

Nr 150

Av fru **Sandström m. fl.**, om utredning angående den norrländska vintersjöfartens framtida möjligheter för kontinuerlig drift.

De väderleksförhållanden, som varit rådande under senhösten och förvintern 1955, ställde sjöfarten i norrlandshamnarna inför svåra situationer främst genom den tidiga isläggnings. Tyvärr var den statliga isbrytarverksamheten inte då omedelbart beredd att träda i full verksamhet bl. a. därför att man planerat för en mycket senare issäsong. Endast en av de statliga isbrytarna kunde rycka in någorlunda i början av perioden.

Under de diskussioner i olika sammanhang, som följt i anledning av dessa förhållanden, har det från statens isbrytardirektör ställts i utsikt att isbrytarberedskapen för framtiden skall bli bättre än den varit hösten 1955. Det har också antytts att statsmakterna skulle ha planerat en översyn av denna beredskap.

Såväl för den norrländska industrien som för handel och näringsliv i övrigt är det av vikt att skeppningssäsongen i de nordliga hamnarna blir så lång som möjligt, något som också är av vikt för den arbetskraft, som är knuten till hamnarna, främst inom stuverifacket. För exempelvis massaindustrierna uppkommer speciella svårigheter vid störningar i utskeppningarna, och frakterna fördyras väsentligt om utskeppning måste ske över sydligare hamnar. Trots de isriskpremier, som ålägges fartygen i vissa situationer vintertid, blir ändå en fraktfördyring av exempelvis upp till 50 kronor per ton för massa vid järnvägstransport till skånsk hamn ytterst kännbar. Skulle sådana situationer som de vi haft under innevarande vinter återkomma, torde frågan om nedsatta fraktpriser på järnvägarna böra tas under övervägande.

Isbrytning med moderna isbrytare har visat sig i allt högre grad kunna förlänga skeppningssäsongerna och hålla sjöfarten i gång någorlunda kontinuerligt. Ehuru det i hamnarna finns isbrytarombud, till vilka isbrytarledning i Stockholm kan vända sig, har dock frågan om upprättande av ett i norrländsk hamn förlagt iskontor för ledning av verksamheten efter bottenhavskusten blivit aktuell liksom även att en av isbrytarna på ett tidigt stadium av säsongen förlägges till norrländsk hamn för omedelbar beredskap. Det har visat sig nödvändigt att under tidigare år vid svåra is-situationer i Kalmarsund och Öresund till hamnar inom detta område förlägga tillfälliga iskontor för regional ledning av isbrytarverksamheten. För de norrländska hamnarnas del kan man så gott som alltid räkna med issvä-

righeter under vintern, varför ett mera permanent iskontor i norrländsk hamn borde kunna vara i verksamhet under vintersäsongen.

Den statliga isbrytarverksamheten, som tidigare sorterat under kommerskollegium, är numera sedan sjöfartsverket inrättats underställd detta verk. I samband med denna omläggning av isbrytarverksamhetens administrativa organisation kunde det vara lämpligt att också företa en översyn av den driftmässiga ledningen. Isbrytarna bemannas med marinens folk och står i tekniskt hänseende under marinen, vilket ansetts lämpligt eftersom isbrytarna i krig skall tjänstgöra som stridsfartyg. Det kan i detta sammanhang påpekas att den finska isbrytarverksamheten är helt civil och sorterar uteslutande under den finska motsvarigheten till vårt sjöfartsverk. Isbrytningen vid kuster och i hamnar är emellertid en civil gärning till tjänst för näringslivet och är sålunda inte på något sätt direkt avhängig den militära sakkunskapen. Den militära bemanningen på isbrytarna har bl. a. gjort att arbetsförhållandena på dessa fartyg inte överensstämmer med arbetsförhållandena på den av sjöarbetstidslagen reglerade handelsflottan. Under den hårda issäsongen vintern 1955, då endast en isbrytare var i verksamhet, visade det sig också att missnöjet med arbetstiderna ombord för manskapet var ganska stort och alldeles tydligt också berättigat.

Reparationer och ombyggnader av isbrytarna sker av allt att döma i regel på marinens varv, vilket måste vara en belastning för dessa varv som huvudsakligast måste ägna sig åt flottans fartyg. Det ligger nära till hands att anta, att isbrytarnas reparationer härigenom kan fördröjas och att det därför möjligen vore till fördel för isbrytarverksamheten om civila varv anlätades. Den omständigheten att vår modernaste isbrytare inte bara under fjolårets sommarsäsong utan också under en stor del av vintersäsongen legat inne för reparationer är ägnad att inge vissa betänkligheter om den nuvarande organisationens lämplighet.

Statsisbrytarna skall i regel utföra havsisbrytning men står också ibland till hamnarnas tjänst. För de lokala hamnarna vore det av vikt att ha tillgång till egna hamnisbrytare, och enligt vad vi erfarit har också på någon av platserna efter norrlandskusten tanken väckts att anskaffa en egen isbrytare. De stora kostnader, som är förenade med byggandet av även mindre hamnisbrytare, aktualiserar frågan om statliga lånemöjligheter till sådana projekt. I slutet av december 1955 överlämnades den 1953 tillsatta hamnutredningens betänkande, där bl. a. frågor om statsbidrag och lån till hamnprojekt behandlas. Utredningen har också haft till uppgift att granska föreliggande framställningar om statsbidrag till hamn- och farledsbyggen. Utredningen konstaterar att hamnarnas ekonomi i hög grad är avhängig inte endast av taxepolitiken utan även av byggnadspolitiken i fråga om hamnanläggningar. Ehuru utredningen inte haft att befatta sig med andra hamnanordningar än fasta byggnader och sålunda inte behandlat frågan om hamn-

narnas möjlighet att vara öppna för vintersjöfart, bör självfallet isbrytarverksamheten komma med i bilden när det gäller hamnarnas framtida utveckling. Till de lokala anordningarna i hamnarna med tanke på sjöfartens krav hör också frågan om möjligheter till lokal isbrytning. När den föreliggande utredningen bearbetas vidare för eventuella beslut i fråga om den statliga bidrags- och låneverksamheten bör möjligheterna till lån för finansierande av lokala hamnisbrytare tas i beaktande.

Med hänvisning till vad som här anförts står det klart att en rad olika frågeställningar, sammanhörande med vintersjöfarten i de norrländska hamnarna, kräver uppmärksamhet. En skyndsam utredning av dessa frågor med hänsyn främst till isbrytarverksamhetens organisation, upprättande av iskontor i norrländsk hamn och möjlighet till statliga lån för byggande av lokala isbrytare bör komma till stånd.

Vi hemställer därför,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning om den norrländska vintersjöfartens framtida möjligheter för kontinuerlig drift med särskilt beaktande av vad som i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1956

Ragnhild Sandström

John G. Löfroth

John R. Anderson
i Sundsvall

N. Stenberg