

Nr 402.

Av herr Skoglund i Umeå m. fl., angående utredning om byggande av järnvägslinjer från Örnsköldsvik till Umeå.

Den industriella verksamheten i Norrland är till övervägande del lokaliserad till kustområdena och älvdalarnas nedre delar. Uppenbart har tillgången till sjötransporter varit en avgörande förutsättning för industriföretagens förläggning. Detta betyder emellertid inte, att sjötrafiken numera tillbörligen kan tillgodose industriens kommunikationsbehov. Fastmera förhåller det sig så, att de norrländska industrianläggningarna tillkommo innan järnvägsbyggandet utvecklats, varför tillgång till sjötransporter var ofrånkomlig. När i sinom tid järnvägar byggdes genom Norrland, kommo dessa av orsaker, som här icke skola analyseras, att dragas efter sträckningar, som icke svarade mot industriens behov. Stambanan genom övre Norrland kom sålunda att gå fem till tio mil — ibland mera — innanför kustlinjen och följaktligen utan direkt kontakt med industrierna. Senare tillkomna industriföretag ha av för alla uppenbara skäl förlagts intill eller i närheten av de förutvarande. Äldre företag ha icke kunnat flytta verksamheten till järnvägen, då de alltjämt jämväl äro beroende av sjöfarten. Så länge den norrländska träindustrin huvudsakligen varit inriktad på framställning av halvfabrikat främst för export, kunde sjötrafiken också hjälpligt klara denna industris trafikbehov. Den nu pågående utbyggnaden av industrien för framställning av kvalitetsprodukter gör emellertid järnvägsförbindelser för denna industri till ett livsvillkor.

Säkerligen skulle den norrländska industrien vara bäst betjänt med en järnvägslinje, som utefter hela norrlandskusten från trakten av Härnösand och norrut mot Luleå sammanknöte industrierna med varandra och med det övriga järnvägsnätet. I en motion vid föregående års riksdag rekommenderades också en undersökning för en sådan järnvägsanläggning. Med anledning härav pågår också för närvarande på föranstaltande av norrlandskommittén och genom statens järnvägars försorg en okulärundersökning av möjligheterna för en förlängning av ostkustbanan från Härnösand och norrut till Haparanda. Enligt vår uppfattning föreligga synnerligen starka skäl för järnvägsbygget i fråga, och det är vår förhoppning, att järnvägsstyrelsen och statsmakterna i sinom tid skola bejaka dessa skäl.

Möjligheten att bekämpa en väntad arbetslöshet är för övrigt också avhängig av att det projekterade ostkustbanebygget kan komma till utförande. Den senaste arbetslöshetskrisen i Norrland och då särskilt i Västernorrlands

län har visat, att det förelegat och fortfarande föreligger brist på lämpliga och väl planerade vinterarbeten. För kommunernas del äro nämligen möjligheterna att skaffa erforderliga arbetstillfällen starkt begränsade, varför man i första hand måste lita till statens medverkan i detta fall. Under sådana förhållanden är det angeläget, att statsmakterna äga tillgång till arbeten, som därvid kunna tillgripas. Väg- och järnvägsbyggena intaga därvid en framträdande plats, i det att de särskilt väl lämpa sig som vinterarbeten. För att de emellertid vid behov skola kunna tillgripas erfordras dock att desamma äro väl planlagda. För vår del förutsätta vi därför, att den av norrlandskommittén föranstaltade utredningen kommer att göras så grundlig, att förarbetena för ostkustbanebyggets utförande därmed kunna sägas vara slutförda. På så sätt påskyndas tillkomsten av denna järnväg, som för övre Norrlands hantverk, små- och storindustri, jordbruk och fiske kommer att få den allra största betydelse.

