

## Nr 148.

Ankom till riksdagens kansli den 22 maj 1946 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om utredning angående behovet av livräddningsanordningar å Vänern.*

(1:a avd.)

Uti en inom andra kammaren av herr *Ståhl* väckt motion (II:200) har föreslagits, att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t att låta utreda behovet av livräddningsanordningar å Vänern samt att för riksdagen snarast möjligt framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I fråga om de skäl, motionären anført till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

Över förevarande motion har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *lotsstyrelsen* den 27 mars 1946 avgivit yttrande, vilket såsom bilaga fogats härvid. (*Bilaga.*)

Av lotsstyrelsens yttrande i ärendet framgår, att styrelsen uppdragit vissa riktlinjer i fråga om ordnande av ett livräddningsväsende å Vänern samt att styrelsen har för avsikt att i sina anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 upptaga frågan härom. Då syftet med motionärens framställning sålunda torde bliva tillgodosett, finner utskottet den föreliggande motionen icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

*Utskottet.*

Utskottet hemställer,

att motionen II:200 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 24 maj 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

*Till riksdagens statsutskott.*

Genom remiss den 22 februari 1946 har Kungl. Maj:t anbefallt lotsstyrelsen att avgiva och före den 1 april 1946 till riksdagens statsutskott inkomma med utlåtande över en inom andra kammaren av herr Ståhl väckt motion (II: 200) om utredning angående behovet av livräddningsanordningar i Väneren.

Till åttlydnad härav får lotsstyrelsen anföra följande.

Innan styrelsen övergår till att behandla den med motionen avsedda frågan, vill styrelsen inledningsvis beröra de förhållanden, som äro rådande i fråga om handhavandet och bekostandet av säkerhetsanstalterna för sjöfarten i allmänhet och livräddningsväsendet i synnerhet.

Beträffande farvattnen kring rikets kuster ävensom två av de större inlandsfarvatten, i vilka allmän sjöfart av mera betydande omfattning bedrivs, nämligen Mälaren och Vättern, åvilas handhavandet av säkerhetsanstalterna för dylik sjöfart — vissa delar av livräddningsväsendet undantagna — lotsstyrelsen och bestridas kostnaderna för sagda anstalter — med enahanda undantag — av statsmedel. I fråga om livräddningsväsendet råda som antytt delvis andra förhållanden. Livräddningsväsendets organisation kännetecknas av ett sedan länge bedrivet parallellarbete mellan lotsstyrelsen och en enskild sammanslutning, Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne. Jämlikt vissa mellan styrelsen och sällskapet med statsmakternas godkännande träffade överenskommelser har vårt lands kust indelats i ett antal områden, vilka med avseende å ansvaret för livräddningsväsendet fördelats mellan lotsstyrelsen och sällskapet. I fråga om det ekonomiska ansvaret gäller emellertid den modifikation, att i tre fall livräddningsstationer, belägna inom områden, för vilka sällskapet i övrigt har att svara, på statsverkets bekostnad utrustats med motorlivbåtar jämte båthus och slipar samt att i ytterligare ett fall kostnaden för livbåthus och slip vid sådan station bestritts med statsmedel. Såsom bilaga<sup>1</sup> har vid detta utlåtande fogats en förteckning över befintliga livräddningsstationer med angivande av den huvudsakliga utrustningen samt med uppgift, huruvida stationen drives av lotsverket eller av sällskapet, varvid i sistnämnda fall jämväl anmärkts i vad mån utrustningen anskaffats på statens bekostnad. Lotsstyrelsen får i förevarande sammanhang jämväl erinra om att styrelsen i underdånig skrivelse den 22 november 1945 framlagt förslag till förbättring av livräddningsväsendet å norrlandskusten. Styrelsen har i sagda skrivelse föreslagit nyanskaffning av bl. a. 3 stationära motorlivbåtar samt 10 raketapparater, därav en motorlivbåt samt raketapparaterna redan under budgetåret 1946/47. Förslaget har av Kungl. Maj:t upptagits i 1946 års statsverksproposition (jfr tionde huvudtiteln, s. 111—117) och har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för budgetåret 1946/47 anvisa erforderliga medel för bekostande av den livräddningsmateriel, som av lotsstyrelsen föreslagits till anskaffning under sagda budgetår. Denna hemställan har riksdagen numera bifallit.

