

Nr 172

Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande den norrländska vintersjöfartens framtida möjligheter för kontinuerlig drift.

(1:a avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Axel Andersson* (I: 80) och den andra inom andra kammaren av fru *Sandström m. fl.* (II: 150), har hemställts, 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 motionerna anförts.

Beträffande de skäl, motionärerna anført till stöd för sitt yrkande, hänvisas till motionen II: 150.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden begärts av *sjöfartsstyrelsen* och *Sveriges redareförening* (Bilagor A och B).

Utskottet anser i likhet med motionärerna det vara av vikt för såväl den norrländska industrien som för handel och näringsliv i övrigt, att skeppnings-säsongen i de nordliga hamnarna upprätthålles under så lång tid av året som är praktiskt möjligt.

Av sjöfartsstyrelsens yttrande i ärendet framgår, att styrelsen den 11 oktober 1956 till chefen för handelsdepartementet överlämnat en under innevarande år verkställd utredning dels rörande möjligheten av en allmän förbättring av villkoren för vintersjöfart i svenska farvatten, särskilt vad angår förlängning av skeppningssäsongen vid norrlandskusten, dels beträffande behovet av förstärkning av isbrytarberedskapen, dels ock angående orsakerna till och omfattningen av de maskinhaverier, som under senare år inträffat på statens isbrytarfartyg. I samband härmed har sjöfartsstyrelsen framhållit, att i anslutning till vad i utredningen anförts styrelsen kommer att undersöka möjligheterna att sammanföra de olika lokala iskontoren och isbrytarombuden med sjöfartsverkets övriga organ.

Såsom sjöfartsstyrelsen framhållit har vad i motionerna anförts i stort sett beaktats i förenämnda utredning. Utskottet förutsätter, att med hänsyn till frågans betydelse på utredningen grundade förslag komma att, så snart ske kan, föreläggas riksdagen. Under nu nämnda omständigheter anser ut-

skottet i likhet med sjöfartsstyrelsen, att någon ytterligare särskild utredning om den norrländska vintersjöfarten icke torde vara erforderlig.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

att motionerna I: 80 och II: 150 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 6 november 1956

På statsutskottets vägnar:

KARL WARD

Närvarande: se under utlåtandet nr 170.

Bilaga A

Till riksdagens statsutskott

Genom ämbetsskrivelse den 29 maj 1956 från Kungl. Handelsdepartementet har Kungl. Maj:t anbefallt Sjöfartsstyrelsen att direkt till Riksdagens statsutskott avgiva utlåtande över två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr Axel Andersson (I: 80) och den andra inom andra kammaren av fru Sandström m. fl. (II: 150), om utredning angående den norrländska vintersjöfartens framtida möjligheter för kontinuerlig drift.

Till åttlydnad härav får Sjöfartsstyrelsen anföra följande.

Under den senast förflutna vintern visade sig antalet isbrytare i arbete till en början icke motsvara behovet för vintertrafiken i norrlandsfarvattnen. En period av stark kyla inträffade osedvanligt tidigt på hösten, samtidigt som havsisbrytarna »Ymer» och »Thule» var ur tjänst, den förstnämnda på grund av en omfattande och nödvändig motoröversyn och den andra på grund av maskinhaveri. »Ymer» kunde icke sättas i arbete förrän i mitten av december och »Thule» icke förrän i mitten av januari. Med anledning av det inträffade blev sjöfartsstyrelsen av statsrådet och chefen för handelsdepartementet under hand anmodad att företaga undersökning dels rörande möjligheten av en allmän förbättring av villkoren för vintersjöfart i svenska farvatten, särskilt vad angår förlängning av skeppningssäsongen vid norrlandskusten, dels beträffande behovet av förstärkning av isbrytarberedskapen, dels ock angående orsakerna till och omfattningen av de maskinhaverier som under senare år inträffat på statens isbrytarfartyg.

Den sjöfartsstyrelsen anbefallda utredningen har nu slutförts av ett inom styrelsen tillsatt arbetsutskott. I detta utskott har, förutom chefen för styrelsen och ett av sjöfartsråden, deltagit en representant för redneriäringen och en särskilt tillkallad fartygs- och maskinteknisk expert. Med skrivelse den 11 oktober 1956 har sjöfartsstyrelsen överlämnat utredningen till statsrådet och chefen för handelsdepartementet.

