

Nr 5.

Av herr **Palmstierna m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om anordnande av isbrytning vid Norrlands kuster m. m.

Bland de svårigheter, som det norrländska näringslivet har att kämpa emot, och vilka i hög grad hindra ett tillgodogörande av de ekonomiska resurser, vilka förefinnas i övre Sverige, utgör sjöfartens upphörande och hamnarnas stängande till följd av tidig isbildning en av de mest betydande. Under lång tid av året blockeras kusten av is och näringsverksamheten avstänges från sina förbindelser över sjön med de stora handelsvägarna. Samfärdseln sjöledes avstannar och arbetet i hamnarna upphör. Avsättningen av Norrlands råvaror och industriella produkter kan icke längre taga sig väg över Bottenhavet och måste till väsentlig del förläggas till annan tid av året. Likaså måste importen av förnödenheter och förbrukningsartiklar till industrien så gott som uteslutande ske under den isfria perioden, varför varorna för vinterns behov hopas i förväg, varigenom också kostnader åsamkas. Den ojämna rörelse näringslivet på grund av dessa förhållanden är underkastat, framkallar även starka växlingar på arbetsmarknaden, och delar av kustbefolkningen, vilka icke givas tillfälle att vid vinterns början ägna sig åt skogsavverkningen i samma grad som befolkningen längre inne i landet, bli vid sjöfartens slut utan arbete och nödgas gå arbetslösa längre eller kortare tid. Särskilt är detta förhållandet i städerna, där alla arbetare, vilka direkt eller indirekt äro beroende av handelsomsättningen, få vidkännas de umbäranden, vilka förorsakas av dess nedläggande under stor del av året.

Givetvis skulle det för Norrlands handel och industri samt dess arbetarbefolkning betyda mycket, om man lyckades förlänga den tid, som sjöfarten pågår, med några veckor. Härigenom skulle för sågverks- och cellulosaindustrierna den fördelen uppstå, att större möjlighet än eljest bereddes att välja lämplig tidpunkt för en ekonomisk avsättning av dess alster och möjlighet kunde beredas malmtransporten att längre tid, än för närvarande, fortgå över Luleå i stället för att ta vägen till det isfria Narvik. Några veckors längre arbetstid före julen är också ägnat att skänka arbetare, vilka äro beroende av handeln, ökad motståndskraft i kampen för livsuppehållet. Stora ekonomiska och sociala värden kunde följaktligen bevaras, om isens förlamande inverkan på näringslivet under avsevärd tid hölles tillbaka.

Nu har skeppsbyggnadstekniken på senare tid så utvecklats, att isbrytarfartyg kunnat byggas, vilka förmå bana väg genom stark packis. Den senaste inom Sverige byggda isbrytaren av detta slag är den år 1911 för Riga stad av Göteborgs nya verkstadsaktiebolag levererade isbrytaren »Peter der Grosse» med längd överallt 55,5 m., längd i vattenlinjen 52,0 m., största bredd 15,5 m., bredd i vattenlinjen 14,5 m., medeldjupgående 6,45 m., displacement 1,908 ton och en anskaffningskostnad av 900,000 kr. Detta fartyg har såväl beträffande styrbarhet och manöverförmåga som kraft att genomtränga packisen fått synnerligen goda vitsord från myndigheter i Riga. Skall en isbrytare installeras för Norrlandshamnarna, bör densamma icke vara mindre utan snarare ännu något större och starkare än »Peter der Grosse».

Marinförvaltningen och marinstaben ha även uti sitt gemensamma yttrande till statsrådet och chefen för sjöförsvarsdepartementet över en av Stockholms stads hamnstyrelse gjord framställning angående deltagande i anskaffningskostnaden och driftunderhållet för ett isbrytarfartyg, avsett för Stockholms skärgård, uttalat önskvärdheten av att fartyget med oförändrat maskineri och pannor samt displacement borde förlängas c:a 5 m. till c:a 60,5 m. och ökas på bredden med c:a 1½ m. till c:a 17,0 m., men ej göras större djupgående än 6,5 m. Kostnaden för denna moderniserade »Peter der Grosse»-typ skulle enligt till Stockholms stads hamnstyrelse inkomna anbud uppgå till 1,007,000 kr.

Med ett dylik kraftigt fartyg borde man under avsevärd tid kunna öppna väg genom packisen i öppna havet på de platser, där densamma brukar hopa sig, och vissa hamnar kunde, sedan isen väl en gång brutits genom mindre fartyg fortfarande hållas öppna, så att sjöfarten möjligen

kunde t. ex. i Luleå hållas öppen fem à sex veckor längre på hösten d. v. s. hela november månad och en del av december månad, varjämte sjöfarten torde kunna börja någon vecka tidigare på våren.