Givet är, att det planerade järnvägsbygget måste ske i etapper. Den sträcka, som därvid först bör komma till utförande, synes vara sträckan Örnköldsvik—Umeå. Att vi i fortsättningen uppehålla oss allenast vid denna delsträcka, är uteslutande beroende på speciella och just nu aktuella skäl. Ut efter kuststräckan Örnköldsvik—Umeå äro förlagda ett flertal i rask expansion stadda industriföretag. Det sydligaste av dessa är Hägglund & Söners verkstäder i Gullänget. Deras behov av järnvägsförbindelse har lett till projektering av en järnvägsanläggning från en punkt på statsbanelinjen Mellansel—Örnköldsvik till industriområdet vid Gullänget. Förberedelser ha gjorts för att söka statsbidrag på anläggningen, och framställning i detta hänseende liksom om arbetstillstånd har ingivits till arbetsmarknadskommissionen. Detta synes oss utgöra ett första tungt vägande skäl för att undersökning av hela järnvägssträckan igångsättes. Vidare har Mo och Domsjö aktiebolag under nästföregående år provstakat en industrilinjé från trakten av Gullänget till Husum, där trämassefabriken för närvarande genomgår en betydande utvidgning. Det synes uppenbart, att, därest järnvägslinjé på enskilt initiativ men med statens ekonomiska bistånd skulle framdragas till Gullänget och därifrån till Husum, det vore i hög grad irrationellt om utbyggnaden skedde innan hela sträckan Örnköldsvik—Umeå blivit undersökt.

Utöver de båda här nämnda stora industriorterna skulle en kustbana Örnköldsvik—Umeå komma att beröra de stora industriföretagen i Olovsfors, Rundvik och Hörnefors. Vid samtliga dessa industrier pågår en kraftig utbyggnad av industrierna, och befolkningen i industrisamhällena är synnerligen talrik. Ett intensivt arbete pågår för närvarande för att kvalificera tillverknings till framställning av högvärdiga produkter. Industriföretagens ledningar äro alldeles ense därom, att därest denna utbyggnad skall leda till ur företagens, de berörda orternas och folkhushållets synpunkt önskvärda resultat, så måste industrierna få tillgång till järnvägsförbindelse. Disponenten vid Mo och Domsjö aktiebolags anläggningar G. E. Adner har i en P M, vilken vi äro villiga att ställa till vederbörande utskotts förfogande, exempelvis påpekat, att försändningen av kemiska produkter från dess fabriker i

Domsjö på svenska järnvägar stigit från 193 ton år 1939 till 12 842 ton år 1944. Av Domsjö fabriker ha under den senaste tioårsperioden utbetalats i järnvägsfrakter belopp, som stigit från 57 573 kronor år 1934 till 654 819 kronor år 1944. Disponent Adner knyter till dessa siffror den reflexionen, att siffrorna åskådliggöra den utveckling, som varje cellulosafabrik i Norrland måste bereda sig på, om den skall stå sig i konkurrensen med syd- och mellansvenska samt utländska fabriker. Ett tillvaratagande av avfallslutarna för framställning av värdefulla biprodukter kommer nämligen i framtiden att vara den ovillkorliga förutsättningen för att massafabrikationen skall bli lönande. Disponent Adner tillägger: »Att märka är dessutom, att av ifrågasvarande kemiska proukter större delen måste levereras i tankvagnar, vilka cirkulera mellan producent och konsument och under inga förhållanden kunna förflyttas på landsväg.»

Den utveckling till vårt folkhushålls fromma och till järnvägsdriftens fördel, som skett vid Domsjöfabrikerna, skulle kunna åstadkommas jämväl vid andra industriföretag, vilka beröras av den föreslagna järnvägslinjen. Mo och Domsjöbolagets utbyggnad av fabriken i Husum förutsätter järnvägsförbindelse i så hög grad, att bolaget såsom ovan påpekats på eget initiativ provstakat för en järnvägslinje från Örnsköldsvik till denna industriort.

