

Nr 287.

Av herr **Ericsson, Carl Eric**, och herr **Velander**, i anledning av
Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande av ytterligare en statsisbrytare m. m.

I proposition nr 132/44 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen vissa åtgärder för stärkande av landets isbrytarberedskap.

Därest riksdagen godkänner dessa förslag, kommer såväl statens isbrytarbestånd som även omfattningen av den statliga isbrytningsverksamheten att icke oväsentligt utökas. Dessa förhållanden medföra självfallet dels att den statliga isbrytarledningen kommer att ställas inför vidgade uppgifter av delvis ny art, dels också att personalbehovet för bemanning av isbrytarfartygen m. fl. uppgifter kommer att ökas. Det synes naturligt att den ledning, som i framtiden skall omhändervä denna utökade verksamhet, får tillfälle deltaga i den organisatoriska och praktiska utbyggnaden av ifrågakvarande verksamhetsgren liksom det även är av vikt att isbrytarpersonalen före fartygens färdigställande erhåller erforderlig utbildning i isbrytningstjänst. Osäkerhet om dennas framtida gestaltning måste med naturnödvändighet leda till svårighet att erhålla god rekrytering av lämplig personal samt ringa intresse hos dem, som mer eller mindre provisoriskt sättas att ombesörja verksamheten i fråga.

Det synes därför angeläget att även frågorna om ledningen av den statliga isbrytningsverksamheten snarast bringas till slutgiltig lösning, liksom även att beslut om isbrytarfartygens bemanning efter kriget ej skjutes på alltför länge.

Beträffande ledningen av den statliga isbrytningsverksamheten ha ett flertal olika förslag framlagts. Vintersjöfartskommittén föreslog 1918 att ledningen liksom förvaltningen borde förläggas till lotsstyrelsen, 1929 års isbrytarsakkunniga ansågo att ledningen — anförtrodd åt en förutvarande isbrytarbefälhavare — borde finnas i handelsdepartementet, under det att slutligen 1941 års isbrytarutredning föreslog ledningens placering i kommerskollegium. Efter gemensamt förslag av marinförvaltningen, kommerskollegium och lotsstyrelsen föreskrev emellertid Kungl. Maj:t 1926 dels att isbrytarfartygens bemanning och förvaltning skulle ombesörjas av örlogsflottan, dels också att isbrytarledningen skulle ankomma på Kungl. Maj:t i kommandoväg och att chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition med

en honom underställd isbrytardetalj skulle utgöra organen härför. Vid sidan härav har såsom rådgivande organ fungerat statsisbrytarnämnden. Denna organisationsform har sedermera bibehållits med den skillnaden att vid krigsutbrottet 1939 isbrytardetaljen överflyttades till chefen för marinen, vilken sedan dess varit isbrytningsverksamhetens chefsmyndighet. I diskussionen om isbrytarledningen har framhållits, att sjöfarten och övriga av isbrytningsverksamheten betjänade näringar med hittills tillämpad organisation icke ägde erforderligt inflytande på verksamhetens bedrivande. Den dagliga isbrytarledningen, som ofta ställes inför situationer där mål och medel växla från timme till timme, kan givetvis icke utövas av någon styrelse eller nämnd, utan bör ligga i händerna på en beslutande person, vilken inom angivna gränser är ensam ansvarig för verksamhetens ändamålsenliga bedrivande och som på grund av insikt och erfarenhet är i stånd att fatta erforderliga, ögonblickliga beslut. Dessa gränser angivas f. n. dels i »Kungl. Maj:ts reglemente för statens isbrytarfartyg» (SFS 573/1935), dels också i »Allmän plan för den statliga isbrytningsverksamheten» (generalorder 1248 den 15/10 1937) och dels även i de instruktioner som gälla för fartygscheferna på isbrytarfartygen, vilka bestämmelser just innehålla de grundlinjer, efter vilka landets och näringarnas intressen vid verksamhetens bedrivande skola tillgodoses. Dessa grundlinjer äro uppdragna och granskade av erforderliga civila myndigheter och organ. Den dagliga ledningen av isbrytarfartygens verksamhet är en rent nautisk och sjömansmässig angelägenhet, som med framgång endast torde kunna utövas av en person med egen erfarenhet om isbrytningsverksamhetens invecklade teknik samt om de olika isbrytarnas och handelsfartygens möjligheter under varierande isförhållanden i olika kustfarvatten. Under de nitton år, varunder isbrytarledningen i militär regi hittills fungerat, har i verkligheten ledningen också bedrivits på nyss angivet sätt. Det förhållandet, att isbrytarledningen därunder enligt vad som framgår av kommerskollegii utlåtande över isbrytarutredningens betänkande fungerat utan anmärkning samt att statsisbrytarnämndens arbete varit av ringa omfattning, vilket tyder på att näringarnas intressen blivit tillgodosedda i möjlig utsträckning, synes alltså visa att de gällande bestämmelserna varit tillfyllest och i avsedd utsträckning också iakttagits.

