

Nr 93.

Av herr **Holmgren**, om anslag till byggandet av ett nytt utsjölodningsfartyg.

Med hänvisning till närlagda skrivelser från Sveriges redareförening, chefen för sjökarteverket, styrelsen för sjökarteverket och Stockholms rederiförening får jag hemställa,

att riksdagen ville till byggandet av ett nytt utsjölodningsfartyg bevilja ett belopp av 870,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1934.

Bj. Holmgren.

Sveriges redareförening,
Göteborg.

Avskrift.

Till KONUNGEN.

I skrivelse den 4 juni 1925 hemställde Sveriges redareförening, att det täcktes eders Kungl. Maj:t föranstalta om, att effektiva åtgärder snarast vidtagas för ett kraftigt påskyndande av sjömätningsarbetet längs våra kuster och ett snabbare utgivande av sjökort i stor skala.

Föreningen lade härvid huvudvikten på uppmätningen av kustområdena, i det den utgick ifrån, att havet och angöringsområdena inom en icke allt för avlägsen framtid på ett tillfredsställande sätt skulle kunna uppmätas.

I de utredningar, som verkställdes under åren 1926—1931 och vilka avslutats med styrelsens för sjökartverket betänkande och förslag rörande planläggningen av sjökartverkets framtida arbete ävensom beträffande verkets organisation m. m., avgivet den 25 oktober 1930, samt statens organisationsnämnds utredning och förslag rörande sjökartverkets organisation och arbetsuppgifter m. m., avgivet den 8 oktober 1931, har bland annat framhållits behovet av anskaffande av ett sjögående utsjölodningsfartyg.

På grund av det statsfinansiella läget ha några anslag för påskyndande av sjömätningsarbetet icke kunnat beviljas och de verkställda utredningarna ha ännu icke lett till något resultat, utan verkets anslag i stället för budgetåret 1933—1934 måst nedsättas med ett avsevärt belopp.

De nymätningar, som under åren 1930—1932 utförts av angöringsområdena till Landsorts- och Sandhamnslederna ha visat, att havsbotten i Östersjön har en helt annan karaktär, än vad som förut var känt, vilket visar den stora betydelsen av att nymätningar i vidsträcktaste mån verkställas för att bland annat underlätta navigering under gång i tjocka, då man i stor utsträckning är hänvisad till Ortsbestämning med tillhjälp av lodet.

Större delen av Östersjöns öppna vatten väntar emellertid ännu på nymätning och enligt vad föreningen inhämtat kunna betydande delar av dessa mätningar ej på ett tillfredsställande sätt utföras med den fartygsmateriel, varöver sjökartverket för detta ändamål för närvarande förfogar, nämligen två smärre fartyg, respektive 52 och 45 år gamla. Härför erfordras ett med modern materiel utrustat sjögående fartyg.

Med hänsyn till den stora betydelse det har för den allmänna sjöfarten att även Östersjöns öppna vatten snarast möjligt på ett tillfredsställande sätt uppmätas, får föreningen hos Eders Kungl. Maj:t i underdånighet anhålla, att av de medel, 3.7 miljoner kronor, som av riksdagen ställts till Eders Kungl. Maj:ts förfogande, ett erforderligt belopp måtte avses för byggande av ett nytt, sjögående utsjölodningsfartyg.

Göteborg den 28 juni 1933.

Underdånigst

Sveriges redareförening,

J. Nordborg.

H. F. Reuterskiöld.

Avskrift av avskrift.

Till styrelsen för sjökarteverket.

I av chefen för sjökarteverket enligt nådigt brev av den 16 april 1926 av-givet »Betänkande och förslag beträffande åtgärder för påskyndande av sjö-mätningarna och sjökortsutgivningen» anförde denne beträffande behovet av ett nytt utsjölodningsfartyg bl. a. följande:

