

## Nr 37.

Av herrar **Lindström** och **Fagerlin**, om anslag för anskaffande av ett *havsisbrytarefartyg* för statens räkning.

På grund av beslut vid 1916 års riksdag, efter motion av hrr Lübeck, Thore, Lindman, Kaijser och Zelahn, anhöll riksdagen i skrivelse den 20 maj 1916, nr 144, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna ävensom för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda. I anledning härav har Kungl. Maj:t den 13 februari 1917 funnit gott uppdraga åt en kommitté att verkställa den av riksdagen begärda utredningen. Till ordförande i denna kommitté förordnades generaldirektör V. Linder samt till ledamöter kommerserådet P. G. Friberg, sjökapten O. F. Hedborg, direktör E. Lange och civilingenjör S. Lübeck. Såsom sekreterare hos kommittén har tjänstgjort civilingenjören P. G. Hörnell.

På särskilda förslag av handelskammaren i Gävle, Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare samt Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare hava till samråd med kommittén kallats disponenten E. Lindström i Bollnäs, disponent-direktören E. A. Enhörning i Sundsvall och vice konsuln G. Tjulin i Skellefteå.

Kommittén, som antagit namnet Vintersjöfartskommittén för Norrland, ingav till Kungl. Maj:t den 19 mars 1918 en utförligt motiverad framställning med hemställan om proposition till 1918 års riksdag om utförande för statens räkning av ett *havsisbrytarefartyg*, för vilket ändamål borde anvisas å tilläggsstat för år 1918 ett belopp av 50,000 kronor och å extra stat för år 1919 ett belopp av 1,500,000 kronor. Den totala kostnaden beräknades i början av år 1918 till c:a 5,000,000 kronor.

Endast den långt framskridna tiden och de på riksdagens bord hopade ärendena torde hava föranlett, att proposition rörande havsisbrytaren icke blev till 1918 års riksdag avlåten. Med skrivelse den 16 oktober 1918 har vintersjöfartskommittén sedermera ingivit en kompletterande utredning jämte ritningar över den föreslagna isbrytaren, utarbetade av ingenjören G. Bremberg, och hemställde — då denna utredning bekräftat kommitténs tidigare framställning — att proposition i ärendet måtte avlåtas till 1919 års riksdag.

Så har dock ej skett och torde anledningen härtill få sökas i det under tiden försvårade statsfinansiella läget. Detta har likväl icke förhindrat upptagande i statsverkspropositionen av ett anslag å extra stat för 1920 av 800,000 kronor till en isbrytare för Väneren, varom utredning av riksdagen begärdes först år 1917, medan däremot den äldre frågan om havsisbrytare för Östersjön icke omnämnts i statsverkspropositionen. Under dessa förhållanden synes det emellertid vara angeläget och viktigt att riksdagen får i ett sammanhang behandla dessa båda frågor.

Till en början må här lämnas en redogörelse för viktigare uttalanden i vintersjöfartskommitténs tryckta framställning den 19 mars 1918 — till vilken i övrigt hänvisas — jämte kompletterande smärre uppgifter från senare verkställd utredning inom kommittén, vars arbeten inom den närmaste tiden lära vara fullbordade.

Efter att hava redogjort för alla under riksdagsbehandlingen 1916 avgivna yttranden från statsmyndigheter, handelskammare och enskilda näringsorganisationer, samtliga livligt tillstyrkande att ansträngningar måtte göras att *förlänga tiden för vintersjöfart på norrlandskusten*, har kommittén i fråga om *den ekonomiska betydelsen* härav kraftigt understrukit de synpunkter, som i såväl motionen och däröver avgivna yttranden som i riksdagens skrivelse kommit till uttryck, och fortsätter:

»Under krigsåren hava Norrlands industriella och ekonomiska förhållanden som bekant varit så oregelbundna, att några säkra slutsatser på grund av utvecklingen under denna tid icke kunna dragas. Kommittén vill dock fästa uppmärksamheten vid att ett flertal norrländska industrier företagit betydande utvidgningar samt att nya industriföretag tillkommit eller planerats, däribland flera sådana, som åsyfta längre driven förädling av råvaror och som därmed äro i än högre grad beroende av möjligast jämna avsättningsförhållanden. Som exempel må nämnas ett stort pappersbruk vid Matfors nära Sundsvall och de betydande järnförädlingsverk, som fullbordats och ytterligare avses tillkomma i Porjus och Luleå. Staten samt kommuner och industriföretag hava förvärvat mäktiga norrländska vattenfall i syfte att tillgodose befintliga och tillämnade industriens växande kraftbehov. En utförlig belysning av de vid den norrländska vattenkraftens ökade utnyttjande under närmaste tiden knutna förhoppningarna och möjligheterna har i dessa dagar framlagts i de s. k. vattenfallssakkunnigas betänkande, och tillåter sig kommittén att i detta viktiga avseende hänvisa till vad därom anföres.»

# I fråga om *vintersjöfartens svårigheter* framhåller kommittén bl. a.:

»De norrländska fyrskeppen ligga redan nu så länge på sina stationer, att deras intagande ofta är förenat med svårigheter och ej alldeles utan risk för folk och materiel. Med kraftigare fyrskepp och fyrskeppsmaskinerier torde visserligen ytterligare något kunna vinnas framför allt i samband med starka isbrytarefartyg, vilka jämväl äro i stånd att åt fyrskeppen bereda visst skydd mot hjälplösheten i drivisen. Då havet på allvar fryser till samt drivisen tillväxer i styrka och omfång, kunna dock fyrskeppen, enligt vad erfarenheten tydligen ådagalagt, ej längre hålla sina stationer, huru starka de än må göras och vilka ytterligare kostnader man än må nedlägga på dem. Man måste därför enligt kommitterades mening vid planerandet av vintertrafik sjöledes å Norrland räkna med, att vinternavigeringen fortgår i väsentlig grad oberoende av de flytande säkerhetsanstalterna.

För att en någorlunda tryggad vintersjöfart under sådana försvårade omständigheter skall kunna fortgå måste man söka att

dels begagna sig av sådana vinterfarleder till sjöss, som med minsta svårighet för isnavigeringen erbjuda de säkraste och djupaste farvattnen för att ej mindre för de isbrytande fartygen än för istrafikanterna undanröja de värsta svårigheterna i navigeringshänseende,

dels utvälja vissa vinterhamnar, vilka genom sitt läge till öppet vatten i det längsta bereda tillfälle till lätt och säker angöring av fartyg i vintertrafik och vilka i övrigt erbjuda goda förutsättningar för att export och import av varor i det längsta skall kunna obehindrat fortgå,

dels söka genom fulländning av isunderrättelseväsendet och de meteorologiska iakttagelsernas utsträckning och bättre tillgodogörande erhålla den trygghet för vinternavigeringen, som kan stå att utvinna.»

Efter att hava belyst norrlandsindustriens sannolika utveckling längs de vattenkraftrika älvdalarna och järnvägsnätets förbindelser med hamnar vid såväl svenska som norska kusten uttalar kommittén i fråga om *lämpliga vinterhamnar*:

»Vid den slutliga lösningen av det norrländska vintersjöfartsproblemet torde det bliva oundgängligt att särskilt med hänsyn till konkurrensen över Norge inrikta sig på strävan att utse vissa för angöring och vintersjöfart lämpliga hamnar, på vilka vintertrafiken med särskild fördel och minsta möjliga avbränningar kan koncentreras och med vilka järnvägsförbindelserna samtidigt på lämpligaste sätt kunna ordnas för exportgodsets samlande och de importerade varornas distribuering.»

Som sådana hamnar utpekar kommittén i första rummet Luleå och Skelleftehamn i Bottenviken samt Holmsund, Örusköldsvik, Härnösand, Sundsvall, Vallvik-Ljusne och Gävle i Bottenhavet. Med hänsyn till trafikens nuvarande omfattning och distriktets utvecklingsmöjligheter samt relativt gynnsamma isförhållanden vore Härnösand och Sundsvall av särskilt framträdande betydelse.

