

Nr 154

Av herr **Wiklund m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till säkerhetsanstalter för sjöfarten.

Hösten år 1955 infrös ett flertal fartyg i vissa hamnar i övre Norrland. Det visade sig då, att isbrytarberedskapen och säkerhetsanstalterna för sjöfarten var otillräckliga för att kunna bemästra situationen. Det syntes omöjligt att få fartygen ut på fritt vatten. Företagen tycktes stå inför stora förluster, betingade av att fartygen skulle ligga infrusna hela påföljande vinter, vilket skulle medfört även andra olägenheter för näringslivet. Ett tillfälligt omslag i väderleken gjorde, att man kunde få fartygen ut i fritt hav. Det föreföll nästan som om naturen själv förbarmat sig över den hjälplöshet, som kännetecknade isbrytarkampanjen. Allmänt ansågs beredskapen ha varit otillräcklig. Denna mening gjorde sig som bekant gällande även i riksdagen.

En av länsarbetsnämnden i Norrbottens län verkställd undersökning visar, att tre företag i detta län, nämligen Svenska cellulosa aktiebolaget, Norrbottens järnverk aktiebolag och Aktiebolaget Statens skogsindustrier skulle kunna nedbringa sina ränte- och lagringskostnader med sammanlagt 800 000—900 000 kronor per år, om skeppningssäsongen kunde förlängas med en månad. Denna uppgift åberopas här endast för att påvisa, att det såväl för näringslivet i Norrland som för vårt gemensamma folkhushåll är av yttersta vikt, att sjöfarten i de norrländska hamnarna — och samma princip gäller givetvis alla våra hamnar — inte upphör en dag tidigare än vad som är oundgängligen nödvändigt.

Brister i isbrytarberedskapen samt bristfälliga eller eljest omoderna säkerhetsanstalter för sjöfarten utsätter tonnaget för onödiga påfrestningar. Insikten härom kan påverka redare till motvilja att låta värdefulla fartyg gå upp till norrländska hamnar under hösten, då risk för tidig isläggning föreligger. Detta kan medföra betydande ekonomiska förluster för företag och folkhushåll.

Även denna faktor bör beaktas, när man överväger storleken på anslag till här ifrågakarande verksamhet.

En humanitär omsorg om besättningarna på våra fartyg borde också stimulera till åtgärder, som gör arbetet ombord angenämare och mindre riskabelt. Såväl isbrytarberedskap som säkerhetsanstalter har betydelse härvidlag.

Fastän man hade erfarenheterna från hösten 1955 som riktpunkt för bedömning av frågan, vilka svårigheter som kan dyka upp på hösten, så visade det sig hösten därpå — alltså 1956 — att varken isbrytarberedskapen eller säkerhetsanstalterna kunde lämna sjöfarten erforderligt och effektivt stöd.

Detta faktum måste uppfattas som bevis på att man saknar erforderliga materiella resurser.

I detta sammanhang må nämnas, att den finska ångaren Meri förliste den 25 november 1956 i närheten av Rödkallens fyr utanför Luleå. Den har inte kunnat bärgas. Dess last — 2 800 ton koks till Luleå — har inte kunnat föras i land.

Det har påpekats, att sträng kyla rådde såväl hösten 1955 som senaste höst. Till detta bör sägas, att lika sträng kyla rått en mångfald höstar under senaste årtionden och — vilket är det viktiga i sammanhanget — kommer säkert att råda under många kommande höstar. En beredskap på detta område bör grundas på antagandena hur sträng kylan *kan* vara och inte på hur mild blidvädret *borde* vara.

För att ytterligare påvisa, vilka kostnader det norrbottniska näringslivet fått vidkännas, då gods i avsedd omfattning inte kunnat utskeppas från länet, åberopas följande uppgifter i en av länsstyrelsen i Norrbottens län upprättad tablå över sådant »infruset» gods.

Sågade trävaror	5 451 standards
Massa	16 400 ton
Papper	1 000 ton
Järn	11 000 ton

Det sammanlagda värdet av godset har beräknats till 22 200 000 kronor.

Länsstyrelsen har vidare beräknat, att i merfrakter samt i ränte- och lagringskostnader för ovan angivna gods näringslivet åsamkats merutgifter på 1 127 000 kronor.

Förestående siffror torde ytterligare belysa i vilket stort ekonomiskt sammanhang isbrytarberedskapen och säkerhetsanstalterna för sjöfarten måste betraktas.