»Utsjölodning ställer stora krav på lodningsfartyget, för att detta arbete skall kunna bedrivas icke endast effektivt utan även ekonomiskt. De sjökarte-verkets fartyg, som nu användas för utsjölodning, fylla icke närmelsevis måttet i dessa avseenden. Detta omdöme grundar sig på en nära trettioårig erfaren-het, varunder jag haft rikliga tillfällen att göra iakttagelser av denna art. Deras sjövärdighet är långt ifrån tillräcklig. Detta har till följd, att om-tanken om fartygets säkerhet verkar hindrande på arbetet. Sålunda måste alltför stor hänsyn tagas till möjligheterna att före mörkrets inbrott nå tryg-gad ankarsättning och att vid annalkande oväder tidigare än annars avbryta arbetet för gång till hamn. Härigenom minskas den effektiva arbetstiden över hövan. Härtill bidrager även den omständigheten, att fartygen ej kunna föra å skyddad plats uppställda motorbåtar. På grund härav måste vid grund-undersökning å grundbankar långt till sjöss motorbåtar utbogseras långa vägar till och från arbetsplatserna. Vid inträffande hårt väder kunna motorbå-tarna, om arbetet icke i god tid dessförinnan avbrytes, utsättas för stora risker.»

Undertecknad, som själv har 25-årig erfarenhet i här berörda fråga och som under 12 år tjänstgjort som chef å utsjölodningsfartyg, instämmer till alla de-lar i ovanstående yttrande.

Särskilda kommitterade inom kungl. försvarsdepartementet yttrade i sitt den 21 juni 1928 avgivna betänkande ang. sjökarteverkets arbetsuppgifter och organisation m. m. efter att hava förordat installerande av det då ännu inom sjökarteverket oprövade ultrasonora ekolodet följande:

»Med det sagda hava kommitterade icke velat uttala, att icke behov före-ligger att anskaffa ett modernare och mera sjödugligt mätningsfartyg för ut-sjölodningen. Det ligger tvärtom i sakens natur, att fartygsmaterialet i sinom tid måste förnyas och att erforderlig hänsyn därvid bör tagas även till behovet av ett fartyg för gång i öppen sjö. Men det torde vara uppenbart, att möjlig-heten att använda den ultrasonora mätningsmetoden skall i olika avseenden öva inverkan på valet av fartygstyp samt på anspråken på fartygets storlek och maskinstyrka m. m.»

Sjökarteverket har sedermera installerat det ultrasonora ekolodet på sjömät-ningsfartygen Svalan och Falken och äger numera flerårig erfarenhet av bästa sättet att utnyttja dessa lodapparater. Vid uppgörandet av det förslag till ny-byggnad, som bifogas denna skrivelse, ha dessa erfarenheter beaktats.

Styrelsen för sjökarteverket framhöll i sitt den 25 oktober 1930 avgivna »Be-tänkande och förslag rörande planläggningen av sjökarteverkets framtida ar-beten ävensom beträffande verkets organisation m. m.»:

»Ehuru styrelsen icke är beredd att i detta sammanhang framlägga detal-jerat förslag till successiv förnyelse av kartverkets fartygsmateriel, har sty-relsen dock velat fästa särskild uppmärksamhet på det föreliggande behovet av

nybyggnad för sjökarteverkets räkning och tillåter sig hemställa, att Eders Kungl. Maj:t behagade uppdraga åt kungl. marinförvaltningen att i samråd med chefen för sjökarteverket uppgöra förslag till nytt sjögående mätningsfartyg, huvudsakligen avsett för utsjölodning. Styrelsen anser sig icke böra underlåta att framhålla, att frågan om slutliga åtgärder för anskaffande av ett nytt sjömättningsfartyg måste inom den allra närmaste tiden bliva aktuell och detta särskilt även med hänsyn till svårigheterna att å sjökarteverkets nuvarande fartyg vinna lämplig plats för ekolodningsmateriel.»

Statens organisationsnämnd anförde i sin »Utredning och förslag rörande sjökarteverkets organisation och arbetsuppgifter m. m.» avgiven den 8 oktober 1931 bland annat följande:

»I fråga om vad sjökarteverkets styrelse i utlåtandet anført rörande utsjölodningen och den i samband därmed stående frågan om sjökarteverkets fartygsmateriel har organisationsnämnden intet att tillägga. Det ligger i sakens natur, att fartygsmaterielen i sinom tid måste förnyas och att erforderlig hänsyn därvid bör tagas även till behovet av ett fartyg för gång i öppen sjö. *Att behov av nybyggnad av ett nytt sjögående mätningsfartyg redan nu föreligger, synes nämnden genom den förebragta utredningen ådagalagt.*» (Understruket av undertecknad.)

