

## Nr 510

Av herr Westberg, om byggande av ytterligare isbrytare.

Isbrytarproblemen har efter den hårda vintern 1962—1963 fått ökad aktualitet.

För att det moderna industrisamhället skall fungera fordras en kontinuerlig tillförsel av importvaror, och lika viktigt är att exportartiklarna flyter ut i en jämn ström.

Sjötransporterna, som i de flesta fall ställer sig lämpligast och billigast, måste därför hållas i gång i största möjliga utsträckning. Många varuslag, t. ex. olja, kol, malm, trävaror etc. kan för övrigt inte utan stora olägenheter fraktas landvägen.

I en artikel i Teknisk Tidskrift 1958, s. 561—563, kallad »Vattenvägarna behöver också upprustas», har professor Torsten Åström gjort en jämförelse mellan land- och sjötransporter. Vid den aktuella tidpunkten (1956) utgjorde transportkostnaden med »fjärrbilar» 12 öre per tonkilometer. Godstrafiken på järnväg kostade ca 10 öre per tonkilometer medan tonkilometerkostnaden vid sjötransporter kunde beräknas till 1,1—0,6 öre. Vid större fartyg minskas kostnaden ytterligare.

Uppenbarligen måste det ur nationalekonomisk synpunkt vara eftersträvansvärt att i största möjliga utsträckning använda sig av sjötransporter.

På grund av Sveriges geografiska läge med dess kalla vintrar är möjligheterna till sjötransporter under den kalla årstiden begränsade. Genom tillkomsten av isbrytare har dock skeppningssäsongen kunnat utökas väsentligt. Sålunda beräknas tiden för hamnarnas vinterstängning ha minskat med upp till 8 veckor, sedan verksamheten med statsisbrytare påbörjades. Men alltfört vållar isförhållandena vid våra kuster svårt avbräck på sjöfarten vintertid, vilket medför bekymmer inte minst för den norrländska industrien.

Vi upplevde förra vintern hur viktigt det är att vår isbrytarberedskap är tillräckligt hög. Storleken av denna beredskap kan visserligen diskuteras, men med vår nuvarande beredskap kan vi inte enligt expertisen under svåra isvintrar hålla hamnarna på Norrland öppna, när isförhållandena kräver assistens för fartyg på väst- och sydkusten. De svåra isvintrarna återkommer tämligen regelbundet vart 4:e eller 5:e år. Förra vintern fick man t. ex. stänga Gävlehamnen redan i slutet av januari.

Vi är alla medvetna om, hur angeläget det är för Sveriges export och försörjningsmöjligheter, att sjöfarten så långt möjligt är hålles öppen även

vintertid. Det skärpta konkurrensläget för t. ex. skogsindustrien har ökat behovet av kontinuerliga leveranser. För det norrländska näringslivet måste det vara synnerligen betydelsefullt att få vara tillförsäkrad tillgång till sjötransporter under en längre tid av året. Det betyder stora kostnadsbesparingar och det ökar konkurrenskraften om skeppningssäsongen förlänges. Möjligheterna till expansion och därmed bättre sysselsättningsmöjligheter skulle uppenbarligen bli större. Stuveripersonal och hamnarbetare skulle få jämnare sysselsättning.

Det är också möjligt att väsentligt utöka skeppningssäsongen, om isbrytarberedskapen utbygges. Isbrytarchefen har redogjort för sin syn på dessa möjligheter i tidskriften Sveriges Flotta nr 10 1963, s. 142, där han visar att man med en ganska begränsad ökning av isbrytarberedskapen kan utöka skeppningssäsongen ända upp till 26 dagar. Det skulle skapa värdefull trygghet vid industriens planeringsverksamhet, när det gäller höst- och vinterleveranserna, om man visste att isbrytarberedskapen var tillräckligt hög. För vår långa kust måste nuvarande antal isbrytare, 1 mindre och 3 större, vara ett alldeles för litet antal. Troligen vore det dubbla antalet mera överensstämmande med behovet, om vi även skulle få inräkna den reserv som alltid är erforderlig. Som jämförelse kan nämnas att Finland har sju och Danmark fem isbrytare.

Med hänsyn till den långa tid som kräves för att förbereda byggandet av isbrytare och den långa leveranstid som erfordras måste det vara angeläget att så snart som möjligt påbörja förberedelserna för nästa bygge.

Med hänvisning till vad ovan anförts får jag därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t  
anhålla att frågan om byggande av ytterligare isbrytare blir  
föremål för prövning och beslut.

Stockholm den 25 januari 1964

*Olle Westberg*