Vad beträffar Väneren åligger handhavandet av säkerhetsanstalterna för den allmänna sjöfarten ett särskilt organ av delvis offentlig, delvis privat ka-

<sup>1</sup> Ej här medtagen.

raktär, Vänerens seglationsstyrelse. Lotsstyrelsen äger med avseende å sagda säkerhetsanstalter allenast utöva viss tillsyn, varjämte inrättande av vissa slag av nya säkerhetsanstalter samt viktigare förändringar av redan befintliga sådana av seglationsstyrelsen skola underställas lotsstyrelsens prövning. För seglationsstyrelsen gälla av Kungl. Maj:t den 20 februari 1920 fastställda stadgar, varav ett exemplar<sup>1</sup> bilägges detta utlåtande. Styrelsen består av elva ledamöter, utsedda för fem års tid. Fyra av ledamöterna utses av fartygsägare och industriidkare på landsbygden uti de till Väneren gränsande länen, varjämte för envar av städerna Göteborg, Vänersborg, Lidköping, Mariestad, Kristinehamn, Karlstad och Åmål väljes en ledamot genom i respektive stad boende fartygsägare, handlande och industriidkare. Seglationsstyrelsen äger till bestridande av kostnaderna för handhavandet av säkerhetsanstalterna å Väneren uppbära dels särskild seglationsavgift, som enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa utgår av fartyg, som befara Väneren, dels ock lotspenningar för lämnat lotsbiträde å Väneren. Lotspenningarna utgå enligt taxor, som seglationsstyrelsen äger utfärda i huvudsaklig överensstämmelse med de för dylika taxor allmänt gällande grunder. Inkomsterna av seglationsavgift och lotspenningar uppgingo under år 1945 till sammanlagt 145 000 kronor, därav seglationsavgift 133 000 kronor och lotspenningar 12 000 kronor. Seglationsstyrelsens utgifter för vidmakthållande och drift av säkerhetsanstalterna å Väneren uppgingo samma år till 172 000 kronor. Verksamheten har alltsedan 1938 gått med underskott med undantag för året 1939, då ett obetydligt överskott förefanns. Sagda underskott ha åren 1938 samt 1940—1945 utgjort tillhoppa 207 803 kronor. Nämnas må ock, att seglationsstyrelsens utgifter för nyanskaffning av säkerhetsanstalter under tidsperioden 1940—1945 uppgått till 91 300 kronor. Härjämte finnas 30 000 kronor fonderade medel för gäldande av anläggningskostnader för en radiofyr.

Angående omfattningen av de säkerhetsanstalter, vilka genom seglationsstyrelsens verksamhet drivas och underhållas, må anföras följande. För ombesörjande av erforderlig lotsning å Väneren håller seglationsstyrelsen 2 ordinarie lotsar samt 1 extra lots ävensom en reservlots. Denna personal utförde under år 1944 — för år 1945 föreligger ännu ej seglationsstyrelsens årsberättelse — 579 lotsningar. Sagda år underhöll seglationsstyrelsen tillhoppa 56 fyrplatser med sammanlagt 78 fyrar. De sistnämnda utgöras till övervägande del av AGA-fyrar, men jämväl ett antal elektriska fyrar finnes. Ett antal fyrar av äldre, inom lotsverket numera övergiven typ, s. k. spegelfyrar, i vilka ljuskällan utgöres av fotogenlampa, ingå jämväl i fyrbeståndet. Vid inloppet till Vänersborgsviken finnes en riktad radiofyr. Den flytande fyrbelysningsmaterielen utgjordes år 1944 av 23 lysbojar, därav 21 AGA-lysbojar. Av dessa voro 5 tillika ljudbojar. För mistsignalering finnas två akustiska mistsignalstationer. Ett särskilt tjänstefartyg, »Polstjärnan», hålles av seglationsstyrelsen för utförande av erforderliga arbeten för vidmakthållande av säkerhetsanstalterna å Väneren. Med avseende å farledernas utprickning är Väneren indelad i 52 prickningsdistrikt. År 1944 höllos genom seglationsstyrelsens försorg 148 båkar, stänger och kummel, 3 fasta prickar samt 92 större prickar, utsatta från tjänstefartyget, och 773 mindre prickar, utsatta av särskilda prickhållare. För överinseendet över de sålunda angivna säkerhetsanstalterna är hos seglationsstyrelsen anställd en tjänsteman, lotsbefälhavaren å Väneren, vilken med avseende å kvalifikationer och åligganden närmast får anses vara att jämställa med lotsverkets distriktsbefäl. Några livräddningsanordningar ingå icke bland de av seglationsstyrelsen omhändertagna säkerhetsanstalterna och finnas icke heller i annan ordning inrättade för Vänerens vidkommande.