I skrivelse av den 9 december till 1932 års utredning ang. beredskapsarbeten har *styrelsen för sjökarteverket* gjort hemställan om att frågan om nybyggnad av utsjölodningsfartyg måtte upptagas till prövning för att upptagas såsom beredskapsarbete för arbetslöshetens minskande. Ritning och specifikation till ett dylikt fartyg hava utarbetats i kungl. marinförvaltningen varjämte preliminära kostnadsuppgifter för fartygets byggande införskaffats.

Slutligen har *Sveriges redarförening* sistlidna sommar i skrivelse till regeringen hemställt att medel ställes till förfogande för byggande av ett nytt sjögående utsjölodningsfartyg. Föreningen påpekar i sin skrivelse den stora betydelsen för allmänna sjöfarten av att även Östersjöns öppna vatten snarast möjligt på ett tillfredsställande sätt uppmätes. De nymätningar, som under åren 1930—1932 utförts av angöringsområdena till Landsorts- och Sandhamnslederna, ha visat att havsbotten i Östersjön har helt annan karaktär än vad som förut varit känt, varav framgår den stora betydelsen av att nymätningar i vidsträcktaste mån verkställas för att bland annat underlätta navigeringen i tjocka då man i stor utsträckning är hänvisad till Ortsbestämning med tillhjälp av lodet.

Av ovan anförda betänkanden och utredningar m. m. framgår att behovet av ett nytt utsjölodningsfartyg var aktuellt redan 1926. I själva verket var det aktuellt långt tidigare. De för närvarande för utsjölodning använda fartygen Svalan och Falken äro för närvarande resp. 52 och 45 år gamla och synnerligen otillfredsställande i fråga om sjöduglighet och särskilt vad manskapet beträffar i fråga om hygien och drägliga förläggningsmöjligheter. Den tidpunkten torde snart vara inne, då det icke längre är möjligt att utan risk för besättningen använda dem för arbete till sjöss.

Trots att fartygen vart femte år undergå generalbesiktning kan icke undvikas, att det ofta blir beroende på ren slump att icke allvarliga olyckor inträffa.

Som exempel på fartygens dåliga tillstånd kan anföras, att vid Svalans docktagnin efter sommarexpeditionen 1931 visade sig så svåra frätor i bottenplåtarna, att man på två ställen kunde sticka en kniv direkt genom plåten. Att fartyget ej blev läck under expeditionen får man tillskriva turen att rost och bottenfärg i förening hindrade vatten att tränga in. Säkerligen hade en

svår läcka uppstått om fartyget endast några veckor till varit ute på expedition. Vid påföljande år företagen generalbesiktning måste 29 plåtar utbytas. Vid den undersökning som föregick generalbesiktningen, varvid plåtarna invändigt rostknackades, visade det sig, att plåten på ett flertal ställen var så tunn, att arbetet måste avbrytas tills fartyget kom på slip. Akterut uppstod ett hål i bottnen, som provisoriskt måste tätas för att hindra fartyget att sjunka.

Vid skrapning av bordläggningen å Falken under pågående expedition år 1927 uppstodo ett flertal hål i fartygssidan strax ovanför vattenlinjen. Plåten omkring dessa hål kunde utan svårighet sönderbrytas med händerna. Fartyget måste avbryta utsjölodningsarbetet och under återstoden av expeditionen endast tjänstgöra som logementsfartyg.

Visserligen ha fartygen sedermera undergått större reparationer och ett stort antal plåtar ha utbytts, men så länge ej samtliga gamla plåtar i undervattenskroppen blivit utbytta, måste betydande risk anses föreligga för en upprepning av händelser, liknande de ovan relaterade.

Dock måste framhållas, att även om en så dyrbar reparation skulle vidtagas, detta visserligen skulle minska risken för haverier av ovan berört slag, men icke i någon mån tillföra fartyget den sjöduglighet, som kräves för att det skall kunna fylla den uppgift, som beröres i första delen av denna skrivelse.

Den årliga underhållskostnaden är på grund av fartygens höga ålder oproportionerligt hög.

Svalans rustnings- och underhållskostnader under åren 1921— $\frac{1}{7}$ 1933 ha uppgått till 295,000 kr och Falkens under samma tid till 231,000 kr., motsvarande en medelkostnad av respektive 22,600 och 17,800 kr. per år. Som en jämförelse kan nämnas, att medelkostnaden per år för rustning och underhåll av det 10 år gamla sjömättningsfartyget Johan Nordenanekar, som är betydligt större än såväl Svalan som Falken, hittills uppgått till endast 9,200 kr.