Det centrala är i detta hänseende i stället dels att gällande bestämmelser äro ändamålsenliga, vilket av erfarenheten att döma i stort sett synes vara fallet, dels också att ledningen, var den än må ligga, utövas av en med den praktiska isbrytningsverksamheten väl förtrogen och lämplig person. I såväl isbrytarutredningens betänkande som även i Kungl. Maj:ts proposition talas om en rationalisering av isbrytningsverksamheten utan att dock närmare angives, vilka åtgärder som för detta ändamål skola vidtagas. En sådan rationalisering torde svårligen kunna genomföras utan att verksam-

heten får en fast organisation, och första villkoret härför torde vara att densamma som ett första steg erhåller en egen yrkeskunnig målsman. Denne, som i enlighet med isbrytarutredningens förslag lämpligen torde böra benämnas statens isbrytarinspektör, bör vara utrustad med stort ansvar men också med stora befogenheter för att möjliggöra snabba beslut och snabb handling. Han synes även böra vara ledamot av isbrytarnämnden eller eventuellt hava skyldighet deltaga i nämndens sammanträden för att denna utan omgång skall äga tillgång även till isbryarteknisk sakkunskap samt, om sådan ej på annat sätt ingår i nämnden, till nautisk och sjömansmässig yrkeskännedom. För att inspektören skall kunna medverka vid och öva inflytande på förestående projektering av nya isbrytarfartyg, personalfrågans lösning, överarbetning av gällande reglementen m. m. synes det av vikt att befattningen i fråga snarast tillsättes utan att avvakta lösningen av frågan om isbrytarledningens slutliga placering. Till inspektörens biträde böra i rationaliseringens intresse i enlighet med isbrytarutredningens förslag även snarast förordnas statsisbrytarombud inom de kustområden vid Östersjön och på västkusten, där sådana hittills ej funnits. Dessa ombud torde efter resp. handelskammares förslag och chefens för marinen (eller isbrytarinspektörens) yttrande böra förordnas av kommerskollegium. Länsstyrelsernas i Norrland befattning härmed bör i så fall upphöra. Såsom kommerskollegium anfört förefaller det sannolikt att isbrytarnas ledning och bemanning så länge kriget varar alltjämt kommer att ombesörjas av örlogsflottan, och då erfarenhet om statlig havsisbrytning f. n. i huvudsak endast finnes inom örlogsflottan synes det riktigtast, att isbrytarinspektören i enlighet med chefens för marinen förslag tills vidare ingår i marinledningen som en direkt under chefen för marinen lydande tjänstegrensinspektör samt att instruktion för denne och statsisbrytarombuden fastställas av Kungl. Maj:t efter gemensamt förslag av chefen för marinen och kommerskollegium. Inga kostnader äro i så fall förenade med inspektörens tillsättande, enär flottans personalorganisation förutsätter att en officer skall tjänstgöra i marinledningen för isbrytarärendenas handläggning. Därest isbrytarledningens organisation i framtiden blir en annan synes hinder ej möta att inspektören i fråga överflyttas till det statliga organ, som då må komma att bliva bestämt. Kostnaderna för den utökade organisationen av statsisbrytarombuden, som av isbrytarutredningen beräknats till 3 800 kr. per år, synas ej böra avskräcka.

Bemanningen av statens isbrytarfartyg har hittills ombesörjts av örlogsflottan, men 1941 års isbrytarutredning har föreslagit att densamma borde bliva civil. Skäl kunna anföras för båda åsikterna. Av isbrytarutredningen verkställda kostnadsberäkningar stå emellertid i ett bestämt

motsatsförhållande till beräkningarna i den till utredningens betänkande fogade reservationen för bibehållande av militär bemanning.

Bemanningsfrågan torde med hänsyn härtill icke kunna slutgiltigt lösas förrän ytterligare utredning rörande kostnaderna ägt rum. Därvid bör beaktas, att, så länge nuvarande oklarhet om bemanningens framtida karaktär är rådande, stora svårigheter måste föreligga att bland örlogsflottans personal erhålla en god rekrytering av isbrytarbemanningen.

Under hänvisning till vad här ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla,
dels att lämplig officer ur flottan snarast förordnas att
vara statens isbrytarinspektör samt att statsisbrytarombud
i enlighet med vad ovan anförts tillsättas,

dels ock att frågan såväl om placering av den statliga
isbrytningsverksamhetens ledning inom statsförvaltningen
som om bemanningen av statens isbrytarfartyg måtte göras
till föremål för ytterligare utredning och de förslag, vartill
utredningen må föranleda, snarast föreläggas riksdagen.

Stockholm den 10 mars 1944.

Eric Ericsson.

Gustaf Velandér.

Nr 288.

Av herr **Mattsson m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående anskaffande av ytterligare en statsisbrytare
m. m.

(Lika lydande med motion i Andra kammaren nr 463.)

Stockholm den 11 mars 1944.

Oscar E. Mattsson.

Sven Larsson
i Varberg.

Gustaf Karlsson.