

## Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 7 april 1916 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 2, i anledning av en utav herr Lübeck m. fl. väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna.*

*Närvarande:* herrar von Sneidern, Winberg, Kahlström, Johansson i Brånalt, Modig, Carlsson i Solberga, Johansson i Trollhättan, Svensson i Kompersmåla, Skareen och Olsson i Rödningsberg.

Uti en inom andra kammaren av herr *Lübeck* m. fl. väckt motion, som hänvisats till utskottet för förberedande behandling, hava motionärerna hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

I fråga om motiveringen hänvisar utskottet till motionen.

I anledning av motionen har utskottet dels infortrat utlåtande från kungl. järnvägsstyrelsen, kungl. kommerskollegium och kungl. lotsstyrelsen, dels ock berett nedannämnda föreningar eller korporationer tillfälle till yttrande, nämligen: handelskamrarna i Gävle, Sundsvall och Luleå, Sveriges industriförbund, Sveriges allmänna exportförening, Sven-

ska trävaruexportföreningen, Svenska teknologföreningen, Ångfartygsbefälhavaresällskapet och Svenska redareföreningen.

Från samtliga dessa myndigheter, korporationer eller föreningar hava yttranden inkommit, varjämte till utskottet överlämnats en gemensam skrivelse från Svenska cellulosaföreningen och Svenska trämasseföreningen.

Ovannämnda utlåtanden äro med undantag av dem, vilka avgivits av kungl. kommerskollegium, Sveriges industriförbund och Ångfartygsbefälhavaresällskapet och vilka innehålla tillstyrkande av motionen utan närmare motivering, såsom bilagor härvid fogade.

Det ämne, som i förevarande motion upptagits till behandling, har vid ett föregående tillfälle varit föremål för riksdagens prövning.

*Motion av  
herr Palm-  
stierna vid  
1913 års  
riksdag.*

Uti en vid 1913 års riksdag inom andra kammaren väckt motion, nr 5, yrkade herr Palmstierna m. fl., att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning angående lämpligaste sättet att åstadkomma isbrytning utmed norrlandskusten, i dess hamnar och vid dess kustorter och för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda samt att riksdagen måtte för verkställande av nämnda utredning anvisa ett belopp av 5,000 kronor.

Omförmälda motion hänvisades till statsutskottet, som däröver avgav utlåtande i samband med övriga under sjunde huvudtiteln förekommande frågor. I berörda utlåtande anförde statsutskottet:

»Enligt utskottets förmenande är förevarande angelägenhet i och för sig av den beskaffenhet, att initiativet därtill bör utgå från därav berörda kommuner och andra direkt intresserade på sådant sätt att därav tydligen framgår, att bakom densamma stå betydande lokala och om önskvärdheten av förslagens realiserande eniga intressen. Och detta så mycket hellre, som det, enligt vad lotsstyrelsen i ärendet meddelat, för tillfredsställande av sjöfartens krav vid utsträckning vintertid av sjöfarten i Norrland erfordras anskaffning dels av nya fyrskepp och dels av nya ångpannor och kraftigare maskiner till en del av våra fyrskepp för en kostnad, som torde belöpa sig till sammanlagt minst 906,000 kronor. Vid sådana omständigheter och då med hänsyn till de norrländska isförhållandena högeligen torde kunna sättas ifråga, huruvida genom den föreslagna isbrytningen skulle kunna uppnås det av motionärerna därmed åsyftade resultatet, anser utskottet tillräckliga skäl icke föreligga att nu igångsätta den föreslagna utredningen.

Utskottet hemställde, att motionen icke måtte vinna riksdagens bifall; och blev denna utskottets hemställan av riksdagens båda kamrar bifallen.

Av den utredning, som i ärendet förekommit, finner utskottet framgå dels — något som numera dock torde få anses såsom ett för alla välkänt sakförhållande — att Norrland genom sina ännu icke i bruk tagna naturtillgångar äger rika möjligheter för en stark industriell utveckling, dels ock att en fortgående förbättring av denna landsändas kommunikationsväsende är för denna utveckling av mycket stor betydelse. Men härjämte giver utredningen vid handen, att den kommunikationsfråga, som för åtskilliga industrier, såväl redan existerande som andra, för vilka förutsättningar i övrigt förefinnas, synes vara av det allra största intresset, är frågan om åstadkommande av förbättrade förbindelser över havet genom en utsträckning av seglationstiden på de norrländska hamnarna. Bland de fördelar, som genom en dylik förlängning av seglationstiden komma att beredas industrien, må framhållas förbättrade såväl inköps- som försäljningspriser, minskning i lagringskostnader och därmed sammanhängande ränteförluster samt förbättrade möjligheter till konkurrens med utlandet. Men även på andra områden än handels och industriens anser utskottet sannolikt, att en förlängd seglationstid kan medföra gynsamma följder. Utskottet vill i sådant hänseende framhålla, av vilken betydelse det skulle vara, även sett ur social synpunkt, om genom de ifrågasatta åtgärderna kunde uppnås jämnare förhållanden å den norrländska arbetsmarknaden, inskränkningar i där förekommande säsongarbete o. d.

*Utskottet.*

Om utskottet alltså utan tvekan kunnat ansluta sig till den allmänna uppfattningen om värdet av en förbättring utav ifrågavarande kommunikationsförhållanden, finner utskottet sig icke böra underlåta att framhålla, hurusom enligt utskottets uppfattning av själva den i ärendet hittills verkställda utredning synes framgå, att det icke torde vara skäl att av den utav motionärerna ifrågasatta utredningen förvänta anvisning på åtgärder, vilka förmå helt eller ens till största delen avlägsna de svårigheter, som vidriga naturförhållanden resa mot trafiken vintertid på de norrländska hamnarna. Utskottet måste i likhet med Sveriges allmänna exportförening, med hänsyn till den uppenbara svårigheten av här föreliggande naturhinder, inse faran av allt för stor sangvinism ifråga om den blivande utredningens resultat. Som belysande för de svårig-

heter, som möta vid genomförandet av förlängd vintertrafik på de norrländska hamnarna, anser sig utskottet böra anföra Sveriges redareförnings påpekande av att största delen av de vårt lands handelsflotta tillhörande fartygen icke äro lämpade för fart i isfyllda farvatten, även om hjälp av isbrytare finnes att tillgå vid ingående till och utgående från hamnarna.

Då nu, i trots av vad utskottet sist anfört, utskottet, som beaktat den enhällighet, varmed de myndigheter och korporationer, som haft tillfälle att yttra sig i ärendet, förordat den ifrågasatta utredningen, ansett skäl föreligga för bifall till motionen, har utskottet kommit till denna ståndpunkt i anledning därav, att av inkomna utlåtanden framgår, att även en mindre betydande utsträckning av seglationstiden på Norrland skulle vara av avsevärt gagn.

Om därför en blivande utredning skulle visa, att de mycket stora kostnader, som motionärerna tänka sig för sitt förslags realiserande, icke skulle medföra en mot de gjorda uppoffringarna skäligen svarande förlängning av seglationstiden, anser utskottet icke uteslutet, att genom åtgärder av mindre kostsam art fördelar skulle kunna vinnas, vilka icke böra lämnas obeaktade. Utskottet tänker härvidlag i främsta rummet å möjligheten att för de norrländska tidigare tillfrysande och senare isfria farvatten taga i bruk isbrytare, som anskaffats för sydligare havsområden. Stockholms stads delvis med statsmedel inköpta isbrytare borde då givetvis i första hand komma ifråga för en dylik uppgift.

Som ovan omnämnts stödde statsutskottet 1913 sitt yrkande om avslag å herr Palmstiernas m. fl. motion i främsta rummet därpå, att upprätthållandet av vintertrafiken på de norrländska hamnarna var en angelägenhet av den beskaffenhet att, enligt utskottets förmenande, initiativ till frågans lösning borde utgå från därav berörda kommuner och enskilda direkt intresserade på sådant sätt, att därav med tydlighet framgick, att bakom kravet stode betydande lokala och om förslagets realiserande eniga intressen. Vid sådant förhållande och då förevarande spörsmål givetvis även ur statssynpunkt är av stort intresse anser utskottet det vara lämpligt, att den erforderliga utredningen företages av staten, som äger de bättre hjälpmedeln för en dylik utredning till sitt förfogande. Däremot bör det enligt utskottets förmenande tillkomma de lokala, kommunala och enskilda intressenterna att deltaga i kostnaderna för ifrågavarande utredning i likhet med vad som kommer att bli förhållandet vid den

utredning rörande Sveriges inre vattenvägar, som av Kungl. Maj:t nu förberedes.

Om och i vad mån statsverket skall deltaga i kostnaderna för de åtgärder, som efter en blivande utredning kunna komma att föreslås, bliver givetvis föremål för en ytterligare prövning av statsmakterna, och denna fråga beröres icke därav att riksdagen tager initiativ till den av motionärerna föreslagna utredningen.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att andra kammaren, med anledning av herr Lübecks m. fl. motion, nr 2, måtte för sin del besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna ävensom för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda.

Stockholm den 7 april 1916.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

---

## Bilaga 1 A.

## Till Konungen.

Genom nådigt brev den 11 innevarande februari har Eders Kungl. Maj:t anbefallt lotsstyrelsen att, så snart ske kunde, inkomma med yttrande över en berörda nådiga brev bilagd i riksdagens andra kammare väckt motion nr 2 om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna.

Med anledning härav får lotsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Det syfte, som man med ifrågavarande motion vill vinna, är detsamma, som avsågs med den inom riksdagens andra kammare år 1913 väckta motion nr 5 om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om anordnande av isbrytning vid Norrlands kuster m. m. Lotsstyrelsen får därför såsom yttrande över nu förevarande motion åberopa det yttrande, styrelsen den 25 februari 1913 avgav över ovannämnda motion nr 5, och bilägges här en bestyrkt avskrift av sagda yttrande. De med nämnda yttrande överlämnade bilagor finnas intagna uti nu ifrågavarande motion nr 2. Styrelsen får emellertid därvid tillkännagiva, att kostnaderna vid utsträckning vintertid av sjöfarten i Norrland för anskaffning av nya fryskepp samt nya ångpannor och kraftigare maskiner å fryskeppen Finngrundet, Grundkallen och Svenska Björn, som i yttrandet den 25 februari 1913 beräknades till minst 906,000 kronor, med ledning av det anbud, som under sistlidna december till styrelsen inkom å leverans av ett nytt fryskepp, numera måste upptagas till minst 1,392,000 kronor, hvartill kommer, dels att omkostnadsstaten för lotsverket givetvis måste i hög grad ökas, dels ock möjligen ökad kostnad för nyanskaffning av tjänstefartyg förorsakas, därest fryskeppen komma att ligga ute längre tid än hittills. Uti ovannämnda belopp 1,392,000 kronor ingå dock arbeten och anskaffningar för en summa av 138,000 kronor, för vars täckande lotsstyrelsen redan gjort underdånig framställning. De medel, som anvisats för anskaffning av ett nytt fryskepp, ingå däremot ej i ovannämnda 1,392,000 kronor.

I sammanhang härmed får lotsstyrelsen ytterligare och med stöd av vunna erfarenheter under innevarande vinter framhålla vad styrelsen i ovanberörda yttrande den 25 februari 1913 anförde därom att, även om i stället för de nuvarande fryskeppen Norströmsgrund och Sydostbrotten nya fryskepp anskaffades samt fryskeppen Finngrundet, Grundkallen och Svenska Björn erhöles kraftigare maskiner för fartygens framdrivande, intet av dessa fryskepp eller fryskeppet Västra Banken kunde beräknas kunna kvarligga å sin station, i händelse fast is eller drivis funnes vid stationen, och att de kunde nödgas att på grund av nedisning lämna respektive stationer före den bestämda tiden, ävensom att lysbojarna i Bottenviken och Bottenvikens havet icke kunde ligga ute lika länge som sjöfart kunde pågå därstädes och att utprickningen i dessa farvatten bleve otillförlitlig, så snart drivis förefunnes eller förefunnits i desamma.