<sup>1</sup> Ej här medtagen.

I fråga om behovet av livräddningsanordningar å Vänern får lotsstyrelsen till en början åberopa en genom försorg av seglationsstyrelsen verkställd utredning angående sjöolyckor, vilka inträffat å sagda sjö under åren 1910—1920 samt 1920—1945. De platser, å vilka under sistnämnda tid för seglationsstyrelsen kända sjöolyckor ägt rum, hava därvid inlagts å bifogade sjökort över Vänern, och här å sjökortet tillika angivits händelsernas art. Enligt utredningen ha å Vänern under den förra tidsperioden inträffat 131 sjöolyckor, vilka i 16 fall medfört totalförlust av fartyg men icke i något fall förlust av människoliv. I fråga om den senare tidsperioden framgår av utredningen, att antalet sjöolyckor under denna tid uppgått till 210, att 32 av dessa medfört totalförlust av fartyg samt att i samband med 7 olyckor, varav 4 utgjort totalförlisningar, sammanlagt 20 människoliv gått förlorade. Av förlusterna i människoliv hänföra sig, såsom i motionen angives, icke mindre än 8 till de tvenne fartygskatastrofer, vilka inträffade under senare halvåret 1945. Sålunda omkommo vid det svenska motorfartyget Evas kantring utanför Skoghall den 25 augusti 1945 fem personer och vid den danska motorseglaren Ebbas förlisning i Lurö skärgård den 8 november 1945 tre personer. För de närmare omständigheterna vid sistnämnda två haverier får lotsstyrelsen i detta sammanhang lämna följande på respektive sjöförklaringsprotokoll grundade redogörelser.

»Eva», som mätte 237,39 brutto registerton, hade klockan omkring 17.00 på eftermiddagen den 25 augusti 1945 avgått från Skoghall med full last av pappersmassa, vilken stuvats dels i lastrummet, dels å däck. Efter omkring en halv timmes gång hade fartyget kommit ut på fritt vatten med grov sjö. Vinden hade varit VSV med cirka 15 sek. meters styrka. Fartyget hade gått med full fart och med sjön in på styrbords bog. Klockan omkring 18.12, då fartyget befunnit sig omkring 2 distansminuter väster om Klackens lysboj, hade fartyget plötsligt krängt över åt babord till cirka 60° slagsida. Fartyget hade därefter icke råtat upp sig, utan slagsidan hade hastigt ökats. Försök att lämpa däckslasten över bord hade icke hunnit fullföljas, innan fartyget kantrat. Av besättningen, tio man och en kvinna, hade sju man måst kasta sig i vattnet, medan tre man samt kvinnan lyckats taga sig ombord i en eka, vilken legat lös på däckslasten och därför hunnit sättas i sjön. Ekan hade emellertid vattenfylldt och samtliga ombordvarande hade kommit i vattnet. »Eva» hade en kort stund legat helt kantrat med botten upp samt därefter sjunkit. Ångfartyget »Forshaga», som vid »Evas» kantring befunnit sig på omkring två distansminuters avstånd, hade kommit till platsen cirka tjugu minuter efter kantringen, och från »Forshaga» hade man lyckats rädda sex man av »Evas» besättning. Fyra man samt kvinnan hade emellertid icke kunnat påträffas. — Det torde vara uppenbart, att snabbare undsättning av de nödställda än som lämnats från »Forshaga» icke skulle ha kunnat verkställas med livräddningsbåt, därest livräddningsstation funnits i norra Vänern. — Enligt utlåtande av sjötekniske konsulenten i kommerskollegium, Bo Bergström, den 20 september 1945 har »Eva» vid avgången från Skoghall icke varit i sjövärdigt skick.