För besvarande av frågorna i motionerna får sjöfartsstyrelsen dels hänvisa till innehållet i nyssnämnda utredning, av vilken ett exemplar här bifogas,¹ dels därutöver framhålla följande.

Styrelsen delar motionärernas uppfattning, att det är av vikt för såväl den norrländska industrien som handel och näringsliv i övrigt, att skeppningssäsongen i de nordliga hamnarna blir så lång som möjligt. I utredningen har (sid. 8 f) angivits, att den genomsnittliga förlängning av sjöfarten på Norrland som hittills åstadkommits uppgår till cirka sex veckor i Bottenhavet, varmed avses farvattnen mellan Södra och Norra Kvarken, samt två till fyra veckor i Bottenviken, d. v. s. farvattnen norr om Norra Kvarken. Möjligheterna att i fortsättningen nå ytterligare väsentliga förlängningar måste även vid en starkt utökad isbrytarberedskap på grund av ekonomiska förhållanden, säkerhetskrav men framför allt naturliga klimatologiska förhållanden bedömas som små. I hög grad beror de på handelstonnagets lämplighet för vintersjöfart. Tillgången på för isgång lämpligt tonnage har emellertid visat en alltmer nedåtgående tendens, varav följt ökade och tillbakahållande sjöförsäkringspremier.

I motionerna har framförts önskemål om upprättande av ett iskontor i norrländsk hamn för ledning av isbrytarverksamheten efter bottenhavskus-

¹ Här ej medtagen.

ten. I anledning härav må anföras, att i Norrland finnes för närvarande åtta isbrytareombud, vilka alla äro självständiga lokala förmedlingslänkar mellan å ena sidan isbrytareverksamhetens kundkrets, d. v. s. industrier och andra befraktare, redare, mäklare, hamn- och lotsorgan med flera och å andra sidan fartygscheferna på isbrytarna. Dessa fartygschefer har en självständig ställning. Isbrytarledningen i Stockholm har främst att med hänsyn till klimat, import- och exportbehov m. m. fördela isbrytarna på lämpliga arbetsområden samt göra erforderliga bedömanden av is- och väderlekssituationen för framtiden. Det synes tveksamt, om några fördelar skulle vinnas genom att mellan fartygscheferna och de åtta isbrytareombuden inskjuta ett särskilt kontor för norrlandskusten. I anslutning till vad i utredningen föreslagits kommer emellertid sjöfartsstyrelsen att undersöka möjligheterna att sammanföra de lokala iskontoren och isbrytarombuden med sjöfartsverkets övriga organ. Därmed torde såvitt sjöfartsstyrelsen kan finna motionärernas önskemål till väsentlig del vara beaktade.

Vad beträffar bemanningen på isbrytarna har sjöfartsorganisationssakkunniga i sitt betänkande (SOU 1954: 21 sid. 67) uttalat, att frågan om isbrytarfartygens bemanning vid lämplig senare tidpunkt borde upptagas till prövning i samband med frågan om sjömättningsfartygens bemanning. Sjöfartsstyrelsen vill därför i detta sammanhang endast anföras, att frågan här om väsentligen är en rekryterings- och kostnadsfråga. Samtidigt vill styrelsen framhålla, att enligt styrelsens uppfattning från marint håll all förståelse visats för behovet av en väl skött isbrytarverksamhet.

Att arbetsförhållandena på isbrytarna under en sträng vinter äro hårda för personalen ligger i sakens natur. Det bör nämnas, att sjöarbetstidslagen icke gäller ifråga om vare sig militära eller civila isbrytare. Under den gångna hårda isvintern fullgjorde personalen sin tjänst på ett berömvärt sätt. Hade så ej varit fallet, skulle en katastrof ha kunnat inträffa för ett tjugotal handelsfartyg och deras besättningar i farliga lägen i Bottenvikens och Norra Kvarkens snabbt tillväxande havsis.