Under åberopande av det anförda har lotsstyrelsen emellertid på de i omnämnda yttrande den 25 februari 1913 angivna skäl intet att erinra mot bifall till nu ifrågavarande motion. Stockholm den 22 februari 1916.

## Bilaga 1 B.

Genom nådigt brev den 31 sistlidna januari har Eders Kungl. Maj:t anbefallt lotsstyrelsen att inkomma med yttrande över en berörda nådiga brev bilagd i riksdagens andra kammare väckt motion om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående utredning och förslag ifråga om anordnande av isbrytning vid Norrlands kuster m. m., i vilken motion framhålles, att det skulle hava stor betydelse för Norrlands handel och industri samt dess arbetarbefolkning, om den tid, som sjöfarten påginge i Norrland, kunde utsträckas och att för möjliggörande härav isbrytning, planmässigt ordnad och utförd medelst starka isbrytarfartyg, syntes erforderlig, för vilket ändamål bidrag av statens medel dock skulle erfordras.

Med anledning härav får lotsstyrelsen i underdånighet anföra följande:

Då sjöfarten i allmänhet kan anses upphöra och börja vid en plats samtidigt med sista och första lotsningen därstädes, överlämnas uppgift å datum för sista och första lotsning för vinterperioderna under tiden från och med år 1903 till och med år 1912 samt å sista lotsning vinterperioden åren 1912--1913 vid en del platser i Norrland. Av uppgiften framgår bland annat *dels* att sista lotsning vid platserna från och med Holmsund till och med Gävle under de senare åren skett längre fram på vintern än förut, *dels* att vid de sydligaste platserna lotsning skett under nära nog hela januari månad, *dels ock* att sjöfarten i Norrland, särskilt vid de sydligaste platserna i Bottenhavet, kunnat med hittills tillgängliga isbrytarfartyg uppehållas avsevärda tider av vintrarne.

Med hänsyn till de fasta säkerhetsanstalterna finnes redan nu intet hinder för fyrbelysningens och mistsignaleringsens utsträckande vintertid. Vad åter de flytande säkerhetsanstalterna beträffar får lotsstyrelsen, med överlämnande av uppgift å tiden för intagning och utläggning av vissa fyrskroppar vinterperioderna åren 1903--1913 upplysa, *dels* att fyrskroppet Norströmsgrund, som saknar maskinkraft för fartygets framdrivande, på grund av isförhållanden icke torde kunna utläggas tidigare eller intagas senare än som skett, *dels* att fyrskroppet Sydostbrodden, vilket är ett gammalt träfartyg, som väl är försett med maskin för fartygets framdrivande men saknar överbyggnad, icke torde kunna utläggas tidigare än som i allmänhet skett och icke heller kan intagas senare än den 1 december, på grund av att fyrskroppet genom den starka kylan i förening med hård vind, som i december månad helt plötsligt kan inträffa, lätt kan bliva så nedisat, att dess säkerhet riskeras — detsamma är emellertid, enligt vad lotsstyrelsen till Eders Kungl. Maj:t redan uppgivit, avsett att under närmaste 10-årsperiod utbytas mot ett nytt fyrskropp av stål, försett med överbyggnad och kraftigare maskineri —; *dels* att intagningstiden för fyrskroppen Sydostbrodden, Finngrundet, Västra Banken, Grundkallen och Svenska Björn under senare åren framflyttats så att det förstnämnda legat ute till den 1 december, Finngrundet till den 20 januari, Västra Banken till den 20 eller 31 januari, Grundkallen till den 22 januari eller 1 februari och Svenska Björn till den 31 januari, *dels ock* att lotsstyrelsen icke anser sig kunna låta de för sjöfarten till och från Bottenhavet och Bottenviken så viktiga fyrskroppen Finngrundet, Grundkallen och Svenska Björn ligga ute längre än som skett under senare åren, med mindre fartygen förses med nya ångpannor och kraftigare maskiner för deras fram-

drivande, en omständighet, som lotsstyrelsen redan i underdånig skrivelse den 12 sistlidna oktober angående lotsstyrelsens och lotsverkets behov av ökade medelstiltgångar anmält för Eders Kungl. Maj:t.

För att tillfredsställa sjöfartens krav vid utsträckning vintertid av sjöfarten i Norrland skulle således erfordras anskaffande av dels nya fryskepp i stället för nuvarande fryskeppen Norströmsgrund och Sydostbrotten, dels nya ångpannor och kraftigare maskiner å fryskeppen Finngrundet, Grundkallen och Svenska Björn, dels ock ett reservfryskepp. Enär den korta tid, som ovannämnda fryskepp i händelse av sjöfartens utsträckning längre tid under vintern komma att ligga upplagda, icke skulle bliva tillräcklig för utförande av mera omfattande reparationsarbeten å desamma, bleve icke möjligt att såsom hittills kunnat ske medelst endast ett reservfryskepp för hela kusten från Haparanda till Utklippan vid behov tillfälligt ersätta ordinarie fryskepp med reservfryskepp. Varken nuvarande fryskepp Norströmsgrund eller Sydostbrotten är lämpligt att omändra till reservfryskepp och kan dylik ändring ej heller ske för kostnad, som kan anses ekonomisk. Den sammanlagda kostnaden för här ovan upptagna anskaffningar torde belöpa sig till minst 906,000 kronor, varjämte de årliga underhålls- och driftkostnaderna för ifrågasvarande fryskepp givetvis komme att ökas.

Beträffande frågan om möjligheten att hålla sjöfarten i gång längre tid än som hitintills ägt rum till platserna vid kusterna i Norrland torde denna möjlighet i första hand bliva beroende på, huruvida vid de *olika platserna* tillräckligt kraftiga isbrytare komma att finnas tillgängliga.

Vid platserna å kuststräckan Gäfle—Härnösand torde isförhållandena i skärgårdarna och å fjärdarna i allmänhet vara så likartade under samma årstid, att någon förflyttning av isbrytarfartyg mellan de olika platserna inom nämnda kuststräcka, där sjöfarten åtminstone på hösten eller nyåret torde kunna hållas öppen lika lång tid vid samtliga platser, icke lämpligen synes böra äga rum. Det torde kunna ifrågasättas, huruvida icke samma förhållanden föreligga på hela kuststräckan Gävle—Holmsund (Bottenhavet).

I Bottenviken torde på grund av kustens beskaffenhet det vara lättare att uppehålla sjöfarten längre tid vid de sydligaste platserna än vid platserna norr om Ursviken. Huruvida isbrytarfartyg, som avses för isbrytning vid Luleå och närliggande platser, kunna förflyttas till platser vid Bottenhavet, sedan sjöfarten omkring Luleå på vintern upphört, torde vara eller bliva beroende på huru kraftiga de isbrytarfartyg äro eller bliva, som finnas eller skulle finnas tillgängliga vid platserna vid Bottenhavet under den tid sjöfarten på Bottenviken pågår.

För att under vintertid kunna regelbundet hålla sjöfarten i gång vid en plats erfordras enligt lotsstyrelsens åsikt att *vid platsen* finnes tillgängligt ett så kraftigt isbrytarfartyg att detsamma icke blott kan hålla rännan öppen i den fasta isen inomskärs utan även vid tillfälligt förekommande packis utanför inloppet förmår forcera isen och bistå in- eller utpasserande fartyg.

Även om i Bottenviken sjöfarten på Luleå och söder därom belägna platser skulle kunna uppehållas till och med december månad och i Bottenhavet till och med hela eller en del af januari månad vid de nordligare platserna och till och med en del eller möjligen större delen av februari månad vid de sydligaste plat-



serna, genom att lämpliga isbrytarfartyg funnos tillgängliga i de olika platserna, torde de största svårigheterna för att på våren kunna börja sjöfarten tidigare än som skett komma att förorsakas av den vid denna årstid till sjöss i allmänhet befintliga, svåra drivisen och den vid kusterna sig stundom hopande packisen.

Ehuru även drivis torde förekomma i Bottenviken redan under senare delen av november samt i Bottenhavets nordliga del redan under december och i sydliga delen understundom i december eller januari, torde denna drivis dock icke i allmänhet utgöra något svårare hinder för sjöfarten. På våren torde däremot drivisen bliva så hinderlig för sjöfarten, att densammas tidigare eller senare öppnande bliver beroende på drivisens beskaffenhet.

I detta sammanhang anser sig lotsstyrelsen böra framhålla att, även om i stället för de nuvarande fyrskeppen Norströmsgrund och Sydostbrotten nya fyrskepp anskaffas samt fyrskeppen Finngrundet, Grundkallen och Svenska Björn erhålla kraftigare maskiner för fartygens framdrivande, intet av dessa fyrskepp eller fyrskeppet Västra Banken kan beräknas kunna kvarligga å sin station, i händelse fast is eller drivis finnes vid stationen, och att de kunna nödgas att på grund av nedisning lämna respektive stationer före den bestämda tiden. Att lysbojarna i Bottenviken och Bottenhavet icke kunna ligga ute lika länge som sjöfart kan pågå därstädes och att utprickningen i dessa farvatten bliver otillförlitlig, så snart drivis förefinnes eller förefunnits i desamma, torde vara uppenbart.

Oaktadt de navigeringssvårigheter och stora kostnader, som skulle förorsakas genom utsträckning av sjöfarten vintertid i Norrland utöver den tid sjöfarten under senare åren pågått därstädes, har lotsstyrelsen intet att erinra mot bifall till motionen, då den ifrågasatta utredningen kan lämna bidrag till belysning av frågan, huruvida sjöfarten vintertid i Norrland kan få den omfattning att det skulle ligga i såväl vederbörande kommuners, bolags eller enskilda personers som ock statens intresse att ikläda sig de kostnader, som skulle förorsakas genom vidtagande av erforderliga åtgärder för möjliggörande av sjöfartens uppehållande längre tid i Norrland än som hittills skett. Stockholm den 25 februari 1913.

Underdånigst

*Vilhelm Linder.*

*Knut Curman.*  
Föredragande.

*Axel Sjöberg.*

*Uno Grönvall.*

*Axel Hillfors.*

### *Bilaga 2.*

Till herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet.

Genom remiss den 11 sistlidne februari har järnvägsstyrelsens yttrande inforfrats i anledning av en utav herr Lübeck m. fl. vid innevarande års riksdag väckt motion nr 2 ifråga om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och de norrländska hamnarna, och får järnvägsstyrelsen i anledning härav vördsamt anföra följande.

Med framhållande av att förevarande fråga givetvis har stor betydelse på många områden, anser sig styrelsen i sitt yttrande dock blott böra beröra vad som faller inom statens järnvägars arbetsområde.

Godstrafiken å järnväg till och från Norrland utvecklar sig allt mer och mer. Den förnämsta orsaken härtill är givetvis rörelsens allmänna utveckling. Men härtill bidrager ock den alltjämt stegrade insikten om de betydande kostnader, som äro förenade med sjötrafikens koncentrerings till den relativt korta tid, då sjöfart å Norrland är möjlig. Det å sjön ankomna godset måste nämligen lagras — på grund av de osäkra isförhållandena måhända längre tid än som i själva verket är nödvändigt — vilket medför kostnader såväl för upplag som för godsets omvårdnad. Följden är ock större kapitalbehov samt ränteförluster.

Det nu väckta förslaget avser ju att verka i riktning att öka sjötransporterna och minska ovan angivna olägenheter. Visserligen skulle en till tiden utsträckt sjöfart å Norrland för järnvägarna medföra, att en del av det gods, som under den nu för sjöfarten stängda tiden befordras å järnväg, skulle transporteras sjöledes och således gå förlorat för järnvägen. Emellertid läser väl godstrafiken på Norrland komma att alltjämt växa och torde i allt större och större omfattning komma att räcka till både för järnvägs- och sjötrafiken, så mycket mer som de norrländska tillfartslinjerna vid inträffande högtrafik för närvarande knappast förmå med tillräcklig skyndsamhet ombesörja trafiken.

På grund härav och i betraktande av de stora fördelarna för de norrländska länen av en utsträckt sjöfart, anser järnvägsstyrelsen, att en minskning eller avståendet av den eljest motsedda ökningen av järnvägstrafiken, som måhända skulle bli en följd av en utsträckning av sjöfartstiden, icke bör utgöra ett skäl mot genomförandet av förslaget ifråga.

