

Nr 216.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till kostnader för ritningar m. m. till en ny statsisbrytare; given Stockholms slott den 11 april 1947.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gunnar Myrdal.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 april 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Myrdal.

Enligt den plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet, som godkändes av 1944 års riksdag (skr. nr 429), skall staten svara för all havsisbrytning och viss kustisbrytning, medan däremot lokalisbrytning icke skall åvila staten såsom en skyldighet.

För fullgörande av sina åligganden med avseende på isbrytningsverksamheten disponerar staten för närvarande två havsisbrytare, Atle och Ymer. Statsisbrytaren Atle, som färdigställdes 1926, är 59,3 m lång och 16,2 m bred samt har djupgående 6 m, deplacement 2 740 ton och maskinstyrka 6 000 indikerade hästkrafter. Statsisbrytaren Ymer, som färdigställdes 1933, är 75 m lång och 18,6 m bred samt har djupgående 6,4 m, deplacement 4 330 ton och maskinstyrka 9 000 effektiva hästkrafter.

Utom Atle och Ymer finnas inom landet två andra isbrytarfartyg, vilka plåga hänföras till kategorien havsisbrytare, nämligen Göteborgs stads Göta Lejon, färdigställd 1932, med en maskinstyrka av 4 000 indikerade hästkrafter samt Stockholms stads Isbrytaren II, färdigställd 1915, med en maskinstyrka av 3 700 indikerade hästkrafter.

I proposition till 1944 års riksdag, nr 132, hemställde Kungl. Maj:t i enlighet med ett förslag, som ursprungligen framförts av 1941 års isbrytarutredning i dess betänkande (SOU 1942: 53), att riksdagen måtte besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av något mindre dimensioner än Atle och med en maskinstyrka av omkring 4 500 effektiva hästkrafter. Fartyget beräknades draga en kostnad av högst 5 650 000 kronor. Riksdagen biföll framställningen (skr. 1944: 429). Sedan Kungl. Maj:t numera tagit ställning till frågan om lämpligaste framdrivningsmaskineri för den nya statsisbrytaren, vilken brukar benämnas isbrytaren C eller Öresunds-isbrytaren, har marinförvaltningen fått i uppdrag att uppgöra slutligt förslag till fartyget.

I reservationer till 1941 års isbrytarutrednings betänkande förordade tre av utredningens ledamöter, att utöver isbrytaren C en havsisbrytare av Ymers typ snarast möjligt borde byggas. Reservanterna åberopade som skäl för sin uppfattning behovet av ytterligare isbrytare för norrlandskusten samt framhöllo vidare, att en reserv måste finnas, som skulle kunna insättas, om haverier skulle drabba isbrytarmaterielen. Vidare påpekades att Atle vore så gammal, att frågan om ersättning för detta fartyg snart måste bli aktuell. En av reservanterna, dåvarande kommandören vid flottan M. E. Giron, förklarade även att byggandet av ytterligare en havsisbrytare av Ymers typ vore en angelägenhet av väsentlig betydelse för vårt försvar. Åtskilliga av norrlandssjöfarten särskilt intresserade myndigheter och sammanslutningar anslöto sig i yttranden över betänkandet till reservanternas uppfattning.

Dåvarande chefen för handelsdepartementet förklarade sig vid anmälan av förenämnda proposition (1944: 132) icke kunna förordas, att åtgärder då vidtoges för byggande av en speciellt för sjöfarten på Norrland avsedd havsisbrytare, och åberopade som skäl för sin ståndpunkt bland annat den statsfinansiella situationen och rådande knapphet på fartygsplåt och -profiler. I vissa motioner i anledning av propositionen påyrkades emellertid en utbyggnad av statsisbrytarbeståndet. Bland annat hemställdes i två likalydande motioner (I: 283 och II: 457), att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om förslag till 1945 års riksdag om anskaffande av ytterligare ett isbrytarfartyg av minst Ymers typ, huvudsakligen avsett för norrlandstrafikens betjänande.

