

## Nr 206.

Av herr **Molin** i Dombäcksmark, *om skrivelse till Kungl. Maj:t*  
*angående undersökning av möjligheten att utskeppa*  
*malm vintertiden från hamn i mellersta Norrland.*

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-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

*Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 4 saml. 83 häft. (Nr 206—208) 1*

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.

Det hemställes,

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.

Stockholm den 6 juni 1914.

*Emil Molin,*  
Dombäcksmark.

*Bilaga.*

Artikel i Örnsköldsviks-Posten den 16 januari 1911.

*•Mallexport över Örnsköldsvik.*

För en tid sedan hörde vi uppgivas, att planer skulle vara å bane att under vissa årstider över Örnsköldsvik exportera malm från de norrbottniska gruvfälten; som bekant utföres nu all malm, som brytes i Norrbotten, dels över Luleå, dels över Narvik. Men på grund av sitt nordliga läge är Luleå hamn öppen endast en jämförelsevis kort tid av året — förliden höst stängdes den av is redan den 2 november — och hela den övriga tiden har man endast Narvik att tillgå. Men under höst- och vintermånaderna är sjöfarten på Narvik både

besvärlig och farlig. Assuransbolagen fordra höga premier för fartyg och last, i följd varav frakterna ock bliva höga. Av här antydda orsaker skola vederbörande hava umgåtts med planer på ytterligare en utfartsväg att användas vissa årstider, och uppgavs valet hava fallit på Örnsköldsvik. Härvarande hamn är nämligen den nordligast belägna, vilken någon längre tid kan hållas öppen. Bottenhavet är tämligen djupt, söderifrån räknat, till höjden av Skags fyr, men därifrån hela vägen norr över är djupet i allmänhet icke stort. I följd därav isbelägges denna del av Bottenhavet ganska tidigt. Utanför den ångermanländska kusten och vidare söderut går havet ganska ofta öppet året runt. Under särdeles kalla vintrar uppstår visserligen även här fast isbildning, men detta inträffar vanligen först under februari månad. I allmänhet torde det icke möta några större svårigheter att hålla sjöfarten öppen till Örnsköldsvik en god del av vintern. I detta sammanhang må nämnas, att sista ångaren för lidet år hitkom den 27 december. Sjöfarten hit öppnas ock på vårarna omkring en månad tidigare än till Luleå.

För att vinna kännedom om huru med saken förhåller sig, hava vi låtit göra förfrågan hos järnvägsstyrelsen. Där meddelades, att frågan om malmexport över Örnsköldsvik vore ett gammalt projekt, som ännu icke tagit bestämd form. Det vore en fråga av stor utsträckning, och för att den skulle kunna realiserast, krävdes betydande förarbeten. Bansträckan från Boden till Örnsköldsvik måste omläggas och förstärkas för att kunna bära de tunga lasterna, vilket bleve en angelägenhet för riksdagen.

I anledning härav må erinras, att sedan några år tillbaka utbytes å norra stambanan den nuvarande rälsen mot grövre sådan. Stundande sommar kommer dylikt utbyte att äga rum mellan Byvattnet och Långsele samt från Mellansel ett stycke norröver, tillsammans 64 km. När utbyte försiggått hela vägen till Boden, kunna nog malmtåg framföras, ehuru icke av fullt samma tunga typ, som användes å Luleå—riksgränsbanan.

Det ligger således icko utom möjlighetens område, att malmexporten med tiden kommer att äga rum över Örnsköldsvik. Tillräckligt utrymme finnes här för de byggnader och anordningar, som för en dylik export äro erforderliga.

