105,000 kbft

Högaktningsfullt  
Sangis älvs flottningsförening  
Carl Wikner.

*Bilaga 12.*

Med anledning av Eder skrivelse den 6 dennes få vi härmed meddela att i skrivelsen avsedda virkesägare år 1925 voro följande med angiven flottad virkesmängd.

Kramfors Aktiebolag . . . . .	711,134	kbft
Frånö Nya Aktiebolag . . . . .	157,374	>
Svanö Aktiebolag . . . . .	1,636,111	>
J. A. Enhörnings Träv. Aktiebolag . . . . .	1,168,210	>

Träv. A/B:t Krogh & Berlin . . . . .	422,839	kbft
E. Walfr. Berlin . . . . .	138,029	»
Skönviks Aktiebolag . . . . .	30,305	»
	<hr/>	
	4,264,002	kbft

Högaktningsfullt  
Lule Älfs Flottningsförening  
Knut Krook.

*Bilaga 13.*

Med anledning av Edert v. av den 6 dennes lämna vi härmed uppgift å de virkestrafikanter, vilka under innevarande sommar härifrån avhämtat sitt virke.

J. A. Enhörnings Träv. A.-B. Sundsvall . . . . .	109,343	st.	729,600	kbft
Korsnäs Sågverks-Aktiebolag, Gävle . . . . .	22,996	»	62,900	»
Fiskeby Pappersbruks A.-B. Norrköping . . . . .	8,702	»	25,600	»
	<hr/>			
Summa	141,041	st.	818,100	kbft

Högaktningsfullt  
Byske & Åby älvars Flottningsförening

*Bilaga 14.*

Sammandrag av kubikfoten, som bogserats genom Västra Kvarken år 1926.

Från Finland Wifstavarv . . . . .	2,000,000	kbft
» » Kramfors . . . . .	1,877,000	»
» Torne och Muonis Gränsälvars förening . . . . .	7,439,913	»
» Sangis älvs . . . . .	1,105,000	»
» Skellefteå älvs Flottningsförening . . . . .	934,025	»
» Luleå älvs Flottningsförening . . . . .	4,264,002	»
» Byske och Åby Älvars Flottningsförening . . . . .	818,100	»
» Råneå Älvs Flottningsförening . . . . .	231,852	»
» Skellefteå älvs, som Holmsunds A.-B. bogserat . . . . .	511,000	»
» Kalix älvs Flottningsförening, J. A. Enhörnings Träv. A.-B. 215,114 st. timmer å 9 kubf. . . . .	1,936,026	»
» Kramfors A. B. 72,360 massved å 3 kubf., 584 st. timmer å 9 kubfot . . . . .	225,336	»
» Frånö Nya Aktiebolag 1,714 st. massved å 3 . . . . .	5,142	»
» Träv. A.-B. Norrköpings Exporthyvlari 36,569 st. . . . .	329,121	»
» Westerviks Träv. A.-B. 1,078 st. å 9 . . . . .	9,711	»
» Dynäs A.-B. . . . .	841,248	»
» Fiskeby Fabriks A.-B. . . . .	114,486	»
» Holmens bruks- och Fabriks A.-B. . . . .	161,118	»
» Mo och Domsjö A.-B. . . . .	33,260	»
	<hr/>	
	Omkring	22,856,340 kbft

Kramfors den <sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1926

Oskar Nordin.

## Bilaga 15.

## Till Riksdagen.

Undertecknat aktiebolag får härmed vördsamt tillstyrka bifall till motion av riksdagsman N. Gabrielsson, Umeå, avseende anslag till anordnandet av en nödhamn vid Ytterviken på nordvästra sidan av Holmön i enlighet med den motionen bilagda utredningen.

Bolaget är i likhet med de flesta större träförbrukande industrier i mellersta Norrland och söder därom väsentligt beroende av råvarutillförsel från nordligare belägna trakter, vilken tillförsel måste ske sjöledes och huvudsakligen genom bogsering av virket i flottar.

Under de fjorton år, som bolaget bedrivit dylika bogseringar utefter hela svenska Östersjökusten ned till Norrköping har det allt tydligare framgått, att denna fraktfart för att lämna nödig trygghet för materiel och gods och för att kunna bedrivas ekonomiskt kräver betydligt utvidgade och förbättrade anordningar för orienteringen i farvattnen och för anlöpandet av skyddade hamnar än de, som f. n. finnas till kustfartens tjänst. Sålunda äro timmerbogseringarna framför allt beroende av att fartygen utan risk kunna begagna skyddade farleder och att de alltid och särskilt vid öppna vatten hava möjlighet att på kort tid uppnå skyddad hamn. Det har också visat sig, att bogseringsarbetet väsentligt fördyrats på sådana sträckor, där hamnar och utprickade, skyddade farleder saknas, på grund av de uppehåll, som fartygen nödgas göra i bogseringen i avvaktan på lämpligt väder, ävensom att i de fall, då virke förlorats, olyckorna så gott som alltid skett just inom dessa områden och på grund av, att fartyget haft för långt till närmaste hamn.

Ifrågavarande fraktfart har under de senaste åren fått en utomordentlig omfattning, och mycket stora ekonomiska värden äro att vinna genom ett tillgodoseende av dess särskilda behov av farleder och hamnar, icke minst för statens domäner, som årligen försälja stora virkesmängder från de nordliga länen för bogsering söderut, och vars värde är väsentligt beroende av den bogseringskostnad och den risk för bogseringen, med vilken köparen har att räkna.

I avsikt att åstadkomma en förbättring av förhållandena har sedan några år några privata sammanslutningar av yrkesmän arbetat för saken, och då dessa organisationer nu framlägga ett positivt förslag, som, enligt vad bolaget genom sina egna bogserbåtsbefälhavare övertygat sig om, avser att tillgodose ett bland dessa sjöfartsmän länge känt behov, nämligen av en nödhamn i Ytterviken på Holmön, är detta förslag enligt bolagets mening förtjänt av statsmakternas särskilda intresse och bör stödjas genom ett bifall till riksdagsman Gabrielssons motion i ärendet.

Norrköping den 14 januari 1927.

Holmens Bruks & Fabriks Aktie Bolag.

Einar Fredholm.