I avseende å vissa andra trafikförhållanden äro enbart fördelar för statens järnvägar att vänta av förslaget genomförande. Så är det med avseende på statens järnvägars betydande kolimport av stort intresse för järnvägsstyrelsen, att de norrländska hamnarna hållas längre öppna, än vad nu är fallet.

Slutligen kan tilläggas, att för malmtrafiken över Luleå skulle en längre lastningstid därstädes betyda ej oväsentliga fördelar i minskade kostnader för lagring av malmen å Svartön, ävensom i övrigt med hänsyn till arbetskraftens jämnare utnyttjande.

För statens järnvägars vidkommande anser sig styrelsen sålunda böra uttala sin anslutning till motionärernas förslag om utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna. Därvid anser sig styrelsen emellertid böra uttala som sin mening, att de fördelar, som med de tilltänkta åtgärderna kunna vinnas, torde komma att beröra endast förvintern, under det att sjötrafiken på eftervintern knappast kan, med hänsyn till de svårare förhållanden, som drivisen medför, bliva i avsevärd mån förbättrad.

Stockholm den 6 april 1916.

*Axel Granholm.*

*Gösta Löfmark.*

*Bilaga 3.*

## Till riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Sedan riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3 genom remisskrivelse den 8 februari 1916 berett handelskammaren tillfälle yttra sig i anledning av inom riksdagens andra kammare av herr Sven Lübeck m. fl. väckt motion nr 2, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, får handelskammaren härmed värdsamt anföra följande:

Handelskammaren vill såsom representant för handel, industri och sjöfart inom Västernorrlands och Jämtlands län på det allra livligaste instämma i motionens syfte och ansluter sig obetingat till motionärernas hemställan, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda».

Ur den synvinkel handelskammaren företrädesvis måste se den förevarande frågan, nämligen ur näringslivets intressen inom handelskammardistriktet, ter sig densamma som en livsfråga för industriens och handelns framtida blomstring och uppsving och som en av de bärande förutsättningarna för, att de rika utvecklingsmöjligheter av olika slag, som finnas inom detta distrikt, skola kunna på bästa sätt och till största inhemska gagn tillvaratagas och utnyttjas. Som bekant torde numera den proportionsvis största cellulosaindustrien i världen vara tillfinnandes inom området av Västernorrlands (och Gävleborgs) län, och inom denna industri har ett allt allmännare och starkare behov gjort sig gällande, att sjöfarten måtte kunna hållas öppen längre och begynna tidigare; helst skulle naturligtvis representanterna för denna industri se att sjöfarten kunde utan avbrott hållas öppen hela året om. Ty det gäller icke blott att tillgodose exporten av den färdiga varan utan i minst lika hög grad tillförseln av erforderliga artiklar såsom svavel, kol m. m. I detta önskemål om en mera regelbunden och av vinterisarna obunden sjöfart torde numera även trävaruindustriens målsmän vara fullt eniga.

Om sålunda redan nu behovet av sjötrafikens öppenställande på norrlands-hamnarna året runt är tydligt markerat, måste detsamma, i den mån industrien gör nya landvinningar, komma att i ännu högre grad framträda. Redan före världskrigets utbrott och än mera under dess fortgång har ju allt flera och starkare röster förnummits, som påyrkat, att vi böra långt mera än som hittills varit fallet förädla och i denna form exportera våra naturprodukter och icke längre exportera huvudsakligen råvaror och halvfabrikat. Genom världskriget och de konsekvenser detta fört med sig, torde denna tanke hava ryckt förverkligandet bra mycket närmare. För vår högst avsevärda trämasseindustri skulle detta betyda en omfattande pappersindustri, och vad vore naturligare än att denna växte fram i intimt lokalt samband med den industri, som levererade de erforderliga råvarorna eller halvfabrikaten.

Ty såväl för uppkomsten av en dylik industri som också för anläggning och utveckling av andra industrier erbjuder vårt handelskammardistrikt stora framtida

möjligheter, särskilt i betraktande av den praktiskt sett obegränsade tillgången på vattenkraft. Vi lämna här nedan en beräkning å befintlig vattenkraft inom Ljunga älvs, Indals älvs och Ångermanälvens flodområden.

*Ljunga älvs flodomsråde:*

Ljungan .....	144,000	turbinhästkrafter, därav monterade	42,000
Gimån .....	40,000	» » »	3,500
	Summa 184,000	turbinhästkrafter, därav monterade	45,500

*Indals älvs flodomsråde:*

Indalsälven .....	627,000	turbinhästkrafter, därav monterade	15,700
Hjärpströmmen .....	19,000	» » »	2,300
Långan .....	11,000		
Hårkan .....	26,000		
Ammerälven .....	48,000	» » »	500
	Summa 731,000	turbinhästkrafter, därav monterade	18,500

*Ångermanälvens flodomsråde:*

Ångermanälven .....	312,000		
Faxälven .....	94,000	turbinhästkrafter, därav monterade	7,500
Fjällsjö älv .....	53,000		
Täsjö älv .....	14,000		
Rörströmsälv .....	8,000		
Vängel älv .....	8,000		
	Summa 489,000	turbinhästkrafter, därav monterade	7,500

Sammanlagt skulle sålunda enbart inom vårt handelskammardistrikt av inom hela landet befintlig, beräknad tillgång på vattenkraft, 4,430,000 turbinhästkrafter, finnas icke mindre än 1,404,000 turbinhästkrafter eller nära en tredjedel, därav föga mer än 5 % ännu monterats och utnyttjats. Siffrorna, beräknade med ledning av Svenska Vattenkraftföreningens publikationer, äro givetvis approximativa, men giva dock vid handen vilka storartade framtidsmöjligheter här öppna sig för en industri i stor skala. Ett grundvillkor för denna industri, för dess import- och exportbehov, är emellertid, att en betryggad och jämn sjöfart kan upprätthållas året runt på norrlandshamnarna, närmast på dem inom distriktet.

Ett önskemål, som från svensk sida framträtt och särskilt under tider sådana som de närvarande vunnit i styrka och anslutning, är, att norrbottnsmalmen måtte kunna även vintertid utskeppas över svensk hamn för att denna transport i möjligaste mån skulle kunna göras oberoende av utlandet. Härvid torde Härnösand, som genom Inlandsbanan och blivande tvärbanan Hoting—Sollefteå kommer i rela-

tivt nära och bekväm förbindelse med malmfälten, kunna erbjuda en lämplig utfartshamn, såvida anstalter vidtagas att hålla densamma öppen för trafik även vintertid, vilket givetvis är bra mycket lättare än beträffande de nordligare hamnarna. Över hamnstäderna i distriktet, framför allt över Sundsvall, sker som bekant den huvudsakliga tillförseln av konsumtionsartiklar, och för denna tillförsel betyder sjöfartens upphörande under en större eller mindre del av vintern ett kännbart avbräck.

Redan nu och i än högre grad så framt ovan skisserade industriella framtidsperspektiv kunna, om också med avsevärd begränsning, realiseras, är en reguljär sjötrafik på norrlandshamnarna året runt av betydelse för distriktets stora arbetarbefolkning i och för prisernas reglering å födoämnen, då livsmedlens jämna tillförsel sjöledes avsevärt förbilligar desamma. För denna befolkning skulle dessutom den regelbundna sjötrafiken även vintertid innebära en mera jämn tillgång på arbete, och den under vintermånaderna merendels hotande bristen på arbetstillfällen kunna avhjälpas.

Slutligen bör staten hava ett icke ringa intresse av sjöfartens öppenhållande under vintern med hänsyn till blivande örlogsdepå och kustposition vid Ångermanälvens mynning samt militära etablissement i Härnösand. Även för statens järnvägar spelar sjöfartens regelbunda upprätthållande en stor roll, då betydande gods-kvantiteter, även såsom transitogods, tillföras järnvägarna, så länge sjötrafiken fortgår obehindrad. Därjämte skulle järnvägarna för sin betydande import av stenkol över norrlandshamnarna hava största gagn av att dessa kunde hållas öppna för trafik även vintertid.

Ovan lämnade framställning skulle enligt handelskammarens mening innefatta de huvudsakliga och ganska tungt vägande skälen för att från statsmakternas sida den största uppmärksamhet borde ägnas åt möjligheterna att trygga och tillgodose en regelbunden sjötrafik på norrlandshamnarna. Huvudvillkoren för att nå detta mål äro emellertid anskaffandet av stora, kraftiga isbrytare, som förmå upptaga en segerrik kamp mot de nordliga farvattnens och skärgårdarnas isar, ävensom byggandet av nya tidsenliga och bättre utrustade fryskepp, som kunna ligga ute på sin post året om.

Beträffande isbrytarefrågan anser handelskammaren i likhet med motionärerna, att denna, för att bliva fullt tillfredsställande, måste ordnas så, att en större, kraftig isbrytare av samma typ som exempelvis Stockholms nyligen anskaffade »Isbrytaren II» eller finska och ryska statens stora isbrytare står till disposition för hamnarna inom handelskammardistriktet, Sundsvalls, Härnösands och Örnsköldsviks hamnar, för brytning av skärgårds- och havsisen, vartill komma lokala isbrytare för att hålla respektive hamnar öppna. Som förut framhållits äro så stora lokala intressen här förknippade med sjöfartens öppenhållande under vintern, att med största sannolikhet kan påräknas anskaffande av och underhållande av lokala isbrytare, så framt genom en större isbrytares verksamhet trygghet kan vinnas för sjöfartens regelbundna upprätthållande.

Vad angår fryskeppen vill handelskammaren uttala sin fulla anslutning till vad motionärerna därom anföra såväl i fråga om förstärkningar i fyrfartygens skrov och maskineri som också deras utrustande med fullständiga apparater för under-

vattenssignaler, trådlös telegrafi samt dag- och nattsignaleringsmaterial för kommunikation med förbipasserande fartyg.

Men förutom de underrättelser om isförhållandena, som härigenom och genom isbrytarnas verksamhet kunna vinnas, böra på grundvalen av särskilda systematiska och periodiska undersökningar uppgifter insamlas angående isförhållandena, vilka lämpligen kunde bekantgöras för de sjöfarande genom med korta tids mellanrum publicerade kartor. Av vikt vore desslikes, att istelefonstationer, även försedda med trådlös telegrafi, inrättades på lämpliga platser utefter kusten, vilka stationer vintertid skulle hava permanent påpassning och vara skyldiga lämna erforderliga underrättelser åt den, som begärde sådana.

För att yttermera trygga sjöfarten under de svåra vintermånaderna vore det ett önskemål, att bärgningsångare finnes utposterade på lämpliga platser för att kunna skyndsamt bringa hjälp, där sådan kunde behövas. Genom en dylik säkerhetsåtgärd till skydd för besättning, fartyg och last vunnes även, att risken för avsevärdare höjning av assurancespremierna knappast torde vara att befara, detta desto hellre om statsmakterna genom direkta understöd eller billiga rederilån uppmuntrade till byggandet av fartyg, som genom kraftigare konstruktion eller isförstärkning vore särskilt lämpade att gå i reguljär vintertrafik på norrlandshamnarna.

Handelskammaren vill som slutord ännu en gång understryka sin med motionärerna fullt överensstämmande åsikt om behovet av utredning angående erforderliga åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och bör denna utredning därjämte påskyndas, så att önskemålen härutinnan snarast möjligt nå sitt förverkligande till gagn icke blott för Norrland och dess näringsliv, utan till hela landets fromma.

Sundsvall den 22 februari 1916.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.