Då sjökarteverkets arbetsprogram upptager flera synnerligen viktiga utsjöområden, vilka med nuvarande fartygsmateriel icke på ett tillfredsställande sätt kunna uppmätas, framstår det snart 10-åriga kravet på ett nytt utsjölodningsfartyg än mer trängande.

Bland de områden, som tarva nymätning, må framhållas de redan år 1926 av dåvarande chefen för sjökartverket i hans ovan citerade »Betänkande» särskilt omnämnda områdena:

Finngrundsområdet, speciellt dess utkanter.

Banken mellan Gotska Sandön och Gotland.

Grundbanken syd Gotland.

Knolls grund.

Norra Midsjöbanken.

Södra Midsjöbanken.

Ölands södra grund.

Stora Middelgrund (Kattegatt).

Utöver dessa områden må vidare särskilt nämnas Östersjön mellan fastlandet, Öland och Gotland samt vissa delar av Skagerack, för vilka områden likasom för hela rikets kustfarvatten nymätning i en snar framtid blir ofrånkomlig på grund av att sjöfarten i allt större utsträckning börjar använda ekolodet som hjälpmedel vid navigeringen.

Med överlämnande av ovan omnämnda ritning samt specifikation, förslagskontrakt och preliminära kostnadsberäkningar får jag hemställa, att styrelsen hos Kungl. Maj:t måtte utverka, att medel snarast möjligt ställas till sjö-

karteverkets förfogande för byggande av ett nytt sjögående utsjölodningsfartyg, vilket krav från sjökarteverkets sida icke längre kan undanskjutas.

Stockholm den 20 oktober 1933.

E. Bouweng.

Avskrift av avskrift.

Styrelsen för sjökarteverket.

Till KONUNGEN.

I en till styrelsen för sjökarteverket den 20 oktober 1933 ingiven skrivelse, vilken här närslutes, har chefen för sjökarteverket under utförlig motivering angivit behovet av byggande av ett nytt utsjölodningsfartyg.

I nämnda skrivelse återfinnes jämväl en redogörelse för under senare år avgivna yttranden och framställningar i detta ärende. Härutöver kan anföras, att styrelsen för sjökarteverket i sitt den 25 november 1931 avgivna underdåniga utlåtande över organisationsnämndens utredning ytterligare understrukt det ifrågavarande behovet av ett nytt sjömättningsfartyg på grund av frågans stora betydelse för ett effektivt bedrivande av kartverkets mättningsarbeten.

Av chefens för sjökarteverket ovanberörda skrivelse synes med full tydlighet framgå, att omedelbara åtgärder med nödvändighet måste vidtagas för tillgodoseendet av förenämnda behov, enär sjökarteverkets för sjöfarten synnerligen betydelsefulla arbetsprogram beträffande uppmätning av utsjöområdena eljest icke kan på ett tillfredsställande sätt fullföljas.

Styrelsen, vilken till alla delar giver sin anslutning till de av kartverkschefen i nämnda skrivelse anförda synpunkterna på denna fråga, anser sig särskilt vilja med skärpa understryka de allvarliga risker, för vilka besättningarna å den nuvarande föräldrade fartygsmaterielen för utsjölodning kunna utsättas under sin tjänstgöring till sjöss.

Med ledning av från ett flertal svenska skeppsvarv lämnade uppgifter har kungl. marinförvaltningen ansett sig kunna uppskatta kostnaden för ett dylikt fartyg till 870,000 kronor, inklusive fullständig och modern för sjömätning erforderlig utrustning. Ifrågavarande kostnadsberäkning utfördes under sommaren 1932, varför det med hänsyn till skeppsbyggnadsindustriens nu rådande läge synes sannolikt, att nämnda summa skall kunna nedbringas i händelse av en inom den närmaste tiden skeende fartygsbeställning.

Under överlämnande av chefens för sjökarteverket förenämnda skrivelse får styrelsen för sjökarteverket sålunda hemställa, att det täcktes Eders Kungl. Maj:t att föranstalta om att medel snarast måtte ställas till förfogande för byggande av ett nytt utsjölodningsfartyg för sjökarteverket.

Av kungl. marinförvaltningen uppgjord ritning över och specifikation till ett dylikt fartyg närslutes härjämte.

Stockholm den 20 oktober 1933.