Motionärerna hävdar, att de reparationer och ombyggnader av isbrytarna, som i regel äger rum på marinens varv, måste vara en belastning för dessa varv, som huvudsakligen måste ägna sig åt flottans fartyg. Härvid må utöver vad i utredningen säges anföras följande. Det är icke örlogsvarvet i Stockholm som sådant utan de s. k. marinverkstäderna i Stockholm — vilka mottager även civila beställningar — som utfört underhållsarbeten på isbrytarna. Under normala år har detta icke varit någon belastning för dessa verkstäder utan snarare ett välkommet arbetsobjekt under det ofta ganska arbetstomma sommarhalvåret. Större underhållsarbeten placeras också ofta vid andra varv. Sommaren 1956 var sålunda »Ymer» förlagd till Kockums varv i Malmö, »Thule» till Marinverkstäderna i Karlskrona och »Atle» till Finnboda varv i Stockholm.

Frågan om anskaffande av kommunalägda fartyg för den lokala isbrytningen bör enligt sjöfartsstyrelsens mening främst ses i samband med hamnstädernas ökade behov av egna bogserfartyg bl. a. för den expanderande tankfartygstrafiken. Kostnaderna för dessa bogserfartyg, som lämpligen bör konstrueras jämväl för utförande av isbrytning, torde åtminstone i regel kunna täckas med inflytande avgifter. Förenämnda utredning har i samband med förslag om en klarare gränsdragning mellan den isbrytning, som skall ankomma å staten, havsisbrytning, samt å kommuner och enskilda, lokal-isbrytning, framhållit, att en förstärkning av kapaciteten för den lokala isbrytningen är en fråga av stor vikt. Såsom av utredningen framgår har icke obetydliga, främst enskilda initiativ tagits i nämnda syfte. Under sådana

förhållanden anser sig sjöfartsstyrelsen icke böra förorda några omedelbara statliga stödåtgärder men kommer styrelsen att noga följa utvecklingen på området och taga de initiativ, som eventuellt kan visa sig påkallade.

Som av det föregående framgår torde vad i motionen anföres i det stora hela ha beaktats i den utredning rörande isbrytarverksamheten, som verkställt inom sjöfartsstyrelsen. Styrelsen följer nu berörda frågor med uppmärksamhet. Såvitt styrelsen kan finna är under nu nämnda omständigheter någon ytterligare särskild utredning om den norrländska vintersjöfarten icke erforderlig.

I detta ärendes handläggning i sjöfartsstyrelsen hava deltagit, förutom generaldirektören Widell, sjöfartsråden Nyman, föredragande, och Lindencrona samt statens isbrytardirektör, friherre Hermelin.

Stockholm den 15 oktober 1956

C. G. WIDELL

J. Nyman

Stig Sandberg

Till riksdagens statsutskott

Sedan Ordföranden i Riksdagens Statsutskott genom skrivelse den 24 maj 1956 anhållit om Sveriges Redareförenings yttrande över *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr Axel Andersson (I: 80) och den andra inom andra kammaren av fru Sandström m. fl. (II: 150), om utredning rörande kontinuerlig drift vid den norrländska vintersjöfarten, *dels ock* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar Ragnar Bergh och Grym (I: 79) och den andra inom andra kammaren av herr Östlund m. fl. (II: 211), om utredning rörande ökad sjömättningsverksamhet på de norrländska farvattnen, får Redareföreningen anföra följande.

Den stränga vintern 1955/56 har på nytt aktualiserat de problem, som sammanhånga med sjöfarten på Norrland. Dessa problem är emellertid i behov av en lösning icke blott med tanke på förhållandena under exceptionellt stränga isvintrar. Genom sitt geografiska läge är Norrland även under normala vintrar i viss mån handicapat i jämförelse med landets övriga delar. Svårigheterna äro huvudsakligen av sådan art, att de icke kunna bemästras genom insatser endast från enskilda industriers eller andra företags sida. Om Norrlands resurser skola kunna utnyttjas rationellt, måste emellertid dessa svårigheter övervinnas eller i varje fall reduceras. Att motverka svårigheterna — särskilt då dem, som sammanhånga med transporterna vintertid till och från Norrland — och därmed möjliggöra en expansion av näringslivet i Norrland är därför en oavvislig skyldighet för det allmänna.