*E. A. Enhörning.*

*Fritz Rudbeck.*

*Bilaga 4.*

Till andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Sedan Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare genom skrivelse den 8 innevarande februari beretts tillfälle att yttra sig med anledning av en utav herr Sven Lübeck m. fl. väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrlandska hamnarna, får handelskammaren vördsamt anföra följande:

Med hänsyn till den stora betydelse, som frågan om förbättrade vintersjökommunikationer har för handelskammarens verksamhetsområde, har handelskam-

maren funnit det lämpligt att med ledning av de siffror rörande exporten från Norrland, vilka lämnats i motionen, söka i någon mån närmare utreda, vilka ekonomiska fördelar som skulle kunna vinnas genom en längre tids öppenstående av sjöfarten till övre Norrland. På grund av de upplysningar handelskammaren införskaffat, utgår då handelskammaren till en början därifrån, att det i motionen för den norrländska industrien under år 1913 angivna tillverkningsvärdet å 290 miljoner kronor numera skäligen bör anses ökat med ett belopp av minst 10 miljoner. Att denna siffra icke kan anses för hög, torde framgå därav, att enbart inom övre Norrland industriens tillverkningsvärde efter år 1913 ökat med omkring 3 miljoner, därvid då icke tagits i beräkning blivande tillverkningsvärde för den under uppförande varande stora sulfatfabriken i Obbola inom Umeå distrikt. Handelskammaren anser sig sålunda kunna utan den minsta överskattning beräkna, att hela den norrländska industriens tillverkningsvärde numera uppgår till i runt tal minst 300 miljoner kronor. När handelskammaren sedan gått att beräkna tillverkningsvärdet för industrien i övre Norrland, har handelskammaren funnit det riktigtast att till övre Norrland även hänföra Örnsköldsviks distrikt. Grunden härtill är framför allt den, att allra största delen av råvaran till de fabriksalster — huvudsakligen trävaror och pappersmassa — som utskeppas från detta distrikt, kommer från Västerbottens och Norrbottens län, i sammanhang varmed även må framhållas, att en myckenhet råvara från dessa län jämväl uttages till de söder om Örnsköldsvik belägna distrikten. Ett ytterligare skäl för handelskammarens åtgärd att i nu berörda hänseende jämställa Örnsköldsviks distrikt med de norr därom belägna är den omständigheten, att mellan Örnsköldsviks distrikt och det närmast söderut befintliga Härnösands distrikt en avsevärd skillnad i seglationstiden förekommer, i det att sjöfarten i genomsnitt är till följd av is stängd:

i Härnösands och sydligare distrikt under 3—3½ månader och i Örnsköldsviks och nordligare distrikt under 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub>—6<sup>1</sup>/<sub>3</sub> månader.

Handelskammaren har även ansett det vara av intresse att uppdelat industriens tillverkningsvärde för vart och ett av de olika distrikten inom övre Norrland för att sedan kunna närmare ange den ekonomiska vinst, som för varje särskilt distrikt kan beräknas uppstå genom ett längre öppenstående av sjöfarten. Vid bestämmandet av tillverkningsvärdena för de olika distrikten har handelskammaren till ledning haft inhämtade uppgifter från de skilda orterna, därvid värdena helt naturligt beräknats, ej efter nu gällande exceptionellt höga priser utan efter de år 1913 gällande normalpriserna.

Enligt denna beräkning utgöra tillverkningsvärdena:

för Haparanda	distrikt	13,727,000	kr.
» Luleå	»	18,600,000	»
» Piteå	»	6,070,000	»
» Skellefteå	»	16,955,000	»
» Umeå	»	17,513,000	»
» Örnsköldsviks	»	7,175,000	»
Härnösands, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle		<u>80,040,000</u>	kr.
		219,960,000	»
		<u>S:a kronor</u>	300,000,000 kr.

Uträknat i procent, belöper av tillverkningsvärdena å:

Haparanda distrikt	.....	4,6	
Luleå »	.....	6,2	
Piteå »	.....	2	
Skellefteå »	.....	5,7	
Umeå »	.....	5,8	
Örnsköldsviks »	.....	2,4	26,7
Härnösands, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle distrikt	.....		73,3
			<u>S:a 100 %</u>

När det sedan för handelskammaren gällt att beräkna, huru lång tids ökad sjöfart på övre Norrland, som skulle kunna vinnas genom en rationellt anordnad isbrytning och i sammanhang därmed vidtagna andra nödiga åtgärder, har det visserligen stått klart för handelskammaren, att beräkningen därutinnan måste, i saknad av erfarenhet, bliva i någon mån otillförlitlig, men har handelskammaren likväl ansett sig kunna antaga, att tiden för sjöfarten i allmänhet skulle kunna komma att förlängas med omkring en månad. Med likartadt utnyttjande härefter som hitintills av övre Norrlands fabrikers och gruvors tillverkningskapacitet samt av transportmöjligheterna från det inre av landet till hamnarna vid kusten för såväl förädlade alster som råvaror och under förutsättning att exporten icke hindras av brist på tonnage eller annan dylik orsak, betyder en ökning av seglationstiden under en månad i första hand en kalendermånads ren räntevinst. Huru denna räntevinst eller minskade ränteförlust, räknad efter 6 procent per år, ställer sig inom de olika distrikten i övre Norrland ävensom det övriga Norrland, framgår av följande tablå:

	Tid i mån. då seglationen är stängd	Per kalendermånad		Ränteförlust uttryckt i % af tillverkn. värde
		Tillv. värde	Räntevinst	
		Kr. öre	Kr. öre	
Haparanda .....	6 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	1,144,000	36,226: 67	3 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>
Luleå .....	5 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	1,550,000	43,916: 67	2 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>
Piteå .....	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	506,000	13,915: —	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Skellefteå .....	5 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	1,413,000	37,680: —	2 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
Umeå .....	4 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	1,460,000	34,066: 67	2 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
Örnsköldsvik .....	4 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	598,000	13,953: 33	2 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
för övre Norrland ..... S:a		6,670,000	179,758: 34	
för nedre D:o .....				
H:sands—Gävle distrikt ..... S:a	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18,330,000	274.950: —	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Totalbelopp Kr.		25,000,000	454,708: 34	



Den obestriddiga nytta, som, enligt vad siffrorna i den senast uppställda tablån utvisa, måste anses uppstå genom en förlängning av seglationstiden för övre Norrland, ökas givetvis högst väsentligt, om hänsyn tages till åtskilliga andra förhållanden, vilka röna en omedelbar och direkt inverkan av en ökad sjötransporttid. Detta gäller då särskilt sådana lagringskostnader, vilka utgöras av annat än ränteutlägg för varan, exempelvis: försämring av stapelgodset, brandförsäkringspremier, ökade magasineringsutgifter, onödiga uppläggnings- och lastningskostnader m. m. Endast dessa senast specifikt angivna lagringskostnader torde i de flesta fall uppgå till ungefär lika högt belopp som ränteutgiften för varan under den tid densamma väntar på att tagas i konsumtion, vadan de i tablån angivna rena vinstsiffrorna torde kunna fördubblas. Dessutom tillföres, på sätt i motionen även påvisats, genom förbättrade kommunikationer i allmänhet näringslivet stora fördelar, exempelvis: fastare och högre pris för råvaran, bättre utnyttjande av prisläget på marknaden, större konkurrenskraft och i vissa fall även skapandet av nya industrier eller ökad produktion för redan förut befintliga. Fördelarna av nu senast angivna art äro visserligen icke sådana, att de med någon större säkerhet kunna på förhand uppskattas i penningar, men att de i allt fall äro utomordentliga faktorer att räkna med, torde vara för envar uppenbart. Staten och det allmänna måste även anses hava ett alldeles särskilt intresse att gynna kommunikationerna beträffande övre Norrland, ej minst sjöledes, dels med hänsyn därtill, att staten i denna landsdel till större omfattning än annorstädes äger skogar och gruvor, vilkas avkastning i huvudsak måste exporteras sjöledes, dels ock med fäst avseende därå, att när, på sätt kungl. järnvägsstyrelsen nu redan hemställt, inlandshanan kommer att framdragas genom de båda nordligaste länen och bibanor i samband därmed byggas ned till kustlandet, det mer än någonsin förut måste vara av vikt för staten att söka genom förbättrade sjökommunikationer möjliggöra ett rationellt exploaterande av de stora naturtillgångar, som, förut outnyttjade, vänta på att, antingen förädlade eller i form av råvara, efter transport till kusten bliva skeppade till annan ort.

Handelskammaren anser sig särskilt böra framhålla, att, i saknad av lämpliga anordningar beträffande vintersjötrafiken på övre Norrland, anseelig förlust för närvarande ofta uppstår genom ett icke av naturförhållandena oundgängligen framkallat, alltför tidigt avbrytande av sjöfarten under höstmånaderna. Så brukar nämligen utskeppningen från de nordligare hamnarna i Norrbottens län, även om ishinder ej föreligger, praktiskt sett om höstarna i allmänhet upphöra redan omkring den 25 oktober, ehuru sjöfarten, därest tonnage finnes att tillgå, i regel utan större svårighet skulle kunna pågå minst fjorton dagar längre. Orsaken till detta beklagliga sakförhållande är den, att rederierna, då varje anordning för en kraftigare isbrytning saknas, redan med hänsyn blott till den risk, som ligger däri, att en hastigt påkommen stark köld kan åstadkomma fartygets infrysning i isen, icke vilja vederstå att på sådant sätt få sitt tonnage under en längre tid försatt ur verksamhet. Komma däremot rationella anordningar för isbrytning och ökad säkerhet beträffande navigering till stånd, är helt säkert blott och bart förefintligheten av sådana anordningar ägnad att i väsentlig mån förlänga sjöfarten, eftersom rederierna då veta, att en tidigare än vanligt inträffad starkare isbildning icke längre utgör någon egentlig fara för fartygens instängning i isen. I detta sammanhang må ock framhållas,

hurusom, vidkommande trävaruskeppningen, densamma vid säsongens slut är livligare än under högsommaren, detta, bland annat, beroende därpå, att vid fobförsäljningar köparna ofta dröja i det längsta med avhämtande av varan, så länge köpeskillingen för densamma ännu ej är förfallen till betalning. Denna omständighet klargör ock ytterligare behovet av en förlängd höstsjöfart på Norrland.

Även om det, på sätt ofta framhållits, må till en viss grad äga sin riktighet, att isbrytareanordningar hava sin största betydelse för vintersjöfarten på södra Norrland, torde av vad här förut yttrats framgå, att även för övre Norrland, som med hänsyn till sitt isolerade läge mer än någon annan landsdel är i behov av förbättrade kommunikationer, högst väsentliga fördelar måste vara att vinna, om en förlängning av sjötransporten vintertid kan åvägabringas. Då härtill kommer, att de särskilda kostnaderna för möjliggörande av en dylik trafik utefter övre Norrlands kust icke kunna beräknas bliva allt för betungande, eftersom, på sätt av motionärerna påpekats, de åtgärder, som må komma att vidtagas till förbättrande av vintertrafiken på de nedernorrländska hamnarna, även böra i och med detsamma leda till ökade samfärdsmöjligheter inom Norrbottens och Västerbottens län, ity att anskaffade isbrytare kunna, allt efter den olika isbildningen vid kusten, succesivt användas på olika ställen av densamma, finner sig handelskammaren kunna med säkerhet antaga, att merkostnaderna för underlättandet av vintersjötrafiken på övre Norrland mer än väl skola komma att motsvaras av de fördelar, som därigenom äro att påräkna.

Med åberopande av vad sålunda anförts, finner sig handelskammaren böra till alla delar instämma i motionärernas framställning, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda; och uttalar handelskammaren samtidigt den förhoppningen, att efter förebragt utredning denna för hela Norrland så betydelsefulla fråga snarast möjligt måtte erhålla en lycklig lösning.

Luleå den 26 februari 1916.

Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare.

*Georg Andersson.*

*P. Sandström.*

*Bilaga 5.*

Till riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3.