Underdånigst:

Otto Lybeck.

Henrik Gahn.

Avskrift av avskrift.

Till KONUNGEN.

Undertecknade föreningar och bolag anhålla härmed i underdånighet få fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på det stora behovet av ett nytt utsjömättningsfartyg för sjökarteverkets räkning.

Enligt vad vi inhämtat har denna fråga tidigare på olika sätt framlagts till bedömande ej blott från för mättningsarbetet och sjökortsutgivningen närmast ansvarigt håll — chefen respektive styrelsen för sjökarteverket — utan jämväl av bland annat Sveriges redareförening. Härvid har tydligt framgått, att nymätningar av Östersjön äro för den allmänna sjöfartssäkerheten synnerligen erforderliga och att för dessa mätningars utförande kräves ett modernt utrustat, sjövärdigt utsjölodningsfartyg. Den nuvarande materielen är nämligen icke blott otillräcklig utan även synnerligen otillfredsställande i fråga om sjöduglighet, varigenom arbetenas effektiva bedrivande försvåras. De nu för utsjölodning använda två fartygen Svalan och Falken kunna icke heller i fortsättningen nyttjas härtill utan risk för haverier, vid vilka lätt nog besättningsgarnas liv kan komma att äventyras.

Sjömätningarna av Östersjön äro av gammalt datum. Endast smärre områden i närheten av de stora infartsledningarna till Stockholms skärgård hava under de senare åren kunnat nymätas. Med anledning av två under de båda senaste åren inträffade förlisningar nordväst om Gotland hava vi närmare granskat resultatet av de nymätningar, som enligt vad nyss sagts ägt rum i öppna vattnet utanför Stockholms skärgård (sjökort nr 29). Det har härvid visat sig, att exempelvis norr om Kopparstenarna, där sjökortet hittills angivit ett djup av 110—150 meter, ligger enligt hösten 1933 utgivna kort en grundbank av 5 nautiska mils längd med ett minsta djup av 33 meter samt att väster om Kopparstenarna, där sjökortet förut angivit ett minsta djup av 66 meter, påträffats en bank med 27 meters djup. Även i övrigt äro djupangivelserna i hög grad förändrade i de nyrättade sjökorten. De för sjöfarten betydelsefulla resultaten av dessa nymätningar giva oss anledning antaga, att inom de öppna vattnen i Östersjön, där nymätning ej ägt rum, djupförhållandena jämväl där äro helt annorlunda än vad sjökorten utvisa.

Med den utbredning fartygens navigering med hjälp av ekolodning allt mer tagit och kommer att taga är det av synnerlig vikt, att de i sjökorten upptagna djupsiffrorna äro riktiga. Detta framgår ock därav, att sedan tiden för de äldre mätningar, varpå nu förefintliga sjökort grunda sig, allt större fartyg med ökat djupgående trafikera Östersjön. Ur sjöfartssäkerhetssynpunkt är det därför av största betydelse, att ifrågavarande farvatten i sin helhet nymätas.

Då enligt uppgift sjökarteverket med den fartygsmateriel, som nu står till verkets förfogande, icke har möjlighet att inom överskådlig tid verkställa erforderliga nymätningar inom Östersjön, är givetvis kravet på ett nytt utsjölodningsfartyg synnerligen trängande. Enär tillika byggandet av ett dylikt fartyg skulle vara ägnat att i sin mån motverka arbetslösheten, få vi på ovan

anförda skäl i underdånighet tillstyrka, att ett utsjölodningsfartyg snarast möjligt anskaffas.

Stockholm den 11 januari 1934.

Underdånigst:

Stockholms Rederiförening. <i>Axel Ax:son Johnson.</i>	Stockholms Rederiaktiebolag Svea. <i>Hans Ericson.</i>
<i>J. Ax. Appelqvist. J. H. Göransson.</i>	
Ångfartygsaktiebolaget Gotland. <i>Carl E. Ekman.</i>	Ångfartygsbefälhavaresällskapet, Skeppsbron 24, Stockholm. <i>B. von Sydow.</i>
Aktiebolaget Karta & Oaxens Kalkbruk. <i>Axel Norman.</i>	Stockholms Transport- och Bogse- ringsaktiebolag. <i>Jacob Bruzelius.</i>
	Rederiaktiebolaget Nordstjernen. <i>Axel Ax:son Johnson.</i>