Det är ur många synpunkter tillfredsställande, att föredragande statsrådet ansett sig kunna godta en höjning av anslaget till dessa säkerhetsanstalter för nästkommande budgetår.

Detta utesluter inte en stark oro för att sjöfartsstyrelsens hemställan om anslag på denna punkt nedskurits från begärda 5 004 000 kronor till av departementschefen förordade 1 700 000 kronor på driftbudgeten och 800 000 kronor på kapitalbudgeten.

Det synes redan nu uppenbart, att en höjning av detta anslag är erforderlig med hänsyn till möjligheterna att någorlunda tillfredsställande kunna trygga en önskad sjöfart i Bottenviken.

Som ytterst angelägna företag må särskilt följande omnämnas:

1. Fullbordandet av Nygråns fyrplats utanför Piteå. Detta arbete synes under alla förhållanden böra fortgå.
2. En fast fyr i Norströmsgrund utanför Luleå. Härvid är att observera, att nya malmhamnen, som enligt beslut skall uppföras på Sandön, blir tillgänglig för de mest djupgående fartygen, vilket motiverar en upprustning av säkerhetsanstalterna utanför Luleå.
3. Radiofyr på Malören.
4. Förberedelserna för en fast fyr i Östra Kvarken bör snarast igångsättas.

De av sjöfartsstyrelsen motiverade anläggningarna vid Stora Fjäderäggs fyrplats och behovet av nytt lotsdistriktsfartyg för övre norra distriktet måste också bedömas som oundgängliga.

Om möjligt ännu kraftigare skäl talar för en intensifierad sjömätning.

De nordliga farvattnen är eftersatta på ett sätt, som varken av ekonomiska eller säkerhetsskäl kan försvaras. Sjöfartsstyrelsen vitsordar, att en betydande eftersläpning finns i norr. Denna mening understrykes ytterligare av chefen för marinen, som framhåller vikten av att utbyggnaden av säkerhetsanstalterna i första hand bör avse just de nordliga, hittills eftersatta farvattnen.

För att detta skall vara möjligt synes en höjning av det anslag föredragande statsrådet förordat för här ifrågavarande ändamål vara ofrånkomlig. Ett någorlunda effektivt minimiprogram torde kräva, att anslaget uppräknas från 1 700 000 kronor till åtminstone 2 550 000 kronor på driftbudgeten, vartill kommer av departementschefen förordade 800 000 kronor på kapitalbudgeten.

Den föreslagna höjningen synes oss synnerligen väl motiverad ur statsfinansiella synpunkter, eftersom en förbättrad isbrytarberedskap och förbättrade säkerhetsanstalter kan avsevärt förlänga seglations säsongen. En förlängd seglation medför i sin tur ökad sysselsättning för olika grupper arbetare. Då sysselsättnings svårigheterna på grund av inställd seglation är mycket besvärande just i Norrbottens kustland och beredskapsarbeten med allmänna medel måste anordnas, bör angelägenheten att bereda folk sysselsättning beaktas vid prövning av anslag, som här är fråga om.

Utän något yrkande i sakfrågan torde den allmänna debatten om isbrytarberedskapen berättiga, att byggnadsprogrammet för isbrytare berörs i största korthet. Det har ju ifrågasatts, att detta program skulle anses vara förverkligat för överskådlig tid framåt, sedan statsisbrytaren Oden i sinom tid blir färdigställd. De två senaste höstarnas issvårigheter i Bottenviken ger emellertid starka skäl för en motsatt mening. Med hänsyn till den avsevärda tid byggandet av en isbrytare kräver vore det därför välbetänkt, om denna fråga företogs till slutlig prövning utan onödig tidsutdräkt.

Med stöd av det anförda hemställer vi,

att riksdagen vid behandling av frågan om anslag till säkerhetsanstalter för sjöfarten under budgetåret 1957/58 under tionde huvudtiteln, punkt 66, måtte anvisa ett reservationsanslag av 2 550 000 kronor samt därvid uttala, att vid anslagets fördelning seglationsförhållandena i Bottenviken bör ägnas särskild uppmärksamhet.

Stockholm den 24 januari 1957

Olof Wiklund

Ivar Jansson

R. Lassinantti

Kalix

Annie Jäderberg

Harald Larsson

i Hedenäset

Nr 155

Av herrar **Nilsson** i Tvärålund och **Börjesson**, om ökat anslag till bidrag till anläggningar för vattenförsörjning och avlopp.

(Lika lydande med motion nr 110 i Första kammaren.)

Stockholm den 24 januari 1957

Jan Ivan Nilsson

i Tvärålund

Fritz Börjesson