Genom skrivelse av den 8 sistlidne februari har utskottet berett handelskammaren i Gefle tillfälle yttra sig i anledning av herr Sven Lübecks med fleres motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken

utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna. På grund härav får handelskammaren anföra följande:

I likhet med motionärerna förmenar handelskammaren, att frågan om förbättrande av vintersjötrafiken utefter Norrlandskusten är av den allra största vikt och betydelse. För Norrlands bebyggare framstår givetvis avspärrandet av transport- och handelsförbindelserna över havet under vintermånaderna såsom en betydande ekonomisk och social olägenhet för landsdelen, på vars förminskande uppmärksamheten, särskilt på senare tider, ständigt varit riktad. Allt längre och längre har man sökt att genom isbrytning m. m. uppskjuta tiden för hamnarnas stängande vid vinterns inbrott och allt tidigare efter vinterns slut har man strävat att åter få den efterlängtade sjöfarten i gång. Dessa ansträngningar hänvisa otvetydigt på att sjöfartens uppehållande längsta möjliga tid under året är av ett betydande värde för landsdelens befolkning. Näringslivet kan arbeta jämnare, då den sedvanliga utförseln av landsdelens produkter och den erforderliga tillförseln av varor för landsdelens behov kan över havet fortgå på billigaste och snabbaste sätt. Mindre stora lager av såväl det ena som det andra slaget varor behöva då uppläggas, lagrings- och räntekostnader sparas; arbetsförhållandena bliva gynnsammare och priset på konsumtionsartiklarna billigare. Även lantbruket måste draga fördel av sjöfartens uppehållande bl. a. genom billigare priser å gödningsämnen m. m. Också trafikförhållandena på järnvägarna komma att gestalta sin gynnsammare i den mån hamnarnas spärrning vintertiden kan inskränkas. Befintlig vagnpark kan därigenom få en jämnare användning. Erfarenheten visar, att vid tiden före och efter sjöfartens inställande och ända till någon tid efter det den åter kommit i gång brist på järnvägsvagnar i regel inträder till stor skada för affärlivet.

Givet är, att fördelarna av sjötrafikens uppehållande på vissa näringslivets områden äro större än på andra, men erfarenheten visar, att gagnet av kommunikationsförbättringar i regel på förhand undervärderas och ej till fullo kan uppskattas förr än en tid efter det anstalterna tagits i bruk.

Ansträngningarna att förbättra sjöfarten på Norrland vintertiden hava hittills saknat enhetlighet. Vissa städer, hamnar och enskilde hava gjort sitt bästa för att inom sitt närmaste område bjuda isen spetsen; fyr- och andra säkerhetsanstalter utmed kusten hava efter hand förbättrats och kunnat tjäna till gagn även för vinter-sjötrafiken. Det har emellertid saknats enhetlighet i åtgärderna. Framkomsten av herr Lübecks med fleres motion måste därför av handelskammaren hälsas med den största tillfredsställelse. Det är att hoppas, att motionen skall bliva uppslaget för gemensamma åtgärder från alla intresserades sida, såväl från statens som kommunernas och av frågan direkt berörda enskilde näringsidkares. Med gemensamma ansträngningar bör enligt kammarens mening olägenheterna av Norrlandshamnarnas spärrning vintertiden visserligen icke helt kunna hävas men dock avsevärt kunna förminskas.

För vinnande av ovanberörda syftemål är givetvis av nöden en omfattande föregående utredning i den riktning, som motionärerna föreslå. Det är nödvändigt att vinna största möjliga klarhet över vad som står att vinna genom de tilltänkta anordningarna och om de helt visst ganska stora svårigheter, som möta.

För handelskammaren står det klart, att genom en sådan utredning särdeles

mycket kan vinnas för förbättrandet av Norrlands och därmed hela landets ekonomiska förhållanden. Även om utredningen icke skulle visa sig kunna utmynna i förslag till så omfattande anordningar, som motionärerna tänkt sig såsom den bästa lösningen, anser handelskammaren det otvivelaktigt, att utredningen i varje fall skall kunna lämna anvisning å åtgärder, som innebära avsevärd förbättring av trafikförhållandena, och som ej fordra större kostnader, än att de med gemensamma krafter kunna bäras.

Handelskammaren får alltså lifligt tillstyrka bifall till herr Lübecks med fleres motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vinter-sjötrafiken på Norrland.

Gefle den 6 mars 1916.

För handelskammaren i Gefle,

*Tord Magnuson.*

*M. Hamilton.*

*Bilaga 6.*

Till riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Med anledning av utskottets skrivelse den 8 februari 1916, föranledd av herr Lübecks m. fl:s motion nr 2 vid innevarande års riksdag, får svenska trävaruexportföreningen vördsamt anföra följande:

Frågan om underlättande av vintertrafiken på de norrländska hamnarna har länge varit föremål för de norrländska trävaruexportörernas intresse.

Sedan på enskilt initiativ bland dessa insamlats ett värdefullt statistiskt material rörande isförhållandena m. m. utefter Norrlands kuster, avhölls den 10 oktober 1906 i Stockholm ett möte med trävaruexportörer och andra personer, intresserade för frågan om utsträckt tid för sjöfarten på Norrland. Vid detta möte uttalades enhälligt önskemålet att få sjöfarten förlängd särskilt under förvintern. Men det framhölls även, att detta icke kunde ske utan förbättrade fyranordningar och för så vitt ej sjöförsäkringsvillkoren bleve ändrade. Det visade sig, att den väckta frågan var av alltför stor omfattning för att den skulle med utsikt till framgång kunna föras fram av enskilda personer eller korporationer. Och sedan dess hava exportörerna alltjämt hoppats, att det statsintresse, som är förenat med frågans lösande, skulle beaktas av statsmakterna.

Av ovannämnda statistiska material, som år 1913 överlämnades till riksdagens statsutskott med anledning av frih. Palmstiernas då väckta motion i ämnet, framgick, att vintertiden havet ligger öppet i månader utanför hamnarna, sedan sjöfarten upphört, samt att, vad särskilt angår Härnösand, Sundsvall och söder därom belägna hamnar, havsisen ej skulle, därest möjlighet funnits för fartygen att komma

ut och in, hava hindrat sjöfarten mer än i allmänhet 1 månad under vintern. För tiden efter denna undersöknings anställande hava vintrarna, fränsett de undantagsförhållanden, som under innevarande vinter varit rådande, utmärkts för en ännu större blidhet, och man torde kunna antaga, att havsisen de senaste åren endast under omkring 3 till 4 veckor utgjort hinder för sjöfarten från södra delen av Bottenhavet.

Det torde icke behöva närmare utvecklas, vilken betydelse det skulle äga för landet, om sjöfarten från norra Sverige, som nu för större delen därav är stängd under 4, 5 till 6 månader under året, skulle kunna drivas i allmänhet året om åtminstone från hamnarna söder om Kvarken. Men även om man ställer sig tvivlande till frågan, huruvida det skall bliva praktiskt möjligt att uppehålla en sådan utsträckt sjöfart på Norrland, så är dock mer än sannolikt, att man med hjälp av stark isbrytare skulle kunna förlänga den med 1 till 2, kanske 3 månader årligen. Redan i de norrbottniska hamnarna är isen i början av maj vanligen så porös, att det, om blott yttre isbandet bleve brutet, vore en jämförelsevis lätt sak att erhålla öppet vatten. Sjöfarten, som nu vanligen öppnas där i senare hälften av maj, skulle då kunna begynna redan under förra hälften av samma månad. Och likaså kunde på enahanda sätt sjöfarten pågå ett par veckor längre under hösten. Längre söderut skulle en effektiv isbrytning vår och höst medföra ännu större förlängning av sjöfarten och kanske göra möjligt att i Bottniska vikens sydligare distrikt hålla sjöfarten i gång hela året med undantag endast för kortare avbrott, föranledda av driv- och packis.

Från deras sida, som tidigare ställt sig likgiltiga för den tanke, som framförts i förevarande motion, har anförts, att isbrytningen utanför de olika hamnarna bör vara en de särskilda orternas angelägenhet. Häremot må erinras, att de jämförelsevis starka isbrytare, som vissa hamnar och bolag på senaste tiden anskaffat, nog lämpa sig att bryta den is, som lägger sig i och utanför hamnarna i början av hösten, men att deras kraft alls icke förslår för brytning på senhösten eller den tidigare våren av isvallen närmast havet. Kostnaden för anskaffande av en isbrytare av erforderlig styrka är dessutom så betydande, att någon särskild ort eller ett industriellt verk icke kan komma ut därmed.

En förlängning av sjöfarten blott med 1 till 2 månader skulle uppenbarligen medföra stor nationalekonomisk vinst. Lagringskostnaderna och därmed sammanhängande ränteförluster skulle avsevärt nedgå, medförande bland annat ett förbilligande av livsmedelspriserna i Norrland. Skeppsfartens förlängning måste utöva ett högst välgörande inflytande på vår valutahandel med utlandet till nytta för såväl vår industri som vår importhandel. Det i Norrland florerande säsongarbetet, som alstrar så många sociala och ekonomiska olägenheter, skulle betydligt inskränkas.

Trävaruexporten leder liksom trämasse- och cellulosaexporten sitt ursprung från skogshanteringen. Denna frambringar även andra produkter, såsom träkol, tjära, terpentin, sparrar, props m. m., vilkas transporterande från ort till annan huvudsakligen sker sjöledes. (Vad angår träkolen, avses härvid de, som tillverkas vid sågverken). Ju kortare tid, skeppsfarten på en ort är öppen, desto större brådskas uppstår att medhinna skeppningen av alla de olika varor, som från orten

skola utföras, och desto större anledning, att en del av dessa bliva överliggande, när seglationen för året måste avbrytas. För skogshanteringen, den ojämförligt viktigaste näringen i Norrland, måste det därför vara ett mycket stort intresse, att bästa möjliga kommunikationer erhållas. Och, såsom av motionärerna framhållits, det är även ett riksintresse, att skogshanteringens alster till följd av bristfälliga kommunikationer icke mer än nödvändigt är, söka sig ut på världsmarknaden över Norge till omedelbar fördel för dess köpmän och redare.

Beträffande särskilt trävaruexporten har antagits, att den skulle vara tämligen oberörd av en förlängd vintertrafik. Vad ovan anförts rörande trävaruexportörernas intresse för denna fråga torde utan vidare jäva detta antagande. Man har framhållit att, även om utväg beredes att medels isbrytning skaffa in fartygen till hamnarna, isbildningen vid sågverkens kajer och kanaler ändå skulle hindra lastningen, i det att vid prämarernas utbogsering till fartygen prämarna allt för mycket skadas. Detta är väl sant, men det bör ock uppmärksammas, att lastningen medelst prämar till stor del är föranledd just av nödvändigheten att kunna bedriva densamma så hastigt som möjligt under den korta skeppningstiden, och att, om exportörerna kunna räkna med att även efter isbildningen få ut varorna, de nog skola finna andra utvägar att verkställa lastningen.

Det har även anmärkts, att trävaruexportörerna vid slutet av en förlängd seglationstid ej skulle hava tillräckligt av torra varor för utskeppning. Denna erinran kan väl i något enstaka fall eller beträffande någon viss dimension hava fog för sig, men i allmänhet är förhållandet det, att brädgårdarna aldrig bliva så blottade på torra varor, att de ej skulle hava tillräckligt för skeppning långt in på nyåret. Dessutom må erinras, att sågverken alltid hava stora förråd av stav, splittved, lådor och utskottsvirke, vilka nu ofta bliva överliggande, att props, sparrar och ved skeppas lika bra på senvintern som tidigare under året, likasom att det för järnbruken vore till stor nytta, om längre tid kunde vinnas för skeppning av de vid sågverken tillverkade träkolen samt brukens tackjärn och kvalitetsjärn, som i regel utföras med de trä och cellulosa lastande ångarna.

På grund av vad sålunda och av motionärerna anförts, får svenska trävaruexportföreningen på det livligaste tillstyrka, att ifrågavarande för Norrlands framtid synnerligen betydelsefulla förslag måtte vinna riksdagens bifall.

Stockholm den 26 februari 1916.

Svenska trävaru-exportföreningen,

*Carl Berg.*

*Th. A. Askergren.*

Bilaga 7.

Till andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

I anledning av utskottets skrivelse av den 8 februari 1916 med begäran om Sveriges Allmänna Exportförenings yttrande rörande den i riksdagens andra kammare av herr Sven Lübeck m. fl. väckta motionen nr 2 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande för vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, har Exportföreningen härmed äran anföra följande.