I riksdagsskrivelsen (1944:429) anfördes bland annat, att ett avgörande hinder för en förlängd vintersjöfart på Norrland syntes bestå däri, att tillgång i allmänhet saknades i fråga om lämpliga kust- och lokalisbrytare. Den assistans, vilken påkallades utefter norrlandskusten, avsåge icke allenast havsisbrytning i egentlig mening utan tillika såväl kust- som ren lokalisbrytning. Det syntes med fog kunna ifrågasättas, huruvida en uppdelning av isbrytarverksamheten mellan staten å ena samt lokalmyndigheter och enskilda å andra sidan lämpligen borde ske och huruvida icke i stället staten organisatoriskt borde ombesörja isbrytningen ovanför Gävlebukten, i den mån näringslivets skeppningsbehov och andra nödvändiga sjötrafikbehov in till land och ut till öppet vatten anmälde sig. Riksdagen, som ansåg den antydda utvägen förtjänt av närmare utredning, hemställde att Kungl. Maj:t ville låta utreda frågan om sättet för isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten. Utredningsuppdraget har av Kungl. Maj:t anförtrotts norrlandskommittén.

I skrivelse den 14 mars 1947 har *kommerskollegium* — med överlämnande av en inom kollegium efter samråd med chefen för marinen uppgjord promemoria samt ett över promemorian avgivet yttrande av Sveriges redareförening — hemställt, att förberedande åtgärder snarast måtte vidtagas för anskaffande av en ny större havsisbrytare, avsedd att ersätta Atle, vilken där efter borde utgöra reserv till isbrytarflottan. För täckande av kostnaderna för ritningar, specifikationer, kostnadsberäkningar och andra förarbeten erfordrades ett belopp av förslagsvis 50 000 kronor.

I *promemorian* anföres i huvudsak följande.

Av årets svåra isvinter vållade olägenheter ha givit anledning att överväga huruvida vårt lands isbrytarberedskap är tillräcklig. Ehuru vintern i stränghet ej hört till de allra värsta, har den dock såvitt angår isblockeringen varit exceptionell och särskilt i så måtto ovanlig, att den på grund av tidigt inträdande stark kyla i södra Sverige medförde svåra isförhållanden i farvatten omkring Skåne — i synnerhet i Öresund och Falsterboområdet — vid en tidpunkt då sjöfarten med hjälp av isbrytare alltjämt kunde upprätthållas i södra Norrland, varest på grund härav den statliga isbrytarverksamheten måste nedläggas något tidigare än eljest skolat ske. Jämväl i övrigt har den statliga isbrytarhjälp, särskilt under februari månad, varit otillräcklig. Om isblockeringen på västkusten icke till följd av väderleksomslag delvis hävts i början av mars, skulle effekten därav kunnat bli mycket allvarlig med svåra olägenheter för folkförsörjningen och kännbara verkningar för stora delar av näringslivet. Situationen hade givetvis varit mindre hotande, ifall Öresunds isbrytaren redan varit färdig, men även om så varit fallet, kunde läget lätt ha blivit svårartat, särskilt om t. ex. någon av havsisbrytarna råkat ut för haveri och för kortare eller längre tid måst tagas ur bruk.

Att den av 1941 års isbrytarutredning föreslagna och av statsmakterna i huvudsak godkända planen för den statliga isbrytarhjälp, vilken icke skulle medgiva att med den för ändamålet beräknade isbrytarmaterielen helt bemästra ovanligt svårartade isförhållanden, har varit förutsett och ansetts fullt försvarligt med hänsyn till de oproportionerligt höga kostnader som en härför tillräcklig isbrytarberedskap skulle draga; ur ekonomisk synpunkt har det ansetts icke vara försvarligt att överdimensionera isbrytarberedskapen. Dessa grundsatser äga självfallet alltjämt giltighet, och de senast vunna

erfarenheterna kunna knappast anses visa att avvägningen icke varit i huvudsak riktig.

En punkt i den svenska isbrytarberedskapen torde emellertid påkalla särskild uppmärksamhet, nämligen att egentlig reserv saknas för de statliga havsisbrytarna. Visserligen räknar den fastställda planen med Göta Lejon såsom en sorts reserv, men detta fartyg kan dock icke påräknas för användning på annat håll än på västkusten och endast under förutsättning att det icke erfordras för Göteborgs egen räkning.

Härtill kommer att havsisbrytaren Atle numera är rätt gammal (21 år) och, oavsett åldern, förhållandevis omodern vad skrovform och maskineri angår, varför detta fartyg är på en gång mindre effektivt och avsevärt dyrbarare i drift än ett modernt fartyg.