Kommittén har under medverkan av professor N. Ekholm och ingenjör K. Halldin låtit verkställa omfattande, nyligen avslutade under-

sökningar rörande *isförhållandena i Bottenhavet* och har därjämte låtit anställa direkta isundersökningar i skärgårdarna och havsbandet under år 1917. Av dessa undersökningar har framgått, att man, genom anlitan av havsisbrytare och lokala isbrytare i avsedd omfattning, bör kunna upprätthålla sjöfarten på Norrland under avsevärt större del av året än nu vanligen är fallet. För kuststräckan söder om Kvarken borde sålunda en förlängning med *minst en månad vid vinterns inbrott och någon vecka vid dess slut* kunna ifrågakomma; längre norrut blir förlängningen något mindre.

Efter en redogörelse för moderna hjälpmedel i fråga om *underrättelseväsendet*, såsom trådlös telegrafi eller telefoni, undervattenssignaler, praktisk issignaltjänst i förening med upprättande av iskartor m. m., betonar kommittén *isbrytarefrågans* dominerande betydelse.

»Den viktigaste förutsättningen för vintersjötrafikens uppkomst och utveckling torde sålunda vara, att isbrytarefartyg, som erfordras för trafikens understödjande ute till havs och i de yttre farlederna, anskaffas. Statens kraftiga ingripande kan härvid icke undvaras. Först i anslutning till en sådan fast stomme för vidare påbyggnad kan frågan om vintertrafik i dessa farvatten mera slutgiltigt lösas. Endast under denna förutsättning kunna lokala isbrytare, anskaffade och arbetande enligt av staten godkänt system, finna lämplig användning, de flytande säkerhetsanstalterna göras mera effektiva, de meteorologiska observationerna göras fruktbarande för denna sjöfart genom ett till yttre havet utvecklat, på moderna hjälpmedel baserat underrättelseväsende och för vintertrafiken lämpliga fartyg med fördel anskaffas i tillräcklig mängd, så att samfärdseln kan utvecklas till vinst och förkovran för ej mindre Norrland än landet i dess helhet.»

Efter en ingående utredning rörande olika slag av isbrytare har kommittén i samråd med ingenjör *G. Bremberg* föreslagit dels en *havs-isbrytare* av ungefär samma typ som Stockholms stads Isbrytaren II, men med starkare maskineri, dels *lokala isbrytare* av olika styrka för de olika hamnarna allt efter isförhållanden och trafikens väntade omfattning. De sistnämnda, som avses anskaffade helt genom ortsintressenternas försorg, lämnas här åsido; för havsisbrytarens konstruktion och kostnad skall här nedan lämnas närmare redogörelse.

Vidare har kommittén, delvis efter den första skrivelsens avgivande, i samverkan med direktören *H. G. Hammar*, ingenjören *A. Boo* och förste byråinspektören *A. Lindblad* verkställt ingående utredning om merkostnaderna för den *isförstärkning av lastfartyg*, som kan anses erforderlig för upprätthållande av här ifrågasatt vintersjöfart på norrlandshamnarna. Därav har framgått att dessa merkostnader, som vid nyanskaffning uppgå till 5 à 10 procent, ej spela någon avsevärd roll och att på dylikt sätt beskaffade fartyg icke — såsom man synes hava

befarat — komma att bli underlägsna andra fartyg med hänsyn till möjligheterna att med ekonomisk fördel vid tider av öppet vatten ombesörja varutransport. Av de sist anförda sakkunniges utlåtanden anser kommittén sig t. o. m. kunna draga den slutsatsen, att mera motståndskraftiga och med starkare maskineri utrustade lastfartyg redan vid vanlig fraktfart erbjuda sådana fördelar i jämförelse med svagare och mera långsamt gående fartyg, att man framdeles i regel kommer att anskaffa endast sådant tonnage, som under förutsättning av isbrytarhjälp med nöjaktig säkerhet kan i avsedd utsträckning upprätthålla vintertrafik på Norrland.

Vad *säkerhetsanstaltens* nödiga utveckling beträffar hava kommitténs undersökningar givit till resultat, att kostnaderna härför komma att bli av underordnad betydelse. Detta gäller såväl med avseende å fyr- och lotsväsendets behov av ökad materiel och arbetskraft som ock beträffande issignalväsendets ordnande.