För att få frågan så allsidigt belyst som möjligt har Exportföreningen tillställt cirka 200 större industriella verk i Norrland samt en del exportfirmor ett cirkulär, i vilket följande frågor uppställts:

- 1) Anser ni en dylik utredning behöfelig?
- 2) Skulle anskaffande av lämpliga isbrytare, förstärkande av fyrväsendet m. m. i syfte att underlätta vintertrafiken bereda odra handelsförbindelser med utlandet effektiva fördelar och i så fall vilka?
- 3) Eller är skeppningssäsongen såsom den f. n. i allmänhet gestaltar sig öfverhuvud tillräcklig för eder?
- 4) Anser ni, att en ökad vintertrafik, generellt sett skulle bliva till verkligt gagn för Norrlands ekonomiska liv?
- 5) Har ni några särskilda önskemål eller förslag att framlägga?

På detta frågecirkulär hava tills dato inkommit svar från 61 firmor och företag, varav ej mindre än 50 anse en utredning i antytt syfte önskvärd och behöfelig, under det att endast trenne äro av motsatt åsikt och åtta förklarar sig ej ha anledning att närmare yttra sig.

Även om förslaget till en dylik utredning en gång tidigare avslagits, huvudsakligen på grund av det skäl, att inga åtgärder syntes böra vidtagas från statsmakternas sida, då intresset för frågan från privat håll föreföll ej vara tillräckligt stort, så torde numera en ändring i sistnämnda förhållande hava ägt rum, särskilt med anledning av erfarenheterna från den innevarande vintersäsongen. Det är visserligen sant att man även med aldrig så starka isbrytare och än så avsevärda förbättringar av fyrväsendet m. m. ej gärna kan bliva i stånd att hålla trafiken öppen hela vintern, ty även om kraftiga isbrytare skulle kunna själva forcera packisen, så blir dock på grund av isens skruvningar riskerna och svårigheterna för lastfartygen allt för stora, när isen en gång packat sig och börjat blockera hamnarna. Men förhållandena bliva helt annorlunda, när det gäller att vinna en längre skeppningssäsong, ty det skall då antagligen visa sig, att de eftersträfvade åtgärderna skola bliva ägnade att så avsevärt förlänga skeppningstiden, att denna skulle kunna utökas med 2 å 3 månader.

För den egentliga sågverksindustrien bleve en dylik förlängd skeppningssäsong för närvarande kanske ej av samma betydelse som för en del andra industrier, enär de flesta sågverk, vilka använda den vanliga lufttorkningen — vilket de allra

flesta göra — ej få träet skeppningsbart förrän vid den tid, då öppet vatten vid normala förhållanden inträder. Härtill kommer att arbetet i brädgårdarna under vintertiden alltid går långsammare och blir dyrare, varjämte prämlastningen denna tid bereder stora svårigheter.

Dock torde alltefter de lokala förhållandena på en del platser även vissa fördelar genom en ökad skeppningssäsong beredas denna industri genom räntevinster, platsbesparing i brädgårdarna samt därigenom, att högre priser skulle kunna erhållas under vintern, då skeppning från finska och ryska hamnar icke kan äga rum.

För träförädlingsindustrin, framför allt tillverkarne av lådbräder, skulle fördelarna av en förlängd skeppningssäsong bliva mer uppenbara, i det att lådköparne oftast kontraktera för månatlig leverans under hela året, en fördel som lämnas dem av exportörer i Norge och på västkusten, men vilken tydligen sätter de norrländska lådexportörerna i en betydligt ogynnsammare ställning än konkurrenterna.

Övergår man från trävaruindustrin till den för vårt land i så glädjande utveckling stadda pappersmasseindustrin, så kan man konstatera, att en förlängd skeppningssäsong för denna viktiga industri skulle bliva till stor nytta. De utländska köparne av pappersmassa vilja nämligen så långt möjligt är undgå att upplägga stora lager, vilket även för de svenska exportörerna i branschen är ett önskemål, dels på grund av utrymmeskäl, dels för att minska brådskan under skeppningssäsongen och på så sätt erhålla stabilare arbetsförhållanden. Genom ett längre öppethållande av norrlandshamnarne även vintertid skulle för trämassexportörerna jämnare tillgång på tonnage året runt vinnas, vilket även vore till fördel för rederierna. Nu måste ofta av brist på tonnage trämassa på hösten lagras i Köpenhamn eller annan öppen hamn för avskeppning under vintermånaderna med ty åtföljande lagringskostnader och ränteförluster. Förutom en stor nationalekonomisk besparing i sistnämnda punkt skulle även en längre skeppningssäsong bereda den fördelen för mångt norrländskt trämasseföretag, att högre priser skulle kunna uppnås, ty givet är, att utländska köpare, som på grund av sjöfartens stängning äro tvungna att exempelvis till omkring den 1 december förse sig med varor för åtminstone ett halft år framåt, ej vilja betala samma pris som till andra, från vilka skeppning en större tid av året kan erhållas. Härpå finnes ett tydligt bevis i försäljningsrapporterna från västkusten och Norge under den tid exporten från de svenska ostkusthamnarne är avstängd.

En generell fördel för norrlandsindustrin i sin helhet borde även vinnas genom en längre skeppningssäsong, i det en sådan otvivelaktigt skulle väsentligt lätta på den tunga trafikbörda, som nu vilar på norra stambanan, särskilt under vintermånaderna. Erfarenheten har nämligen visat, att när sjöfarten på norrlandshamnarna inställes, blir efterfrågan på järnvägsvagnar så stor, att den icke med nuvarande resurser ens tillnärmelsevis kan tillgodoses så mycket mindre som ungefär samtidigt den för norrlandstrafiken så betydelsefulla kolsäsongen då tager sin början och fortsätter till och med april månads utgång. Därigenom uppstår en mycket kännbar brist på järnvägsvagnar för varornas befordran till västkusthamnar, en sak som givetvis är till stort men för industriens avsättningsmöjligheter.



Även vad importen beträffar borde en längre skeppningssäsong bliva till fördel därigenom att bättre inköpspris skulle kunna uppnås samt utgifterna för lagring, räntor och brandförsäkring m. m. minskas.

Då importmöjligheterna sjöledes nu under en lång tid äro avstängda, kan detta förhållande i synnerhet om lagren äro små, utnyttjas till allt för skarpa prisförhöjningar å importgoods, vilka vid längre öppen sjöfart vore omöjliga. Detta kan naturligtvis endast medföra nackdelar både för industrien och innebyggarna i allmänhet i Norrland och i sin mån bidraga till att hindra denna landsändas naturliga utveckling.

Skulle alltså på redan nu existerande realiteter en ökad skeppningssäsong på de norrländska hamnarna få en gagnande inverkan, så torde detta även gälla uppkommandet och utvecklandet av nya norrlandsindustrier, framför allt förädlingsindustrier för export, som av en eller annan orsak ej kunna arbeta på säsonglager och därför för närvarande ej kunna uppstå i Norrland annat än i den mån produkterna förmå bära en längre järnvägsfrakt.

För en förädlingsindustri i allmänhet är det också nödvändigt, att tillverkningsarna någorlunda regelbundet kunna exporteras, vilket genom en förlängd skeppningssäsong givetvis ställer sig lättare.

Även rent socialt borde en dylik få en gynnsam inverkan, i det att arbetsmöjligheterna för befolkningen bleve jämnare fördelade och utökade, varjämte livsmedelsfördyrandet under vintertiden och övergången till våren borde bliva mindre kännbart än vad som nu är fallet.

Sveriges allmänna exportförening anser sålunda, som av det ovanstående framgår, att en förlängd skeppningssäsong för de norrländska hamnarna måste bli till stort gagn för Norrlands ekonomiska liv och dess utveckling, liksom för tillvaratagandet av de stora möjligheter, som där föreligga. Men föreningen inser samtidigt faran av allt för stor sangvinism samt att ett längre öppethållande av de norrländska hamnarna på grund av naturhinder är förenat med många svårigheter, och att möjligheterna, sättet och kostnaderna för dessas övertvinnande måste ingående undersökas, och får därför exportföreningen i anslutning härtill för sin del på det kraftigaste tillstyrka den ifrågakommande motionen om, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående åtgärder till underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda.

Stockholm den 14 mars 1916.

Å styrelsens för Sveriges allmänna exportförening vägnar:

*H. L. F. Lagercrantz.*

*Erik Nylander.*

## Bilaga 8.

Av Svenska teknologföreningens styrelse utsedda kommitterade med uppdrag att till styrelsen avgiva yttrande rörande av herr Sven Lübeck m. fl. inom riksdagens andra kammare väckt motion angående åtgärder för underlättande af vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, få med anledning av detta uppdrag anföra följande:

Med begränsning till de delar av motionens motivering, som beröra områden fallande inom Svenska teknologföreningens verksamhetsfält, hava kommitterade fattat sin uppgift så, att yttrandet närmast borde behandla, dels i vad mån förbättrade sjökommunikationer på Norrland under vintermånaderna kunna komma att gagna redan befintlig svensk industri samt uppmuntra till nya företag med därav följande bättre exploaterande af landets naturtillgångar, dels möjligheterna för övertvinnande av med frågan förknippade sjöfartstekniska svårigheter. Härmed hava kommitterade ansett sig böra i korthet ingå på nedanstående fem huvudpunkter, vilka vid en blivande utredning torde vara värda särskilt beaktande.

- 1) Elektrokemiska industrien.
- 2) Cellulosaindustrien och annan kemisk industri.
- 3) Bergshanteringen.
- 4) Vattenkraftkällornas belägenhet; inverkan på järnvägstrafiken.
- 5) Sjöfartstekniska spörsmål.

Den elektrokemiska industriens hittillsvarande utveckling inom landet framgår av följande tabell:

*Elektro-  
kemiska  
industrien.*

År	Antal anläggningar	Antal kw.	Produktionsvärde i kronor
1904	8	9,000	4,500,000: —
1908	10	13,500	7,500,000: —
1911	14	25,000	11,000,000: —
1913	22	60,000	20,000,000: —
1915	36	78,000	31,000,000: —

Även för 1915 äro vid beräkning av produktionsvärdet normala priser antagna.

Den geografiska fördelningen härav inom landet ställer sig för närvarande ungefär sålunda:

## a. Norrland och Dalarne

	Antal kw.
Alby-verken (2 st.) .....	c:a 9,500
Ljunga-verken .....	» 10,000
Dalälven (Domnarvet, Månsbo, Söderfors) .....	» 11,000
<b>Summa c:a</b>	<b>30,500</b>

## b. Det övriga Sverige

Värmland .....	» 9,000
Trollhättan .....	» 36,000
Övrigt .....	» 5,000
<b>Summa c:a</b>	<b>50,000</b>

Detta visar att ännu så länge endast c:a 38 % av denna industri slagit sig ned i Norrland och Dalarne, oaktat 80 % av landets hela vattenkraft, c:a  $4\frac{1}{2}$  miljoner kw., är att söka i denna del av landet. Hittills har sålunda den elektrokemiska industrien utvecklats sig kraftigare i Svea- och Götaland än i Norrland, trots att i Norrland i allmänhet ett något lägre kraftpris kan påräknas. Anledningarna därtill äro, förutom att vattenkraften i den sydligare delen av landet funnits färdigmonterad, givetvis de lämpligare arbetareförhållandena samt framför allt billigare frakter och bättre kommunikationer. Betydelsen av de sistnämnda faktorerna belyses även klart av det faktum, att i fråga om den elektrokemiska industriens utveckling vårt land betydligt överflyglats av Norge, i vilket land icke mindre än cirka 500,000 kw. tagits i bruk av denna industri, trots att den inhemska marknaden i Norge är relativt liten. En bättre vattenlagstiftning har säkerligen betydligt bidragit härtill, men dessutom i hög grad den omständigheten, att talrika stora norska vattenfall ligga helt nära kusten med dess isfria hamnar.