Vid angivna förhållanden syntes det — särskilt i betraktande av att man måste räkna med flera år för konstruerandet och byggandet av ett nytt isbrytarfartyg — vara av nöden att redan nu, utan att avvakta resultatet av norrlandskommitténs överväganden i vad gällde sättet för isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten, vidtaga förberedande åtgärder för anskaffande av en ny större havsisbrytare.

Sveriges redareförening förklarar i sitt yttrande över promemorian, att föreningen i huvudsak kunde ansluta sig till de däri framförda synpunkterna. Det måste sålunda betecknas som en markerad brist i vårt nuvarande isbrytarbestånd, att någon reserv icke finnes, som kunde insättas, därest någon av isbrytarna bleve manöveroduglig eller måste intagas på varv för översyn eller reparation. Den rådande isvintern hade vållat och vållade alljämt stora olägenheter för sjöfarten. För den händelse något av de statliga isbrytarfartygen av nämnda skäl blivit ur stånd att för längre eller kortare tid upprätthålla sin verksamhet, hade detta kunnat få svåra följder för vårt lands försörjning. Föreningen ansåge det därför vara synnerligen angeläget, att statsmakterna snarast vidtog åtgärder för anskaffande av en ny större havsisbrytare, avsedd att ersätta Atle, som därefter skulle utgöra reserv. En större effektivitet skulle även vinnas därigenom att vid byggandet av den nya isbrytaren hänsyn toges till de senaste årens tekniska utveckling på här ifrågakommande område. Byggandet av ett nytt isbrytarfartyg finge icke rubba den av 1944 års riksdag godkända planen för statens isbrytarverksamhet.

Kommerskollegium har i förenämnda skrivelse biträtt de synpunkter, som framförts i promemorian och yttrandet av Sveriges redareförening.

*Departements-
chefen.*

De erfarenheter, som vunnits under den snart tilländalupna, ovanligt svåra isbrytningssäsongen, synas mig giva vid handen, att vår isbrytarflotta behöver ett reservfartyg. Den redan vid 1944 års riksdag väckta frågan om anskaffande av ytterligare en ny havsisbrytare utöver isbrytaren C bör sålunda icke längre ställas på framtiden. Isbrytarna Atle och Ymer ha visserligen, mycket tack vare personalens duglighet, undgått svårare skador, men om något av dessa fartyg varit obrukbart under den tid, då issituationen var som svårast, hade detta allvarligt försämrat vårt försörjningsläge. Därtill kommer, att Atle om några år nått sådan ålder, att fartyget endast bör användas såsom reserv, samt att Atle jämfört med Ymer är mycket dyrbar i drift.

Självfallet kommer vår isbrytarberedskap att bliva bättre, då isbrytaren C träder i tjänst, men även om detta fartyg kan väntas komma att — åtminstone under milda och normalt stränga vintrar — förkorta verksamhetsperioden för Atle och Ymer, är det dock icke avsett att helt ersätta någon av dem.

De från norrlandssjöfartens intressenter i olika sammanhang framförda önskemålen om en ny havsisbrytare synas också ägnade att understryka behovet därav. Slutligen må framhållas, att ett sådant fartyg i krig skulle utgöra ett värdefullt tillskott till vår örlogsflotta.

På anförda skäl och då relativt lång tid kan beräknas åtgå, innan en ny havsisbrytare kan färdigställas, förordar jag att förberedelser omedelbart vidtagas för anskaffande av ett dylikt fartyg samt att medel anvisas för ändamålet.

Då den nya isbrytaren bland annat bör kunna bistå handelsflottans stora, oceangående fartyg, torde den böra erhålla något större dimensioner än Ymer. Kostnaderna för en isbrytare av denna storleksordning kunna vid nuvarande prisläge uppskattas till inemot 10 millioner kronor.

Kommerskollegium har beräknat kostnaderna för ritningar, specifikationer, kostnadsberäkningar och andra förarbeten till fartygsbygget till 50 000 kronor, vilket icke givit mig anledning till erinran.

Med stöd av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Statens isbrytarverksamhet: Kostnader för ritningar m. m. till en ny statsisbrytare* för budgetåret 1947/48 under tionde huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av 50 000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet.

Ivan Eckersten.