Även om de åtgärder, som kunna vidtagas, ha till syfte att hjälpa det lokala näringslivet i Norrland, så äro dessa åtgärder givetvis av stort intresse även för sjöfartsnäringen. Vilka svårigheterna äro och hur dessa skola bekämpas har därför ofta varit föremål för diskussion inom sjöfartskretsar. Redareföreningen skall i det följande — i nära anslutning till motionerna — lämna en kortfattad redogörelse för rederinäringens synpunkter på vissa av de frågor, som aktualiseras i detta sammanhang.

Varje försök att förlänga och stabilisera vintersjöfarten på Norrland är i första hand beroende av tillgången på isbrytare. Ifrågakomma kan att i större utsträckning än hittills dirigera de tillgängliga isbrytarna till norrländska farvattnen och/eller att bygga ytterligare isbrytare, avsedda helt eller delvis för isbrytning i Norrland. En utökning av isbrytarbeståndet måste avse såväl havsisbrytare som lokalisbrytare.

Tillgången på isbrytare i vårt land motsvarar ännu icke behovet. Ett ökat insättande av de tillgängliga isbrytarna för tjänst i Norrland måste därför gå ut över isbrytningen inom andra områden. Detta senare låter sig icke göra utan menliga konsekvenser. Däremot är det önskvärt och även genomförbart, att isbrytarna hållas i full beredskap att sättas i aktion, så snart behov av isbrytarhjälp föreligger, och detta även för det fall, att kölden skulle sätta in tidigare än vanligt. Erfarenheten från senaste vintersäsongen har tydligt givit vid handen att behov föreligger av ökad isbrytning både till

havs och i infartslederna till hamnar och lastageplatser. Icke minst må understrykas behovet av ytterligare lokalisbrytare. Dessa senare isbrytare böra anskaffas dels genom enskilda industriföretag — företrädesvis isbrytande bogserbåtar — och dels genom vederbörande hamnars försorg. Staten måste genom lån bidra till ett dylikt anskaffande av lokala isbrytare. Därjämte må frihet från erläggande av investeringsavgift beviljas.

Det i herr Anderssons och fru Sandströms m. fl. motioner väckta förslaget om inrättande av ett iskontor med förläggning till norrländsk hamn synes värt beaktande. I detta sammanhang vill Redareföreningen framhålla, att det för trafikanterna — såväl rederierna som befraktarna — är av stor betydelse att så snabbt och tillförlitligt som möjligt kunna följa skiftningarna i issituationen. Detta kan möjliggöras endast genom ett så stort antal erfarna isombud som möjligt i land samt genom isspaning till havs två å tre gånger om dagen jämte intensivt samarbete med väderlekstjänsten. Rapporterna böra lämpligen sammanställas i Stockholm. Trafikanterna skola ha möjlighet att få erforderliga upplysningar hos såväl isombuden som iskontoret och isbrytarledningen i Stockholm.

I samma motioner beröres även frågan om ett överförande av isbrytarverksamheten i helt civil regi, sålunda utan anknytning till marinen. Motionärerna hänvisa i detta sammanhang till Finland, vars isbrytarväsende är helt fristående från marinen. Redareföreningen vill emellertid framhålla, att inga som helst olägenheter försports av den svenska isbrytarverksamhetens förläggning till marinen. Den navigatoriska utbildningen av marinens folk kommer av naturliga skäl till god användning vid trafik vintertid i de norrländska farvattnen, då bojar, sjömärken o. d. till största delen äro intagna. Även i andra hänseenden framstår det nuvarande samarbetet med marinen som ändamålsenligt. Det missnöje, som tillfälligtvis gjort sig gällande bland isbrytarpersonalen eller en del därav, kan i den mån detta missnöje är befogat, helt säkert elimineras inom ramen för nuvarande organisation. Att välja Finland som efterföljansvärt exempel i detta sammanhang framstår för övrigt ej som befogat. Som bekant ha förhållandena inom den finska isbrytartjänsten fått allvarliga för att icke säga landsskadliga verkningar. Att vi här i Sverige skulle efterlikna det finska systemet synes så utslutet, att en utredning på den punkten icke skulle fylla något praktiskt ändamål.