Emellertid är Norrland jämte Dalarne tydligen den landsdel, där tillfälle finnes för den största utvecklingen av elektrokemisk industri. Där finnas nämligen, som redan nämnts, tillgängliga c:a 80 % av landets tillgång på utbyggnadsvärd vattenkraft; vidare äro behoven av vattenkraft för andra ändamål i Norrland relativt obetydliga, så att i själva verket endast en ringa del av densamma kan tänkas utnyttjad för andra ändamål än elektrokemisk industri. Bland elektrokemiska industrier, som Norrland kan sägas hava särskilda betingelser för, speciellt på grund av den rikliga tillgången på vattenkraft, vilja kommitterade anföras framställning av karbid, gödningsämnen, salpetersyra, tackjärn, ferrolegeringar, aluminium, zink, bly, alkali och klorkalk.

Vad gödningsämnen beträffar, så bedrives, som bekant, tillverkning av karbidkväve redan i tveene stora anläggningar vid Alby och Ljunga verk samt i en mindre vid Månsbo.

Råmateriale för karbidkväve är *calciumkarbid*, som framställes i elektrisk ugn och åtgår härför sammanlagt c:a 3 ton kol och kalksten pr ton karbid. Behovet av kalksten, som nu till stor del tillfölje hinder i vintersjötrafiken måste tillgodoses från Norge, borde helt kunna fyllas från Gotland, där rika tillgångar på för ändamålet synnerligen lämplig kalksten finnes. Vid Alby och Ljunga verk tillverkades under år 1915 tillsammans c:a 32,000 ton karbid.

Vid framställning av *karbidkväve* erhålles 1,25 ton vara pr ton karbid, och utgjorde tillverkningen under åren 1912 och 1913 resp. 6,000 och 18,000 ton. Redan 1914 har enligt statistiken exporterats 7,000 ton. För belysande av denna produkts avsättningsmöjligheter kan anföras, att år 1913 utgjorde totala världskonsumtionen av de hittills dominerande kvävegödningsmedlen: 2,700,000 ton Chile-salpeter och 1,400,000 ton ammoniumsulfat. Av dessa mängder gå minst  $\frac{4}{5}$  till lantbruket och högst  $\frac{1}{5}$  till industrien. Tager man emellertid även i betraktande, att världskonsumtionen av bundet kväve från att år 1906 hava varit 352,500 ton stigit till 700,000 ton år 1913, så är påtagligt, att mycket stora avsättningsmöjligheter för karbidkväve finnas. Att denna industris konkurrenskraft är i hög grad beroende av såväl import- som exportmöjligheterna ligger i öppen dag.

För tillverkning på elektrokemisk väg av *fosfatgödningsmedel* ur apatithaltigt

avfall från anrikning av norrbottnisk järnmalm torde utsikt vara förhanden. Beträffande gödningsämnen gäller att icke blott den inhemska industrien utan även det svenska lantbruket har det största intresse av möjligheter till sjötransport, särskilt under senvintern.

Beträffande *elektrisk tackjärnsframställning* hänvisas till vad som nedan yttras under rubriken: »Bergshantering».

Ett av de viktigaste elektrokemiska förfaranden, för vilket norra Sverige genom sin rikliga vattenkraft har vissa betingelser, är framställning av *aluminium*. Produktionen av denna metall har stigit från 9,300 ton år 1904 till 68,200 ton år 1913. Per kw.-år produceras c:a 0,27 ton aluminium. Ända till 80 kr. pr kw.-år torde betalas å andra håll av aluminiumfabriker, under det att i Norrland priset torde bliva c:a 40 kr. pr kw.-år. Å andra sidan fordrar denna fabrikation betydliga mängder råvaror, nämligen pr ton metall c:a 2 ton ren lerjord (resp. 4 ton bauxit), c:a 1 ton kolektroder och c:a 0,5 ton flussmedel. Billiga frakter äro sålunda av stor betydelse för denna industri.

En annan industri, vars nära samband med cellulosaindustrien tycks giva den goda förutsättningar i norra Sverige, är elektrolytisk framställning av *alkali* och *klorkalk*. De råvaror, som härför erfordras, äro koksalt och kalk samt, ifall alkaliluten skall indunstas till fast form, även kol. Av 1 ton koksalt erhålles 0,5 ton kaustiskt natron och c:a 1,3 ton klorkalk med 35 % blekande klor. Pr ton sådan klorkalk åtgår 0,45 ton bränd kalk och för natronets indunstning c:a 1,7 ton kol pr ton natron. Produktionen pr kw.-år utgör 1,9 ton kaustiskt natron och 4,9 ton klorkalk.

År 1913 producerades inom landet 860,000 ton kemisk pappersmassa, beräknad som torr, varav ensamt på Norrland och Dalarne kommer c:a 59 %. Om all denna massa skulle blekas hade därför erfordrats 129,000 ton klorkalk. Visserligen kan ingalunda förutsättas, att all producerad massa blekes, men sammanlagda klorkalkkonsumtionen för olika ändamål inom landet uppgår i alla fall till avsevärda kvantiteter — år 1914 importerades 9,000 ton av denna vara — och produktionen av cellulosa är stadd i rask stegring.

Den andra produkten — alkalit — har en betydande användning inom tvål- och såpfabrikation m. m., men kan även såsom fallet är i en del länder tänkas komma till användning för framställning av natroncellulosa.

För närvarande finnas endast tvenne elektrolytiska alkali- och klorkalkfabriker i landet, den ena i Dalsland och den andra i Värmland.

De nu närmare avhandlade grenarna av elektrokemisk industri äro de, som enligt kommitterades mening kunna förväntas bliva av större betydelse för Norrland, men även andra slag kunna, som redan nämnts, tänkas komma i fråga, såsom framställning av salpetersyra, ferrolegeringar, zink, bly m. m.

*Cellulosa-  
industrien och  
annan kemisk  
industri.* Motionärerna hava redan angivit, vilken betydande del av den svenska pappersmasseindustriens tillverkningsvärde, som kommer på fabrikena inom Norrland och Dalarne. Som bekant spelar inom denna industri den kemiska trämassan (sulfat och sulfat) den avgörande rolen, och speciellt är detta förhållandet i norra Sverige, där c:a 59 % av all inom landet producerad kemisk trämassa tillverkas. Tyngdpunkten av cellulosaindustrien är förlagd till Gävleborgs och Västernorrlands

län, med 16,6 % resp. 28,4 % av landets totala produktion av kemisk trämassa. Som import- och exporthamnar för dessa industriområden tjäna hamnarna inom kustområdet mellan Örnsköldsvik och Gävle. Exportstatistiken för 1913 uppvisar för dessa hamnar en total export av c:a 430,000 ton kemisk trämassa, våt och torr, och importstatistiken för samma hamnar angiver en import av c:a 30,000 ton svavelkis, 23,000 ton svavel och 12,000 ton Glaubersalt. Betydelsen för denna industri av förbättrade vinterkommunikationer ligger ju dels i den jämnare tillförseln av råvaror, dels i lättare avsättningsmöjligheter för de färdiga produkterna, vilket i motionen redan framhållits och därför här endast behöver understrykas.

Bortsett från den här ovan behandlade grenen av kemisk industri, den elektrokemiska, äro sulfit- och sulfatindustrierna för närvarande så gott som ensamma representanter för den kemiska industrien i Norrland. Man kan emellertid med stor sannolikhet förutse, att inom Norrland under de närmaste åren vid sidan av den elektrokemiska och trämasseindustrien skall uppväxa en betydande rent kemisk storindustri, baserad bland annat på de biprodukter från sulfit- och sulfatfabrikerna, som i allt större utsträckning börja tillgodogöras. Även för utvecklingen av en sådan industri äro goda vinterkommunikationer en faktor av betydelse, även om man därför icke behöver räkna med en massgodstrafik i den omfattning, som övriga här ovan nämnda industrier medföra.

De massartiklar, som för bergshandteringens räkning fraktas sjöledes mellan Alandshav och Bottniska vikens norra ände, äro träkol, kalksten, stenkol och järnmalm samt järn i olika former.

*Bergshan-  
teringen.*

*Träkol* — en av de mest betydande artiklarna — inlastas såväl å svenska som finska sidan av Bottniska viken och fraktas till järnverken i Norrbottens, Västernorrlands, Gävleborgs, Upplands och Stockholms län samt till Mälarhamnar. Storleken av denna transport kan icke angivas utan tidsödande detaljundersökningar, men visst är att den är betydande, sannolikt c:a 350,000 läster om året. Det kan nämnas, att år 1914 infördes till Sverige något över 57,000 läster (å 20 hl.) träkol, till allra största delen från Finland. Antages en vikt av 320 kg. pr läst, befinnes denna kvantitet väga c:a 18,000 ton. Ovissheten beträffande framtida leveranser av träkol från Finland — för närvarande råder där exportförbud — bör emellertid icke lämnas ur räkningen.

Af *kalksten* och *stenkol* ske transportererna söderifrån upp till de vid Norrlandskusten belägna järnverken. Likaså fraktas en icke obetydlig kvantitet malm samma väg kommande från Harnäs och Mälarhamnar.

Den långa tid, varunder sjöfarten är stängd, tvingar nyssnämnda bruk att mot vintern lägga upp motsvarande stora och dyrbara lager av ovannämnda artiklar och vållar dem sålunda betydande ränteförluster. Detsamma gäller givetvis deras tillverkningsprodukter (tackjärn och annat järn), som först kunna avsändas vid första öppet vatten. Att sådana förhållanden som de nu nämnda icke kunna vara till fördel för de norrländska brukens drift och utveckling är självklart, liksom även att varje åtgärd, som är ägnad att förbättra deras transportmöjligheter sjöledes, måste betyda ett önskvärt och välkommet plus i sagda avseenden.

Från Luleå utskippas, som bekant, en högst betydande kvantitet *järnmalm*, varav största delen går till utlandet och endast en mindre del till svenska förbru-

kare. År 1913 avsändes sålunda från Luleå 1,539,550 ton malm. Samma år var avsändningen från Riksgränsens station 3,271,456 ton eller ungefär dubbelt så stor. Detta förhållande omnämnes särskilt av motionärerna. Genom seglationstidens förlängning — den utgör enligt motionärerna i medeltal för åren 1904—1914 193 dygn — skulle givetvis lättnad beredas även denna malmtrafik över Luleå, bland annat därigenom att uppläggning av malm därstädes under vintermånaderna i motsvarande grad kunde minskas, och samtidigt sjötrafiken bliva mera likformig och regelbunden, till fördel för samtliga intresserade parter.

Med det ovan sagda hava kommitterade helt flyktigt berört bergshanteringens intressen så att säga »för dagen», med hänsyn till den föreliggande frågan. Ser man den åter ur framtidens synvinkel, så vinner den ännu mera i vikt.

Tillverkning av tackjärn på elektrisk väg synes nämligen av flera skäl ha en framtid, särskilt i våra nordligaste landsändar. I mellersta Sverige har denna process, trots jämförelsevis fattiga beskickningar, att uppvisa en aktningvärd och snabb utveckling, i det för närvarande vid 4 bruk med tillsammans 6 masugnar c:a 19,200 kw. tagits i anspråk för densamma — ett kraftbelopp, som under där rådande förhållanden motsvarar 65- å 70,000 ton tackjärn, 110 å 120,000 ton järnmalm och c:a 25,000 ton träkol per år. Då i Norrland rikets största och järnrikaste malmförekomster ligga sida vid sida med våra största vattenkrafter, finnes det där tydligen goda förutsättningar för en storindustri av detta slag — en storindustri, som naturligtvis även den, såväl vid starten som sedermera, skulle befrämjas av förbättrade sjötransportförhållanden.

Vattenkraft-  
källornas  
belägenhet;  
inverkan på  
järnvägs-  
trafiken.

Av det föregående framgår att utvecklingen av en verklig storindustri i Norrland bland annat kommer att baseras på tillgången av billig vattenkraft.

