

**Nr 226.**

Av herr **Holmgren**, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 89, angående godkännande av tullverkets utgiftsstaten för tiden 1 januari—30 juni 1923 m. m.*

Tullkommissionen av år 1914 uttalade som sin åsikt, att båtmaterialen för kustbevakningen borde bestå dels av tulljakter typ I och II, de förra av 16 m. längd och med 10 knops fart, de senare av 12 m. längd och med 9 knops fart, dels av mindre tullbåtar av olika typer.

1920 års kustbevakningsakkunniga biträdde i huvudsak tullkommissionens åsikt och föreslog, att tulljakterna skulle bestå av dels typ I med en 72 hkr. motor med något över 10 knops fart och dels typ II, som skulle vara försedd med 48 hkr. motor med en fart av omkring 9 knop. Beträffande motortypen förordade de sakkunniga Pentamotorn, vilken enligt de sakkunnigas mening var att föredraga framför förbrännings- och tändkulemotor på grund av snabb igångsättning och tyst gång.

I ett av generaltullstyrelsen den 11 okt. 1920 avgivet utlåtande över kustbevakningsakkunnigas förslag, vilket dessförinnan på styrelsens begäran prövats av särskilda sakkunniga vid flottan, förklarade styrelsen sig icke hava någon anledning betvivla att de föreslagna typerna till dessa farkoster vore för sitt ändamål lämpliga, ehuru väl styrelsen ansåg, att särskilt beträffande de större typerna praktisk erfarenhet borde vinnas, innan anskaffning skedde i större utsträckning.

Emellertid har generaltullstyrelsen, såsom framgår av sid. 48 och följande i Kungl. Maj:ts proposition, nr 89, till innevarande riksdag, med hänsyn till den omfattning smuggligen på senare tider tagit såsom en följd bland annat av den skärpta rusdrycks- och tobakslagstiftningen, tagit under förnyad omprövning bland annat frågan om lämpliga båttyper för kustbevakningen och därvid kommit till det resultatet, att de tidigare

föreslagna tulljakterna av typ I och II måste ersättas med ett visst antal synnerligen snabbgående farkoster, som av styrelsen benämndes tulljagare.

I motiveringen för sin ändrade ståndpunkt anförde generaltullstyrelsen bland annat, att det icke är tillräckligt med en hastighet å kustbevakningens största båtmaterial, som med några knop överstiger den för fiskefarkoster i allmänhet normala. Upplysningsvis anfördes, att icke blott för smuggling organiserade sammanslutningar utan jämväl enskilda, som befattat sig med olovlig varuinförsel, visat sig vid sina olagliga förretningar använda farkoster, vilka på grund av dessas höga fart icke kunnat upphinnas ens av tillfälligt anskaffade tulljakter med en hastighet, överstigande den av 1920 års kustbevakningsakkunniga föreslagna. Såsom exempel omnämndes, att den förnämligast i södra Sverige opererande smugglarligan enligt uppgift i smuggelsyfte inköpt en danska tullverket tidigare tillhörig farkost, lastande omkring 11 ton, vilkens fart kan uppdrivas till 14 knop. Den typ, som generaltullstyrelsen efter ändrat ståndpunktstagande ansåg sig böra förorda, skulle hava en längd av 16,75 m. och en bredd av 2,9 m. samt hava ett displacement av ungefär 8,6 kubikmeter. Farten, vid normal drift 11,2 knop, skulle vid behov kunna uppdrivas till väsentligt högre, av generaltullstyrelsen icke närmare angivet antal knop. Kostnaderna för var och en av de till anskaffning föreslagna 24 tulljagarna skulle uppgå till högst 50,800 kr. eller inalles en nyanaffningskostnad av kronor 1,219,200: —. De årliga driftkostnaderna beräknas till kronor 344,460: —.