I ett annat hänseende kan det emellertid vara lämpligt att undersöka förutsättningarna för en övergång till vad som är brukligt inom den civila sjöfarten. Föreningen åsyftar då frågan om reparation och underhåll av isbrytarna. Särskilt då så omfattande reparationsarbeten måste utföras på isbrytarna som under år 1955, kan det vara befogat att även undersöka möjligheten att taga i anspråk de civila varven. Redareföreningen har full förståelse för önskemålet att upprätthålla kontinuerlig drift och en tillräcklig arbetarstam vid örlogsvarven. Även om detta önskemål ofta medför, att reparations- och underhållsarbeten på de statliga isbrytarna förbehållas örlogsvarven, måste dock dylika synpunkter vika i exceptionella lägen. Man riskerar eljest, att isbrytarna icke kunna insättas i tid vid issäsongens början och följaktligen utnyttjas mindre effektivt, än vad som eljest skulle vara möjligt.

Att sjömätningen i de norrländska farvattnen bör påskyndas, torde icke bestridas från något håll. Här liksom i fråga om disponerande av isbrytarmaterielen kan det emellertid icke komma i fråga att inskränka på verksamheten inom övriga geografiska områden. Frågan gäller därför närmast i vilken utsträckning och i vilka former sjömätningens verksamhet skall totalt sett utökas. Denna fråga bör kunna behandlas inom ramen för samma

utredning, som får i uppdrag att handhava övriga frågor beträffande sjöfarten på Norrland.

Herr Andersson och fru Sandström m. fl. ha i sina motioner även ifrågasatt, att man genom en sänkning av Statens Järnvägars taxor vintertid skulle tillgodose behovet av billiga transporter till och från Norrland. Redareföreningen är i princip av den uppfattningen, att Statens Järnvägars godstaxor böra fastställas efter vad som är affärsmässigt befogat. Taxenedsättningen bör hållas fri från alla subsidiesynpunkter och utformas så, att den gagnar en sund ekonomisk utveckling. Redareföreningen kan därför icke ansluta sig till förslaget om en utredning beträffande Statens Järnvägars taxepolitik i syfte att subsidiera transporter till och från Norrland. Under alla omständigheter ställer det sig vanskligt att i en utredning av den typ, som nu föreslagits, inrymma även en utredning av problem, som avse Statens Järnvägars taxesättning. Utredningsarbetet befrämjas bäst och påskyndas av att uppdraget begränsas till att avse rena sjöfartsfrågor. Särskilt är så fallet, därest utredningsuppdraget — i enlighet med yrkandet i herrar Ragnar Berghs och Gryms samt herr Östlunds m. fl. motioner — anförtros åt Kungl. Sjöfartsstyrelsen.

Ett aktuellt problem, som icke upptagits till behandling av motionärerna, avser säkerhetsanstalterna för sjöfarten på Norrland. Även härmed sammanhängande problem böra överlämnas till den kommitté, som kan komma att få sig anförtrodd övriga frågor beträffande sjöfarten på Norrland. Redareföreningen får i detta sammanhang hänvisa till innehållet i sin skrivelse den 8 september 1956 till Kungl. Sjöfartsstyrelsen, varav en kopia här närslutes.¹ De åtgärder, som erfordras i fråga om säkerhetsanstalterna, böra vidtagas skyndsamt.

I anledning av det ovanstående får Sveriges Redareförening tillstyrka, att de utredningar komma till stånd vilka föreslagits av motionärerna. Ifrågasvarande utredningar böra dock icke omfatta frågor angående isbrytarväsendets överförande i helt civil regi och än mindre i detta sammanhang Statens Järnvägars taxepolitik men böra däremot förutom isbrytningen jämväl avse samtliga problem, som sammanhånga med säkerhetsanstalterna för sjöfarten på Norrland. Arbetet med ifrågasvarande olika utredningsuppdrag bör kunna sammanföras i en enda utredning. Redareföreningen hemställer, att i lämpliga former få deltaga i utredningsarbetet.

Göteborg den oktober 1956

Sveriges Redareförening

EMAN. HÖGBERG

H. F. Reuterskiöld

¹ Ej här medtagen.