Det kunde måhända förmodas, att ett vidsträckt utnyttjande av övre Norrlands vattenkraftresurser, skulle kunna möjliggöras, utan att kommunikationerna dit förbättrades, nämligen på så sätt, att vattenkraften skulle kunna på elektrisk väg överföras till sydligare, med avseende på sjötrafik vintertid bättre lottade trakter, exempelvis Holmsund, Örnsköldsvik eller Hernösand. Gent emot en dylik möjlig förmodan vill kommittén framhålla, att energien genom sådana långa överföringar skulle vid användande av de hjälpmedel, varöfver elektrotekniken för närvarande förfogar, till den grad fördyras, att det icke är tänkbart, att den skulle kunna med ekonomisk fördel användas av de industrier, som härvidlag kunna ifrågakomma. Huruvida i framtiden avsevärt billigare energiöverföringsmetoder kunna tänkas uppkomma, därom är ju omöjligt att med någon säkerhet yttra sig, men utsikterna därtill synas vara mycket små. För att kunna använda vattenkraften måste industrien därför grupperas inom icke alltför stort avstånd från kraftkällorna.

I kungl. järnvägsstyrelsens utredning angående Inlandsbanan föreslås, att tre tvärbanor skola byggas. Utfartshamnar för dessa tvärbanor bli respektive Hernösand, Umeå och Skellefteå, varför dessa hamnars betydelse kommer att avsevärt ökas i och med Inlandsbanans och tvärbanornas tillkomst.

För att ny industri skall kunna växa sig stark i Norrland fordras det att utfartshamnar i möjligaste mån göras tillgängliga även vintertid. Detta torde säkerligen komma att ske i fråga om Sundsvall och Hernösand, särskilt då en flottstation kommit till stånd å sistnämnda plats. I fråga om Skellefteå och Luleå,

som äro belägna norr om Kvarken, torde nog alltid de klimatiska förhållandena lägga synnerligen svåra hinder i vägen för någon avsevärd förkortning av den tidsperiod på vintern, då sjöfarten omöjliggöres av is, och denna period blir i varje fall så lång, att en större industri icke i allmänhet eller lätteligen kan låta sig därmed nöja, utan torde den vintertid få överflytta en stor del av sina transporter till närmaste trafikabla hamn. Om icke sådan kan nås på rimligt avstånd vid Bottenhavet, torde exporten komma att gå till Narvik, till förfång för svenska köpmän och för de svenska rederierna.

Kommunikationerna från övre Norrland äro så mycket viktigare, som de största vattenkrafttillgångarna med goda regleringsmöjligheter finnas i Lule älv, och det därför är troligt att industrier, som kräva mycket stora kraftbelopp, komma att söka sig upp till närheten av dessa kraftkällor. En tekniskt och ekonomiskt fullt genomförbar utbyggnad av vattenkraften i Lule älv kan utan tvivel ske för en total effekt av omkring 450,000 kw. Då man besinnar, att hela den i Sverige nu utnyttjade vattenkraften representerar omkring 700,000 kw., torde man inse de ofantliga utvecklingsmöjligheter, som där finnas.

För vår *sjöfartsnäring* skulle möjligheten till en förlängd vintertrafik på Norrland naturligtvis bliva av stor betydelse, då ju förlängd seglotionstid, under för övrigt normala förhållanden, är den verksammaste faktorn för att göra det i tonnage nedlagda kapitalet räntabelt. Man har också på senare år mer och mer sökt frångå det förut allmänna bruket att »lägga upp» Norrlandsångare för vintern och i stället sökt användning för dem å andra trader under den tid Norrlandshamnarne varit stängda.

*Sjöfartstekniska spörsmål.*

I den mån den norrländska industrien utvecklas, skapas också förutsättningar för en ökad vintersjöfart på dess hamnar, och den omständigheten att allt fler och fler av de norrländska hamnarne och rederierna börjat lägga sig till med isbrytande bogserbåtar bevisar, att behovet att hålla vintersjöfarten i gång allt mer växer.

Det torde emellertid vara alltför sangviniskt att ställa i utsikt en af is helt och hållet ohindrad sjöfart under avsevärt längre tid än som hittills varit fallet. Ishinder får man alltid vara beredd på, och att med vanliga sommartrafiksfartyg följa isbrytares färder genom isrännor är i alla händelser allt för riskabelt. De fartyg, som avses för vintertrafik på Norrland, måste alltid hava särskilda kraftiga *isförstärkningar* och bliva redan därigenom ett dyrbarare tonnage än det vanliga. Utom isförstärkning kommer emellertid säkerligen för fartyg, avsedda för dylik vintertrafik, att fordras utrustning av annat slag än vanligen består dylika fraktångare, såsom apparater för trådlös telegrafi m. m., om ej riskerna för såväl fartyg som folk skola bliva för stora.

Huruvida eller i vilken grad dessa ökade kostnader och risker kunna kompenseras genom vinterfrakternas storlek eller påkalla särskilda åtgärder af ett eller annat slag torde en blivande utredning böra söka klargöra.

För att hålla trafiken i gång under sådana vintrar och tider, då det överhuvud är möjligt, kan man antaga under hänvisning till den utveckling, som anskaffandet av lokala isbrytarofartyg redan tagit, och i förlitande på, att denna anskaffning af kommuner och enskilde i fortsättning beaktas och fullföljes, att tvenne

kraftiga verkliga *havsisbrytare* av ungefär Stockholms »Isbrytaren II» storlek skulle vara till fyllest.

Var dessa isbrytare skola stationeras och under vems kommando de skola stå äro synnerligen viktiga frågor. Men hänsyn till att en flottstation kommer att anläggas i Hernösands närhet torde en nödvändighet bliva, att en kraftig isbrytare stationeras där, och att denna tillhör svenska staten och står under stationsbefälhavarnes order. Den andra isbrytaren torde böra hava sin station i Gefle och vara i privat ägo.

Redan nu utgör Hernösand, enligt den till motionen fogade grafiska framställningen av sjöfartens upphörande och återupptagande på Norrland, en vändpunkt, ovan vilken inskränkningen i vintersjöfarten hastigt ökats, under det att tiderna för Hernösands hamns öppenställande kunnat hållas mycket nära i överensstämmelse med de sydligare belägna hamnarna. Detta äger tydligen sammanhang med att Hernösand är belägen vid Ångermanälvens mynning med den rika industribygden bakom sig utefter älven, och att tillfölje härav särskilda ansträngningar gjorts att hålla denna plats öppen så länge det med tillgängliga medel låter sig göra. När en flottstation där kommer till stånd, tillkommer ännu ett viktigt motiv att hålla denna hamn öppen så stor del av året som möjligt.

Att isbrytarnes stationer förläggas till Hernösand och Gefle får emellertid ej hindra, såsom även i motionen framhålles, att de kunna och böra användas för att hålla de norr om Hernösand liggande hamnarna trafikabla så sent som möjligt på vintern och så tidigt som förhållandena medgiva på våren. Härigenom få även dessa orter säkerligen en avsevärt längre seglationstid än förr.

Vad kostnaderna först för de båda stora isbrytarna beträffar, bör ju givet den som skulle stationeras i Hernösand bekostas helt och hållet av staten och förbliva statens egendom. Vad den andra beträffar, kunde den lämpligen anskaffas och ägas av sammanslutning av intresserade eller ett bolag, och bidrag till anskaffningskostnaden utgå ungefär på samma eller liknande sätt som nu sker för enskilda järnvägar, eller såsom billiga rederilån, lån ur handels- och sjöfartsfonden o. d.

Men utom dessa kostnader tillkomma för statsverket, såsom också i motionen framhållits, avsevärda kostnader för *förbättrade säkerhetsanordningar* för navigeringen, nya fyrskepp m. m., och torde dessa kostnader näppeligen kunna begränsas till vad som i kungl. lotsstyrelsens yttrande af 25 februari 1913 angives som minimum eller kr. 906,000.

På grund av det ovan anförda vilja kommitterade såsom sin uppfattning uttala, att de i motionen framförda önskemålen äro väl värda att underkastas en uttömmande utredning.

Stockholm den 15 mars 1916.

A kommitterades vägnar:

*Wilh. Palmær,*  
Ordförande.

*A. D. Ellgar.*  
Sekreterare.



*Bilaga 9.*

Till riksdagens andra kammarers tillfälliga utskott nr 3.

Sedan Sveriges redareförening genom utskottets skrivelse av den 8 innevarande månad beretts tillfälle uttala sig om en samtidigt översänd motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna, får föreningen efter att hava tagit del av motionens innehåll därom anföra följande.

Såsom vid en eventuellt beslutad utredning av förevarande fråga säkerligen kommer att bekräftas, kan en utsträckning av seglationen på Norrland förväntas icke blott medföra ett avsevärt uppsving i tillgodogörandet av de naturliga tillgångarna därstädes, utan även genom en motsvarande ökning av arbetstillfällen och genom dessas jämnare fördelning över de olika årstiderna bereda alla samhällsklasser ökat välstånd.

Man måste dock icke lämna ur sikte, att en utsträckning av sjöfarten på Norrland vintertid med nödvändighet kräver att såväl fyrskepp som prickar icke på grund av isförhållandena rubbas ur sina lägen eller indragas så länge utsikter förefinnas för sjöfartens upprätthållande.

Dessutom måste hänsyn tagas därtill, att största delen av de vårt lands handelsflotta nu tillhörande fartygen icke äro lämpade för fart i isfyllda farvatten, även om hjälp av isbrytare finnes att tillgå vid ingående till och utgående från hamnarna. För dylik fart fordras starka, helst för ändamålet särskilt konstruerade fartyg.

Med hänsyn till denna frågas betydelse för vårt land tillåter sig föreningen såsom sin mening framhålla, att en utredning i av motionärerna angivet syfte synes vara väl motiverad, varför föreningen anser sig böra tillstyrka en sådan.

Göteborg den 1 mars 1916.

För Sveriges redareförening:

*Justus A. Waller.*

*Norrborg.*

*Bilaga 10.*

Till riksdagens andra kammarers tillfälliga utskott nr 3.

I anledning av herr Sven Lübecks m. fl. motion nr 2 vid innevarande års riksdag angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed norrlandskusten och på de norrländska hamnarna bedja undertecknade föreningar på det

*Bihang till riksdagens protokoll 1916. 13 saml. 3 avd. 2 häft. (Nr 2.) 5*

livligaste få tillstyrka, att ifrågavarande för Norrlands framtid synnerligen betydelsefulla förslag måtte vinna riksdagens bifall.

Förutom de synpunkter, som Svenska Trävaruexportföreningen i sin skrivelse av den 26 februari framhållit, och som vi till fullo instämma uti, bedja vi även få framhålla följande, som särskilt berör cellulosa- och trämasseindustrierna, som numera, näst efter trävaruindustrien, äro våra förnämsta exportindustrier.

De svåra skeppningsförhållandena från Bottniska viken, där det stora flertalet av cellulosa- och trämassefabrikerna äro belägna, hava alltid medfört att dessa fabriker måste sälja sin tillverkning till väsentligt billigare pris än de fabriker, som kunna skeppa sin tillverkning i smärre regelbundna poster hela året om via isfria hamnar, ty det är helt naturligt att köparna, som måste varje höst förse sig med stora lager för vintern och för detta ändamål även måste hålla stora lagerlokaler, icke äro villiga betala samma pris för en massa, som de hava dryga lagringskostnader inklusive ränteutgifter för. Speciellt i Frankrike, men även i de andra länderna, finnes det ett stort antal smärre pappersbruk, som helt enkelt endast köpa massa på villkor att de få sändningar regelbundet med korta mellanrum, då de icke äro rustade att kunna mottaga större partier för lagring under längre tid under vintern.

De norrländska cellulosa- och trämassefabrikerna äro därför, just på grund av avbrottet i skeppningarna under vintern, uteslutande hänvisade till att sälja sin massa till de större pappersbruken, som kunna lägga upp lager över vintern, och denna begränsning i köparnas antal verkar även nedpressande på priserna.

Värdet av exporten från Norrland av cellulosa och trämasse torde för närvarande uppgå till c:a 80 å 100 miljoner kronor per år, och icke så få miljoner kronor skulle ytterligare kunna tillföras landet, om skeppsfarten i Bottniska viken kunde hållas öppen under längre tid än nu är förhållandet.

Stockholm den 30 mars 1916.

Svenska Cellulosaföreningen.

Svenska Trämasseföreningen.

*K. Nyström.*