Den danska motorseglaren Ebba, som mätte 63 brutto registerton, hade klockan omkring 14.00 den 8 november 1945 gått till ankars för hårt väder vid Hökö i Lurö skärgård. Klockan omkring 18.00 hade fartyget påseglat av svenska ångfartyget Wetter I, som legat för ankar i lovalt om »Ebba» men råkat i drift. Till följd av kollisionen hade styrbords ankarkätting å »Ebba» sprungit, varigenom jämväl detta fartyg kommit i drift. Fartygets motor hade fortast möjligt startats, men trots att densamma körts med full fart framåt hade fartyget fortsatt att driva och klockan omkring 19.30 grundstött vid Lilla Ingvarsholmen. Det hårda vädret hade efter hand övergått till

orkanartad storm med snöbyar. Klockan omkring 03.00 påföljande morgon hade fartygets botten slagits sönder och fartyget sjunkit, så att vattnet nått i höjd med relingen. En man av de ombordvarande hade omkring två timmar senare spolats över bord och drivit i land å en holme, varifrån han sedermera blivit räddad av fiskare från Lurö. »Ebbas» övriga besättning, två man och en kvinna, hade drunknat. — Det synes ovisst, huruvida de vid förlisningen omkomna stått att rädda, därest livräddningsbåt funnits tillgänglig vid tillfället. På grund av det rådande ovädret hava tydligen inga nödsignaler kunnat avgivas från »Ebba», och även om sådana kunnat avgivas, hade desamma sannolikt icke kunnat observeras från land. Möjlighet till radiosignalering torde icke hava förefunnits å »Ebba», och detsamma gäller flertalet av de fartyg, vilka trafikera Vänern. — Enligt utlåtande den 31 december 1945 av kommerskollegii sjötekniske konsulent har »Ebbas» förlisning indirekt vållats av att å »Wettern I» uraktlåtits att använda tillräcklig förankringsmateriel.

Beträffande övriga förut omförmälda fartygsolyckor, som under tiden från 1910 till nuvarande tid inträffat å Vänern, och vid vilka människoliv gått förlorade, föreligga icke några närmare uppgifter. Av de fem fall, varom här är fråga, synas emellertid åtminstone tre hava inträffat å sådana positioner i öppen sjö, att händelserna icke kunnat observeras från land och därigenom föranleda ingripande av livräddningsbåt. Möjlighet att tillkalla hjälp per radio torde jämväl i dessa fall icke hava förelegat. Sammanfattningsvis torde på grundval av den verkställda utredningen kunna uttalas, att frekvensen av haverier å Vänern, jämväl av sådana, varvid människoliv gått till spillo, under ifrågavarande tidsperiod av 35 år icke får anses hava varit av mera betydande omfattning. Det får ock anses ovisst, huruvida de människoliv, som gått förlorade, kunnat räddas, därest livräddningsväsende funnits anordnat. Möjligheten att vid framdeles eventuellt inträffande sjöolyckor människoliv äventyras, synes emellertid utgöra skäl för inrättandet av ett livräddningsväsende å Vänern.