I fråga om havsisbrytaren anför kommittén bl. a. följande:

»Om man bortser från det visserligen icke obetydliga utlägg av statsmedel, som utgått för anskaffning, drift och underhåll av Stockholms stads Isbrytare II ävensom eljest för öppenhållande av vintertrafik å Stockholm, har svenska staten hittills knappast nedlagt några kostnader på utvecklingen av vintersjöfart på våra kuster.

Användandet för statsverket och utom Stockholms skärgård av denna isbrytare förutsätter särskilda assurancesöverenskommelser och är för övrigt förknippat med så stora formella svårigheter och därav följande tidsutdräkt, att det endast i utomordentliga fall kan ifrågasättas. Enligt kommitténs redan antydda åsikt utgör det ett viktigt statsintresse att snarast möjligt anskaffa och sätta i bruk ett dylikt fartyg, som kan komma till användning utanför Stockholms skärgård och dirigeras genom statsverkets försorg. Under sådana vintrar som de sistförflutna 3 årens är det utom allt tvivel, att en statens isbrytare varit väl behövlig i Östersjön även söder om Gävlebukten. Vid många tillfällen, som ännu torde vara i färskt minne, hava de trafikerande fartygen hämmats i sin rörelse av isen, blivit instängda och råkat i fara bland isarna samt sålunda varit i behov av isbrytarhjälp. År efter år bekräftar sig vidare erfarenheten om, att fyrskeppen å våra kuster för att kunna i det längsta utnyttjas på sina stationer så som sjöfarten allt kraftigare kräver måste kunna repliera på statens isbrytarehjälp vid intagandet. Det är härav tydligt, att redan med den vintersjöfart, som för närvarande pågår å våra Östersjöhamnar, behövligheten av en havsisbrytare, som dirigeras genom statsverket, är påfallande även oberoende av den norrländska vintersjöfarten.

Trafikerande fartyg och uteliggande fyrskepp skulle för visso mindre bli utsatta för vanskligheter, om man hade möjlighet att vid trängande behov komma dem till undsättning. Ett stöd för denna uppfattning finner kommittén i en rapport från befälhavaren å Sveabolagets ångare »Heimdall», som våren 1917 med sitt fartyg förhjälppte en hel flottilj ångbåtar genom Bottenhavets isar till Finland; han yttrar: »Sådana vintrar som de båda sista är ju vintertrafik i Bottenhavet utesluten, men alltid kan trafiken vår och höst förlängas med starka båtar, om säkerhet att få assistens finnes. Även kan man ju tänka sig olika vintrar, då trafiken på Nedre Bottenhavet kunde pågå

nästan hela vintern, om assistens i händelse av behov med visshet kunde påräknas.»

Att assistens i händelse av behov finnes att tillgå, är säkerligen den viktigaste förutsättningen för vinternavigeringens trygghet.

Ett enda fartyg kan visserligen ej räcka till överallt, men det kan dock inom begränsade områden i hög grad nedbringa riskerna för infrysning och haveri. Under dessa år har i några fall isbrytarhjälp måst rekvideras från våra grannländer Tyskland och Finland; men sådan kan ju endast mera undantagsvis stå till buds.

Obestriddt är, att en havsisbrytare alltid bliver av den största betydelse för Norrland, vars vintersjöfartsfråga endast därigenom torde kunna bringas ur sitt latenta läge. Anskaffandet av en statens havsisbrytare skulle säkerligen i högre grad än något annat vara ägnat att framkalla verksamma åtgärder från de enskilda ortsintressenternas sida till utveckling av vintersjöfart på Norrland och således visa sig väl värt de betydande ekonomiska uppoffringarna.»

Rörande kostnaden för anskaffande av en havsisbrytare har kommittén fört omfattande förhandlingar med kommunala och industriella ortsintressenter längs norrlandskusten, bl. a. i syfte att dessa skulle gemensamt tillskjuta halva kostnaden under villkor att dessa tillskott av staten återbetalades endast i den mån de olika isbrytardistrikten — efter återgång till rimligare fartygspriser — anskaffade sådana lokala isbrytare, som för ett effektivt samarbete i vintersjöfarten befunnes erforderliga. Under denna form tecknades mycket betydande bidrag, vilka dock under trycket av rådande konjunkturer å trävarumarknaden icke uppgingo till hela det avsedda beloppet. I stället fattades dock på flere håll beslut om anskaffande snarast möjligt av lokala isbrytare. Emellertid ansåg sig kommittén sedermera böra föreslå, att havsisbrytaren anskaffades helt genom statens försorg och detta av följande skäl:

»Vid eventuellt inträdande nödvändighet att till ytterlighet hushålla med tillgängligt handelstonnage vore det uppenbarligen en stor nackdel för staten, om dess förfoganderätt över havsisbrytaren vore så begränsad, att staten ej kunde understödja just den trafik, som på bästa sätt gagnar landet i dess helhet. Möjligheten till intressekonflikter av ifrågavarande art är tydligen ej utesluten, därest vid havsisbrytarens anskaffande bidrag från enskilda intressenter tagas i anspråk. Även om man tänker sig, att mellan staten och dessa bidragsgivare träffades sådant avtal, att staten ensam ägde bestämmanderätt över fartyget, är det att vänta, att ett till synes berättigat missnöje skulle uppstå, om, i synnerhet vid tider av svår brist på transportmedel, havsisbrytaren i särskilt trängande fall, t. ex. om Stockholms stads isbrytare utsattes för haveri, toges i anspråk för verksamhet utanför bidragsgivarnas intresseområden. Av dessa skäl och då den ökning i utgift, som drabbar staten, ifall den ensam bekostar havsisbrytaren, inskränker sig till ränta under några få år på de ifrågasatta bidragen, finner kommittén det vara ur statens synpunkt fördelaktigast, att den ensam bekostar företaget. Kommittén är därjämte av den bestämda övertygelsen, att de olika orterna i Norrland komma att finna det med sina intressen förenligt att söka tillgodogöra sig de ökade möjligheter till vintersjöfart, vilka inträda i och med havsisbrytarens anskaffande. Av svaren å kommitténs förfrågningar hos de olika ortsintressenterna, främst städerna,



synes nämligen framgå, att de äro beredda att skaffa sig lokala isbrytare till erforderlig utsträckning, så snart kostnaderna härför bliva överkomliga.»

Hänsyn till den rådande *dyrtiden* borde enligt kommitténs mening icke föranleda uppskov med fartygets byggande, och yttrar kommittén härom:

»Den oerhört stegrade kostnaden för arbete och materialier inom skeppsbyggnads-industrien försvårar givetvis i hög grad möjligheten att omedelbart vidtaga *alla* de åtgärder, som krävas för genomförandet av en mera fullständig plan för förbättring av vintersjöfarten på Norrland. Det har med hänsyn särskilt till dessa dyrtidsförhållanden från flera håll satts i fråga, huruvida tidpunkten ens kan vara lämplig att underkasta sig de betydande ekonomiska uppoffringar, som anskaffandet av blott en enda havsisbrytare innebär. Härtill kommer, att svårigheter av enahanda art möta de norrländska samhällena vid deras strävanden att anskaffa lokala isbrytare.

Kommittén har i det föregående bemött vissa argument, som anförts mot omedelbart anskaffande av en havsisbrytare. Sålunda har kommittén sökt påvisa, att även anskaffandet omedelbart av blott en havsisbrytare skulle medföra en avsevärd förbättring av vintertrafiken samt att en eventuell knapphet å isförstärkt tonnage ej skulle, såsom förmenats, utgöra hinder för att havsisbrytaren komme till avsett gagn. Tvärtom håller kommittén före, att nämnda eventualitet innebär vägande skäl för att ställa till sjöfartens förfogande en lämplig havsisbrytare och därigenom möjliggöra det tillgängliga tonnagets utnyttjande så effektivt som möjligt. Kommittén anser anskaffandet utan tidsutdräkt av en havsisbrytare i själva verket utgöra en säkerhetsåtgärd, som bör dikteras av hänsyn ej endast till det närmaste behovet under rådande tryckta förhållanden utan ock till det ytterligare stegrade behov av varuforsling från och till Norrland, som under perioden efter det blivande fredsslutet måste göra sig gällande. Den av kommittén förordade åtgärden bör sålunda enligt dess mening betraktas även som ett led i den ekonomiska fredsberedskapen och i strävandena överhuvudtaget att göra vårt land rustat att hävda sin ställning i den stundande ekonomiska tävlingen nationerna emellan. Även riksdagen har vid flera tillfällen skänkt beaktande åt denna angelägenhet. Rätta tidpunkten för igångsättande av ett målmedvetet arbete för vintersjöfartens förbättring synes nu vara inne och ej kunna utan menliga påföljder försittas. Kommittén har emellertid även för sin del hyst ej ringa tvekan om lämpligheten av att påyrka sakens omedelbara realiserande, vilken tvekan helt naturligt varit, föranledd av de åberopade höga anskaffningskostnaderna för en havsisbrytare. Vid ett noggrant övervägande av ovan utvecklade synpunkter har kommittén dock fått dessa sina betänkligheter hävda och detta desto mer, som åtminstone ett begränsat uppskov, vilket ur saklig synpunkt icke är tillrådligt, knappast torde kunna förväntas medföra ens fördelen av någon mera avsevärd reduktion av kostnaden. Kommittén förutsätter nämligen, att vid isbrytarefartygets beställning bestämmelser träffas i den riktning, att vid eventuellt sjunkande materialpriser en motsvarande minskning i byggnadspriset automatiskt inträder genom stipulerande av en s. k. glidande prisskala.»