Samma skäl, som tala för att den träkemiska industrien är i oavvisligt behov av järnvägsförbindelser för sin utveckling, tala också för att järnvägar äro ett livsvillkor för träfiberindustriens utveckling. En närmare belysning härav ger driftchefen vid Nordmalings ångsågsaktiebolag överingenjör H. Sköldkvist i en PM, som vi äro i tillfälle att överlämna till vederbörande utskott. Det senare industriföretaget driver bl. a. masonittillverkning i Rundvik. Fabriken därstädes byggdes 1928—29 för en kapacitet av 5 000 ton. 1945 beräknas produktionen bliva 30 000—32 000 ton. Denna industri ligger visserligen vid hamn, men dess produkter fraktas dock på landsväg cirka 32 kilometer och därefter på järnväg för distribution till förbrukarna. Denna anordning fördyrar emellertid transporterna och försvårar avsättningen, vilket överingenjör Sköldkvist på ett övertygande sätt påpekar.

Vad här antytts om vissa av den föreslagna järnvägssträckningen berörda industriföretag gäller givetvis i högre eller lägre grad övriga vid sträckan belägna industrier. Vad vi här framför allt velat framhålla är, att tillgång till järnväg — såsom vid Domsjöfabrikerna — tillåter ett utomordentligt uppsving för industrierna till båtnad både för de anställda, för bygden och för folkhushållet och att den tillför järnvägarna mycket betydande inkomster. Till detta kommer, att industriföretag, som en gång förlades till kusten för sjötrafikens skull, nu söka sig landsvägsledes till järnvägarna, därför att järnvägen är det trafikmedel, som motsvarar de förändrade industriernas nyuppkomna behov.

Den 19 december 1944 hölls i Örnsköldsvik ett sammanträde, till vilket inbjudan utfärdats av landshövdingarna i Västernorrlands och Västerbottens län. Till mötet hade infunnit sig representanter för samtliga de kommuner, som beröras av en järnvägslinje Örnsköldsvik—Umeå, representanter för

samtliga större industriföretag inom samma område ävensom åtskilliga andra för projektet i fråga intresserade personer. Vid sammanträdet diskuterades det föreliggande järnvägsproblemet sakligt och ingående, och från alla håll uttalades en övertygelse om att järnvägen Örnsköldsvik—Umeå icke blott var önskvärd och nyttig, utan att den sedd på längre sikt var bärig och nödvändig för industriens utveckling. Denna sakliga och enstämmiga opinion från de berörda bygderna synes oss också böra tas i beaktande vid frågans prövning.

Vår argumentering här ovan har huvudsakligen gått ut på att visa den föreslagna järnvägssträckans betydelse för industriens och dess utvecklings behov. Självklart skulle en järnväg på sträckan Örnsköldsvik—Umeå vara av utomordentlig betydelse även ur andra synpunkter, för den talrika industri- och jordbruksbefolkningens, för den kommersiella utvecklingens och för de kulturella förbindelsernas intressen. Dessa synpunkter få givetvis icke underskattas, därför att de industriella behoven här dominera. Tillsammans synas oss de olika skälen så vägande, att kravet på en undersökning av i första hand den förordade bansträckan icke kan undanskjutas.

Med åberopande av det anförda hemställa vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning angående byggande av järnvägslinje från Örnsköldsvik till Umeå, så beskaffad att den kan ingå som ett led i en kommande utbyggnad av ostkustbanan från Härnösand mot Luleå.

Stockholm den 23 januari 1945.

Gösta Skoglund,
Umeå.

Ernst Berg.

Karl Mäler.

Brynolf Stattin.

O. E. Sandberg.

Carl Lindmark.

Uddo R. Jacobson.

Erik W. Norén.

K. J. Andersson,
Alfredshem.

J. O. Gavelin.

Lars Jonsson
i Haverö.

J. H. Johansson
i Norrfors.

P. J. Edberg.

Magnus Nilsson,
Varuträsk.

Einar Osterman.

Nils Holmström.

G. Hedlund.

Axel Nordström.