Enligt vad jag under hand inhämtat läser avsikten vara att i dessa jagare inmontera amerikanska Sterling-motorer med ett hästkrafttal av c:a 200 vid 1450 varv. Enligt konstruktörens uppgift torde farten kunna beräknas till 18 å 19 knop. Anskaffningskostnaderna för amerikanska motorer av ovannämnda typ äro högst avsevärda och kunna med nuvarande dollarkurs beräknas till cirka 22,000 kronor per stycke. I tillgängliga uppgifter, publicerade av fabriken själv, garanteras en bränsleförbrukning av 0,75 lbs per hkr./tim., d. v. s. 340 gram. Beräknas förbrukningen så lågt som till 300 gram, vilket är den sannolika förbrukningsiffran, skulle driftkostnaderna per år enligt de i propositionen tillämpade beräkningsgrunderna komma att uppgå till kronor 425,000: — i stället för i propositionen beräknade kronor 344,460: —.

Enligt propositionen, sid. 51, har generaltullstyrelsen förutsatt, att båtarna normalt skola framdrivas med endast 11,2 knops fart, och att den höga farten endast skall komma till användning vid förefallande behov. En explosionsmotor är emellertid icke att jämföra med exempelvis en

ångmaskin, vilkens ekonomiska fart ligger väsentligt under den högsta, till vilken maskinen kan uppdrivas. Den för en explosionsmotor mest ekonomiska farten är den högsta möjliga, för vilken motorn är konstruerad att kunna uppdrivas. Vid lägre belastning ökas bränsleförbrukningen per hkr./timme högst väsentligt, och man kan räkna med att bränsleförbrukningen för här ifrågakarande motorer vid så låg belastning, att båten endast framdrives med 11 knop, är ungefär 80 % högre per hästkraft-timme än vid den högsta belastningen. Det är också en känd sak, att en explosionsmotor ej fungerar tillfredsställande vid längre kontinuerlig drift med låg belastning. Otillfredsställande förbränning inträffar; smörj-systemet, som är konstruerat för det höga varvantalet, verkar mindre tillfredsställande, och följden blir onormala sotbildningar och föroreningar, som menligt inverka på driftsäkerheten.

En bestämd olägenhet med att använda amerikanska motorer ligger däri, att den långa vägen mellan Amerika och Sverige nödvändiggör ett dyrbart lager av reservdelar, förlagt till vårt land.

Anledningen till att man riktat sina blickar på Sterling-motorn, torde vara den, att ingen svensk motor kan erhållas med förmåga att framdriva de ifrågasatta jagarna med så hög fart som 18 à 19 knop. Om emellertid högre fart än 13,5 knop, den högsta som kan uppnås med svenska motorer, skulle erfordras, kan man ifrågasätta, huruvida det icke vore mera ekonomiskt att inköpa motorer från Tyskland, där de på grund av valutaförhållandena kunna erhållas relativt billigt. Så t. ex. tillverka Bayerische Motoren Werke i München motorer av synnerligen hög kvalitet. Dessa motorer utveckla vid 800 varv 45 hkr. och vid 1,100 varv 60 hkr. Inmonteras 2 st. dylika motorer, kan högsta farten uppdrivas till cirka 16,5 knop, under det att den normala farten med en motor om 800 varv blir cirka 11 knop. Anskaffningskostnaderna för motorer av detta slag belöpa sig till cirka 6,500 kr. per stycke eller 13,000 kr. per jagare, varigenom engångskostnaden för dessa kommer att uppgå till cirka kronor 1,000,000: — mot i propositionen föreslagna kronor 1,219,200: —. För nyssnämnda motorer garanteras låg bränsleförbrukning, och kunna driftkostnaderna beräknas till kronor 200,000: — mot i propositionen föreslagna kronor 344,460: —.