Efter att hava erinrat om att åtskilliga kommuner begärt och erhållit rätt att upptaga *isbrytareavgifter* i form av höjda hamnavgifter anför kommittén:

»Vid bedömande av frågan huruvida även staten bör betinga sig avgift såsom vederlag för havsisbrytarens verksamhet gäller i främsta rummet att avväga, om det gagn för det allmänna denna verksamhet kan antagas medföra uppväger de betydande kostnaderna för en sådan isbrytares anskaffande, drift och underhåll. Kommittén har vid öfvervägande härav kommit till den uppfattning, att det åsyftade gagnet har så vittgående betydelse, att det bör vara avgörande i nämnda hänseende. — — — För allt fall anser kommittén icke tillrådigt att, innan någon större utsträckning av vintertrafiken kommit till stånd, lägga den starka hämsko på redarnes benägenhet att anskaffa och disponera tonnage för vintersjöfart på eljest avstängda hamnar, som åläggandet av en särskild avgift jämväl för havsisbrytningen skulle utgöra. En sådan avgift måste nämligen, även om densamma skall täcka blott driftkostnaden för ett havsisbrytarefartyg, beräknas utgå med jämförelsevis högt belopp, helst trafiken till en början torde bliva av begränsad omfattning. Avgiften skulle sålunda tilläventyrs verka i rent prohibitiv riktning. I anslutning till den uppfattning angående avgiftsfrågan, som gjort sig gällande i Finland, där till och med en nedsättning i den ordinarie avgiften ansetts lämplig, anser sig kommittén sålunda böra förorda, att man tillsvidare avstår från påläggandet av en särskild havsisbrytareavgift, vilken tvivelsutan skulle motverka själva syftet med isbrytarefartygets anskaffande. — — —

Kommittén vill dock hava uttalat som sin uppfattning, att, därest förhållandena skulle framdeles därtill föranleda, det ej bör vara uteslutet, att staten i någon form söker få ersättning för sina utlägg vare sig genom upptagande av avgifter å de trafikerande fartygen eller på annat sätt.»

Slutligen redogör kommittén för den föreslagna *havisbrytarens konstruktionsdata*:

»Längd överallt .....	61,00	meter
Längd mellan innerkant av stävar.....	55,14	»
Största bredd på spant .....	17,00	»
Mallat djup i sidan till huvuddäck .....	6,48	»
Mallat djup i sidan till övre däck.....	8,76	»
Djupgående akter vid isbrytning c:a.....	6,50	»
Deplacement vid 6,5 m. djupgående akter c:a.....	2,250	tons
Akterliga maskin vid normal gång c:a .....	2,400	ind. hkr.
Akterliga maskin vid forcerad gång c:a.....	3,200	» »
Förliga maskin vid normal gång c:a .....	600	» »
Förliga maskin vid forcerad gång c:a.....	800	» »

*Kostnaden* beräknas av kommittén på grund av preliminära anbud under år 1918 som nämnt till 5 millioner kronor vid användande av svenskt material, och anslogs byggnadstiden å inhemskt varv till ungefär 2 år. Den *normala årliga drift- och underhållskostnaden* beräknades med ledning av motsvarande kostnader för Stockholms stads isbrytare, men med 25 procents förhöjning, till c:a 200,000 kronor.