Av seglationsstyrelsens utredning framgår, att flertalet sjöolyckor å Vänern ägt rum i närheten av Lurö, i infartsleden till Vänersborg, i Mariestadsjön samt i infartslederna till Sjötorp, Otterbäcken och Karlstad. Nämnda områden ävensom — med hänsyn till inträffade haverier, vid vilka människoliv gått till spillo — området kring Megrundet och de öppna farvattnen utanför Skoghäll — böra om möjligt kunna nås med livräddningsanstalter. De olika slag av dylika anstalter, vilka härvidlag skulle kunna ifrågakomma, äro patrullerande livräddningskryssare samt livräddningsstationer, utrustade med antingen stationära motorlivbåtar eller raketapparater eller med båda. Anskaffande av patrullerande livräddningskryssare — båtar av denna typ användas företrädesvis för undsättning av skeppsbrutna å öppna havet eller vid oskyddade havskuster — torde emellertid för Vänerns vidkommande få anses obehövt. Valet av livräddningsmateriel torde sålunda kunna begränsas till att avse stationära motorlivbåtar eller raketapparater eller kombination av båda dessa anordningar. Härvid måste framför allt beaktas beskaffenheten av Vänerns kuster. I sådant hänseende inhämtas av en från lotsbefälhavaren å Vänern till lotsstyrelsen inkommen skrivelse, att till följd av kusternas relativa otillgänglighet raketapparat kan komma till användning allenast å kuststräckan mellan Hjortens udde och Vänersborg samt å Värmlandsnäs östra sida. En å Värmlandsnäs stationerad raketapparat skulle emellertid knappast bliva till gagn för något av de förut omförmälda av sjöolyckor särskilt hemsökta områdena i Vänern, och anläggande av en dylik station synes därför icke motiverat. En raketstation å Hjortens udde anser lotsstyrelsen däremot lämpligen böra anordnas. Härigenom finge anses sörjt

för erforderligt livräddningsmateriel för norra sidan av infarten till Vänersborg. I övrigt torde emellertid för de förut angivna områdena få disponeras motorlivbåtar. Vad angår dessas stationering bör enligt seglationsstyrelsens, lotsbefälhavarens och lotsstyrelsens samfälliga uppfattning trakten av Lurö i första hand ifrågakomma. KanalfloTTans ångfartygsbefälhavaresällskap har i skrivelse till lotsstyrelsen jämväl uttalat sig för att en livräddningsstation förlägges till trakten av Lurö. Med en därstädes stationerad livbåt skulle enligt lotsstyrelsens mening kunna ombesörjas erforderlig livräddningsverksamhet icke blott i Lurö skärgård utan jämväl i följande av förut omförmälda i Vänerns södra del belägna områden, nämligen Mariestadsjön, infarterna till Sjötorp och Otterbäcken ävensom området kring Megrundet samt den del av infarten till Vänersborg, vilken icke skulle kunna betjänas med raketapparat. De tre förstnämnda områdena kunna visserligen synas tämligen avlägset belägna för att kunna nås med en i trakten av Lurö stationerad livbåt, men på grund av dessa områdens relativt skyddade läge torde man för deras vidkommande icke behöva räkna med sjöolyckor, vilka kräva ett omedelbart ingripande av livbåt. Vad härefter angår norra delen av Väner synes behovet av livräddningsanstalter bliva bäst tillgodosett genom en på Hammarö stationerad livbåt. Verksamhetsområdet för en båt med denna stationering synes nämligen kunna omfatta såväl infarten till Karlstad som de öppna farvattnen utanför Skoghall. De i det föregående angivna livräddningsanstalterna — två motorlivbåtar, stationerade i trakten av Lurö respektive å Hammarö, samt en raketapparat, stationerad vid Hjortens udde — torde enligt lotsstyrelsens mening få anses ägnade att nöjaktigt tillgodose de behov av livräddningsmateriel, med vilka man med hänsyn till föreliggande erfarenheter rörande frekvens och beskaffenhet av sjöolyckor i Väner under senare år har anledning räkna. Lotsstyrelsen får emellertid meddela, att seglationsstyrelsen ansett behov föreligga jämväl av en i Vänersborg stationerad motorlivbåt.

Beträffande vilken båttyp som bör komma till användning har seglationsstyrelsen antytt möjligheten av att å Väner nyttja livbåtar av mindre typ än de vid kusterna använda stationära motorlivbåtarna i allmänhet. Seglationsstyrelsen har därvid främst syftat till åvägabringande av en kostnadsbesparing men har därjämte ifrågasatt, huruvida icke den krabba sjön å Väner rent av skulle komma att nödvändigöra användandet av en mindre båttyp. Med anledning av sistnämnda uttalande får lotsstyrelsen framhålla, att de vid kusterna nyttjade motorlivbåtarna i ändamål att kunna undsätta strandade fartyg äro konstruerade för gång å grunt vatten i omedelbar närhet av land, där krabb sjö ofta förekommer. I betraktande härav anser styrelsen icke erforderligt att med hänsyn till den krabba sjön å Väner införa en mindre livbåttyp. Då erfarenheten visat, att livräddningsbåtar icke sällan behöva biträda vid bogsering av nödställda fartyg, anser sig styrelsen böra jämväl för Vänerns vidkommande förorda livbåtar av den relativt kraftiga typ, som för närvarande kommer till användning vid de flesta av lotsverkets livräddningsstationer å kusten. Sistnämnda båttyp har en längd av 10,3 meter och en bredd av 2,9 meter samt är försedd med motor om cirka 50 hästkrafter.