Man måste, i likhet med vad generaltullstyrelsen framhållit, erkänna, att behov föreligger av en ny båttyp, enär 9 à 10 knop måste anses som en alltför ringa fart för ett effektivt upprätthållande av kustbevakningen. I allmänhet torde nämligen, som också av generaltullstyrelsen framhållits, smuggeltrafiken bedrivs av mindre snabbgående,

eljest för fiske använda båtar, vilkas fart i allmänhet uppgår till högst 8 à 10 knop. För att effektivt stävja denna trafik är en fart för tulljagarna av 12—13 knop tillfyllest. Endast i undantagsfall inträffar det, att smuggling sker med farkoster, som kunna uppdrivas till högre fart. Det kan icke vara ett statsintresse att basera båtmaterielens konstruktion på en fordran att effektivt kunna upprätthålla bevakningen gentemot sådana sällsynt förekommande snabbgående smuggelbåtar, när man vet huru dyrt varje knops fartökning måste köpas. I varje fall kan det icke anses riktigt att på grund av förekomsten i Öresund av en snabbgående smuggelbåt utplacera 24 st. ännu snabbare tulljagare längs övriga delar av kusten. Man kan också förutsätta, att därest smuggling är en lönande sysselsättning, vederbörande smugglareband efter införandet av 18 knops tulljagare gå i författning om anskaffning av lika snabba båtar, varigenom dessa jagare bli ineffektiva gent emot de snabbgående smuggelbåtarna men överkvalificerade i jämförelse med de båtar, medelst vilka smugglingen i allmänhet bedrives.

Om man alltså bör begränsa tulljagarnas uppgift till att säkerställa bevakningen gent emot den normala smugglarebåttypen, kan man också därmed vinna den fördelen att begagna svenska motorer, med vilkas skötsel personalen i allmänhet redan förut är tämligen förtrogen, och till vilka reservdelar lätt och utan tidsutdräkt kunna anskaffas. Under nu rådande förhållanden måste det anses betänkligt att från Amerika anskaffa motorer för, över en halv million kronor, då den svenska industrien kan leverera fullgod vara. Då jag anser propositionen på denna punkt otillfredsställande, därigenom att statsverket, därest riksdagen tillmötesgår Kungl. Maj:ts förslag, orsakas onödigt stora såväl engångs- som årliga kostnader, och då förslaget ur motorteknisk synpunkt är förkastligt under de förutsatta driftsförhållandena, kan jag icke biträda detsamma.

Mot den föreslagna jagaretypen har jag i övrigt intet att invända, då den måste anses fylla långt gående krav på sjövärdighet och beboelighet. Den förutsatta motorn om 200 hkr. bör ersättas med 2 st. 40 hkr. motorer av svenskt fabrikat, med vilka en fart av cirka 13,5 knop kan erhållas, en hastighet som är fullt tillräcklig för en effektiv bevakning gentemot de båtar, med vilka smuggling i allmänhet bedrives. Vid normal gång med dessa båtar bör endast den ena motorn komma till användning, som framdriver båten med 10 knops fart. Motorn drives då med full belastning och kan därigenom effektivt och ekonomiskt utnyttjas utan risk för att förhållanden skola inträda, som menligt inverka på driftsäkerheten. Två motorer medföra den avsevärda fördelen av större

driftsäkerhet, då ju den ena motorn kan betraktas som reserv till den andra.

Med de av mig ovan föreslagna anordningarna komma engångskostnaderna per båt att minskas med cirka 9,000 kr. och sammanlagda anskaffningskostnaderna nedbringas från i propositionen föreslagna kronor 1,219,200: — till kronor 1,000,000: —. Med användning av den i propositionen anförda beräkningsgrunden (sid. 225) skulle de årliga driftkostnaderna nedbringas till cirka kronor 180,000: — från i propositionen föreslagna kronor 344,460: —. Genom beställningens placering i Sverige understödes svensk industri och beredes sysselsättning åt svenska arbetare. En beställning av sådan omfattning som den ifrågavarande bereder sysselsättning åt minst 30 man i fem månader, varigenom arbetslöshetsunderstöd för samma antal man under samma tid kan inbesparas, något som medför en minskning i dylika utgifter för det allmänna på omkring 20,000: — kronor.

På grund av det ovan anförda får jag hemställa,

att därest riksdagen beslutar anskaffning av tulljagare dessa måtte förses med motorer av svensk tillverkning.

Stockholm den 21 mars 1922.

*B. J. Holmgren.*