Det har ansetts att mer än ett större fartyg för brytande av packis sannolikt icke är behöfligt för kusten från Luleå till Gäfle, emedan isen samlar sig vid olika tider utmed kusten. En undersökning av möjligheten att verkställa detta slags isbrytning med ett enda fartyg och efter en gemensam plan för den nämnda kuststräckan är emellertid behöflig, innan något bestämt uttalande i detta avseende kan göras.

Förutom det större isbrytarfartyget torde det vara nödvändigt att inom ett par distrikt stationera mindre isbrytare, som dels skola tjänstgöra, så länge isen är svag, dels, som nyss nämnts, bibehålla farvattnet öppet, sedan det stora fartyget brutit väg. Genom ett planmässigt och på grundval av noggrann kännedom av förhållandena ordnat isbrytarväsen av denna beskaffenhet torde största möjliga effekt av brytningsarbetet kunna vinnas till gagn för det norrländska näringslivet.

Nu är anskaffningskostaden för det större fartyget likväl synnerligen stor och driften samt underhållet kommer troligen icke att understiga en årlig summa av 75,000 kr., vartill då kommer kostnaden för de mindre fartygen, c:a 150,000 kr. för vart och ett. Sådana belopp det härigenom blir fråga om kan man icke förvänta, att Norrlandskommunerna ensamma skola ikläda sig. Hittills ha de också ansett sig tvungna att endast i ringa mån tillgodose behovet av isbrytning. Skall något verkligt resultat vinnas uti denna viktiga angelägenhet, som berör hela den ekonomiska intressesfär, vilken sträcker sig vida kring kuststäderna, så bör ett initiativ tagas från *statens* sida. Det är för övrigt så mycket naturligare, att staten vidtager en dylik åtgärd och lämnar bidrag till företagens utförande, som densamma själv måste anses vara intresserad av dess realiserande med hänsyn till försvaret av Norrlandskusten. Det är på dylika skäl staten åren 1896—1901 beviljat Stockholms stad 10,000 kr. och 1902—1912 12,000 kr. årligen till underhåll av isbrytare och nu även synes vara beredd att lämna ett bidrag såväl till anskaffning som underhåll av en ny isbrytare av den storlek, jag ovan angivit. De norrländska städerna ha all anledning att åberopa samma skäl för lösningen av sin isbrytarfråga som Stockholms stadsfullmäktige lyckats vinna gehör för hos statens myndigheter. Emellertid böra de givetvis själva få vidkännas någon del av omkostnaderna. Hur dessa böra utmätas, och i vad form de kommunala bidragen skola läm-

nas, torde först genom förhandling mellan samtliga intresserade parter kunna bestämmas. Toge staten redan från början hela saken om hand, bleve den säkerligen ordnad på det mest rättvisa sättet.

Det förefaller också, som om praktiska skäl tala för, att *staten* och icke kommunerna åtager sig ärendets beredande och de eventuellt byggda isbrytarfartygens förvaltning. Man kan nämligen icke undgå farhågan att de motstridiga intressena i fråga om detaljer, vilka de olika städerna kunna hysa, lätt skulle föranleda hela sakens fördröjande i det ovissa, såvida de ensamma skola träffa uppgörelse sinsemellan. Likaså bleve det säkerligen föremål för ständiga tvister huru fartygens brytnings-terminer av isen under olika tider eller deras stationerande skulle bestämmas, för den händelse avgörandet härom uteslutande låge i städernas hand. Den mest praktiska lösningen synes följaktligen i detta fall vara, att staten verkställer utredningsarbetet, föranstaltar om avtals ingående för erhållande av bidrag från kommunerna samt själv låter bygga fartygen, vilka förbliva i dess ägo och förvaltas av densamma för sitt ändamål på det sätt, staten efter förhandling med respektive städers myndigheter finner bäst ägnat att tillmötesgå rådande behov.

På grund av det anförda får jag således värdsamt hemställa:

att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning angående lämpligaste sättet att åstadkomma isbrytning utmed Norrlandskusten i dess hamnar och vid dess kustorter och för Riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda; samt

att Riksdagen måtte för verkställande av nämnda utredning anvisa ett belopp av 5,000 kr.

Stockholm den 17 januari 1913.

Erik Palmstierna.

J. E. Berglund.

Fabian Månsson.

Ernst Lindley.

Ernst Hage.

C. A. Svensson.