Kostnaderna för den av lotsstyrelsen i det föregående till anskaffning föreslagna livräddningsmaterielen hava av styrelsen beräknats enligt följande:

2 st motorlivbåtar .....	å 70 000 kr.	140 000 kr:
2 » båthus .....	» 20 000 »	40 000 »
2 » slipar jämte slipvagnar.....	» 9 000 »	18 000 »
1 » raketapparat med tillbehör ....	» 7 000 »	7 000 »

Summa 205 000 kr.

Härtill komma kostnader för drift och underhåll av ifrågavarande livräddningsanstalter. Sistnämnda kostnader hava av lotsstyrelsen beräknats till ett årligt belopp av omkring 6 000 kronor.

I fråga om bestridandet av angivna kostnader får lotsstyrelsen anföra följande. Enligt den hittills gällande av lotsstyrelsen inledningsvis berörda ordningen för handhavandet och vården av de säkerhetsanstalter för sjöfarten i Vänern som redan finnas eller framdeles komma att åvägabringas skola kostnaderna för sagda livräddningsanstalter otvivelaktigt i första hand gäldas av Väterns seglationsstyrelses medel. Seglationsstyrelsen har emellertid förklarat, att härifrån skulle erfordras kapitalinvestering av en storleksordning, vilken icke motsvarar seglationsstyrelsens ekonomiska resurser, varjämte en med hänsyn till sagda resurser alltför stor ökning av styrelsens årskostnader skulle uppstå.

Enligt lotsstyrelsens uppfattning har seglationsstyrelsen, särskilt i betraktande av de till beloppen begränsade intäkter styrelsen ägt uppbära, på ett förtjänstfullt sätt sört för anskaffande, istandsåttande och drift av de säkerhetsanstalter för sjöfarten, som finnas å Vätern annorstädes än i hamnarna. Det får vidare anses att, bortsett från att något ordnat livräddningsväsende ej upprättats för Vätern, där i drift varande säkerhetsanstalter i stort sett nöjaktigt tillgodose sjöfartens behov. För denna verksamhet, vars ombesörjande statsverket icke lär ha kunnat undandraga sig, därest seglationsstyrelsen ej utfört densamma, är seglationsstyrelsen väl förtjänt av det allmännas erkänsla. Med hänsyn till seglationsstyrelsens ekonomiska ställning synes under de förutsättningar i fråga om rätt att av sjöfarten å Vätern uttaga avgift, som för närvarande gälla, icke böra av seglationsstyrelsen fordras att den, utöver den verksamhet styrelsen för närvarande upprätthåller, jämväl skall bekosta anskaffning, underhåll och drift av de livräddningsanstalter, som enligt vad i det föregående anförts få anses erforderliga för Väterns vidkommande. Redan bestridandet av kostnaderna för drift och underhåll av sagda livräddningsanstalter skulle uppenbarligen påkalla att seglationsstyrelsen hos Kungl. Maj:t hemställde om tillstånd att höja seglationsavgift och lotspenningar med belopp, som måste bliva betungande för sjöfarten å Vätern. Sagda sjöfart är emellertid redan hårt belastad i fråga om sjöfartsavgifter; den har i sådant hänseende att bära förutom seglationsavgift och lotspenningar å Vätern vanlig fyr- och båkavgift samt kanalavgift i Trollhätte kanal.