Kommitténs fortsatta utredningar om vintersjöfartsfrågans allmänna innebörd hava veterligen icke i något avseende föranlett ändring av det



sålunda relaterade förslaget rörande omedelbart anskaffande av en havsisbrytare. Däremot har en förbättring av läget inträtt genom utsikten till nedgång av fartygsprisen, varigenom, med tillämpande av fallande prisskala vid beställningen, man kan hava anledning hoppas på en lägre anskaffningskostnad än den ovan beräknade. Under loppet av innevarande år bör detta förhållande tydligare komma till synes. Det torde därför vara angeläget att riksdagen, vid godkännande i princip av det föreliggande förslaget, bereder Kungl. Maj:t möjlighet att utan dröjsmål förbereda ett beställande av fartyget, för vilket ändamål dock endast ett mindre anslag å tilläggsstat för år 1919 erfordras. Däremot bör å extra stat för år 1920 anvisas ungefär en tredjedel av kostnaden eller förslagsvis 1,500,000 kronor, varefter återstoden anvisas under 1921 och 1922, då fartyget bör kunna tagas i anspråk.

Utan att förringa betydelsen ur allmänna synpunkter av en effektiv isbrytare för Vänern må här dock betonas att de huvudsakliga skäl, som i detta hänseende anförts i statsverkspropositionen, jämväl kunna — och i förstoraad skala — anses gälla en havsisbrytare för Östersjön-Bottenhavet.

Utvecklingen av vintersjöfarten på Stockholm under det sista årtiondet är ett påtagligt bevis för möjligheten att övervinna de därmed förbundna svårigheterna. Längs norrlandskusten äro svårigheterna uppenbarligen större, ju längre norrut man kommer, men anspråken sträckas därför icke heller till en sjöfart året om, utan endast till en förlängning med en eller annan månad, huvudsakligen vid vinterns inbrott, då man väsentligen har att räkna med fasta isbildningar, icke de vanskliga driv- och packisbildningarna. För detta måls uppnående äro svårigheterna icke större än att de genom målmedvetna insatser från staten, de intresserade orterna och rederinäringen kunna övervinnas, och en statens havsisbrytare är det första effektiva steget på vägen. Därmed vinnes i första hand en väsentlig ökad trygghet för fyr- och lotsväsendet och för den nuvarande sjöfarten under övergångstiderna, men samtidigt också genom vidgad erfarenhet en säkrare utgångspunkt för vidare åtgöranden.

Det finnes icke någon saklig anledning att just vid Stockholm avsluta ansträngningarna för en utsträckt vintersjöfart. I Norrland ligga de stora naturtillgångar i form av trä, järn och andra mineralier samt vattenkraft, vilka utgöra grunden för en mycket väsentlig del av vårt framtida näringsliv och vad därmed sammanhänger. Att uppe i norrland skapa bättre betingelser för dessa naturtillgångars utnyttjande genom förädlingsindustrier, som i sin ordning kunna befrämja och

stödja en vidare utveckling av jordbruk, kommunikationer, kultur och trevnad, är icke enbart ett norrlandsintresse, utan till gagn för hela landets ekonomiska framtid. Ett av de svåraste hindren för denna utveckling, närmast med hänsyn till massgodsfrakterna vid konkurrens med andra industriländer, är isbandet längs kusten, och därför måste detta såvitt möjligt lättas.

På grund av vad sålunda anförts hemställes vördsamt:

*att* riksdagen ville bemyndiga Kungl. Maj:t att avsluta kontrakt om leverans för statens räkning av ett havsisbrytarefartyg att byggas och användas i huvudsaklig överensstämmelse med av vintersjöfartskommittén angivna grunder;

*att* för ändamålet må anvisas ej mindre å tilläggsstat för år 1919 av ett belopp av 50,000 kronor än även å extra stat för år 1920 av ett belopp av 1,500,000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1919.

*Erik Lindström.*

*Axel E. Fagerlin.*

---