Lotsstyrelsen har beträffande anordnandet av ett livräddningsväsende å Vätern jämväl samrätt med Svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutne. Livbåtssällskapet har i anledning av förfrågan från lotsstyrelsen icke kunnat utfästa sig att för egen del bekosta eller deltaga i kostnaderna för anordnande av livräddningsväsende på Vätern. Däremot har sällskapet ställt i utsikt att vid den framtida tidpunkt, då en av sällskapet för norra Kvarken beställd motorlivbåt bleve färdigbyggd, tillsvidare å lämplig plats i Vätern förlägga en sällskapet tillhörig, för närvarande å Holmön stationerad äldre motorlivbåt i avvaktan på att ny livräddningsbåt av lämplig typ bleve anskaffad för Vätern. Beträffande frågan huruvida sällskapet vore i tillfälle att, såsom skett i fråga om ett antal staten tillhöriga livräddningsstationer i södra Sverige, övertaga och bekosta underhållet och driften av genom statens försorg eventuellt anordnade livräddningsstationer å Vätern, har sällskapet för närvarande icke kunnat lämna några bestämda utfästelser.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och då förenämnda erbjudande från livbåtssällskapet icke i vidare mån än såsom en anstalt av tillfällig karaktär bidrager till lösandet av frågan om anskaffande av ett livräddningsväsende i Vätern, synes lotsstyrelsen annan utväg icke stå till buds än att, därest ett

ordnat livräddningsväsende för Vänern skall komma till stånd, anskaffning av erforderlig materiel ävensom, åtminstone till en början, drift och underhåll av densamma bekostas av staten. I betraktande av att staten hittills icke haft att vidkännas några kostnader för de nu förefintliga säkerhetsanstalterna i Vänern, synes detta icke vara oskäligt.

Lotsstyrelsen får i detta sammanhang till jämförelse meddela följande uppgifter beträffande de kostnader, statsverket under tiden t. o. m. den 30 juni 1945 nedlagt för nyanskaffning av sådana säkerhetsanstalter å Mälaren, vilka alltjämt äro i drift. Sagda kostnader fördela sig sålunda:

a) för fyrväsendet i Mälaren .....	288 175 kr.
» » » tillfartslederna Landsort—Södertälje	73 390 »
» » » Sävösund—Södertälje	27 560 »
	<u>389 125 kr.</u>
b) för lotsväsendet .....	64 800 »
Summa kostnader för nyanskaffning av säkerhetsanstalter	453 925 kr.

Därav belöper å tioårsperioden  $\frac{1}{7}$  1936— $\frac{30}{6}$  1945 tillhopa 282 215 kronor. Härtill komma statsverkets årliga kostnader för drift och underhåll av lotsverkets säkerhetsanstalter å Mälaren med tillfartsleder. Dessa kunna vid fredsförhållanden uppskattas till lägst 170 000 kronor per år, varav 130 000 kronor utgöra avlöningsförmåner till lotspersonal.

Emot här redovisade kostnader, som statsverket haft och har att vidkännas för säkerhetsanstalter i Mälaren, kan ställas statens inkomst av lotspenningar för lotsning å Mälaren. Såsom mätare å sagda inkomst kan för nu förevarande syfte angivas lotspenningintäkten vid Mälarens lotsplats. Denna uppgick i medeltal för kalenderåren 1936—1945 till 132 000 kronor för år. Härjämte uppbär statsverket fyr- och båkavgift. Dylik avgift utgår emellertid med vissa angivna undantag å samtliga från utrikes ort ankommande eller till utrikes ort utgående fartyg, vilkas avgiftspliktiga dräktighet överstiger 40 ton, sålunda bl. a. såväl å nu angivna slag av fartyg, som trafikera Mälaren, som å motsvarande slag av fartyg som trafikera Vänern. Den kan därför vid en jämförelse av statens kostnader för sjöfarten å Mälaren och å Vänern lämnas å sido. Av de sålunda lämnade uppgifterna framgår, att staten för säkerhetsanstalter å Mälaren haft och har att vidkännas utgifter vida överstigande statens inkomst av sjöfarten å Mälaren.

Det är lotsstyrelsens avsikt att i sina anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 upptaga frågan om ordnande, i anslutning till de riktlinjer, styrelsen i det föregående angivit, av ett livräddningsväsende för Vänern.

Stockholm den 27 mars 1946.

TORSTEN PETERSSON.

/ Lars Bergstedt.