

## Nr 128.

Av herr **Nylander**, om anslag till anskaffande av ett havsisbrytarfartyg.

I en vid 1913 års riksdag inom andra kammaren väckt motion hemställde herr E. Palmstierna m. fl., att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning angående lämpligaste sättet att åstadkomma isbrytning utmed Norrlands-kusten i dess hamnar och vid dess kustorter samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Denna motion vann icke riksdagens bifall.

Emellertid framlade Kungl. Maj:t vid samma riksdag proposition angående bidrag till Stockholms stad för anskaffande av en isbrytare. Till anskaffande av denna isbrytare, kallad »Isbrytaren II», kom också statsverket att bidraga med inalles 350,000: — kronor, varjämte visst årligt bidrag till kostnaden för nämnda isbrytarfartygs drift, assurans och underhåll alltsedan år 1915 utgått från handels- och sjöfartsfonden. »Isbrytaren II» har visat sig som en synnerligen kraftig brytare av packis.

I §§ 2 och 3 i nyssnämnda kontrakt stadgas bland annat, att »Isbrytaren II», som uteslutande äges av Stockholms stad, må av kronan i fredstid under den tid, isbrytaren är av staden utrustad och bemannad för isbrytning, och såvitt ej öppenhållandet av för handelssjöfarten erforderlig ränna härigenom äventyras, få, mot bestridande av kostnader för förbrukade materialier, disponeras efter för varje gång mellan Kungl. Maj:t i kommandoväg och Stockholms stads hamnstyrelse träffad överenskom-melse. Skulle därvid fartygets resor utsträckas utom ett område, liggande mellan Simpnäs klubb i norr och Landsort i söder intill 15 engelska mil utanför de yttersta grunden, skall staden av kronan erhålla ersättning även för vad staden visar sig hava utgivit i förhöjd assuranspremie för sådan utsträckt resa.

Vid 1916 års riksdag väckte herr S. Lübeck m. fl. inom andra kam-maren motion, däri ånyo hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära föranstaltande av utredning angående åtgärder för underlät-tande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna.

Efter att hava inhämtat yttranden från åtskilliga myndigheter och kor-porationer, vilka enhälligt förordade utredningen, tillstyrkte vederbörande utskott motionen, som också av riksdagen bifölls, och anhöll riksdagen i skrivelse den 20 maj 1916, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utred-

ning i ämnet och för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Ur riksdagens skrivelse må här anföras, följande.

Av den utredning, som i ärendet åstadkommits, hade riksdagen funnit framgå dels — något som dåmera också finge anses såsom ett för alla välkänt sakförhållande — att Norrland genom sina ännu icke i bruk tagna naturtillgångar ägde rika möjligheter för en stark industriell utveckling, dels ock att en fortgående förbättring av denna landsändas kommunikationsväsende vore för denna utveckling av mycket stor betydelse. Men därjämte hade utredningen givit vid handen, att den kommunikationsfråga, som för åtskilliga industrier, såväl redan existerande som andra, för vilka förutsättningar i övrigt förefunnos, syntes vara av det allra största intresse, vore frågan om åstadkommande av förbättrade förbindelser över havet genom en utsträckning av seglationstiden på de norrländska hamnarna. Bland de fördelar för industrien, som genom en förlängning av seglationstiden skulle kunna vinnas, ville riksdagen särskilt framhålla förbättrade såväl inköps- som försäljningspriser, minskning i lagringskostnader och därmed sammanhängande ränteförluster samt förbättrade möjligheter till konkurrens med utlandet. Men även på andra områden än handelns och industriens ansåge riksdagen sannolikt, att en förlängd seglationstid skulle kunna medföra gynnsamma följder. Riksdagen ville i sådant hänseende påpeka, av vilken betydelse det skulle vara, även sett ur social synpunkt, om genom de ifrågasatta åtgärderna kunde uppnås jämnare förhållanden å den norrländska arbetsmarknaden, inskränkningar i där förekommande säsongarbete o. dyl.

Till ovannämnda fördelar av ekonomisk och social art, som skulle följa av vidtagande av åtgärder till förbättrande av seglationsförhållandena på Norrland, komme, att förbättrade trafikmöjligheter vid Norrlandskusten skulle medföra tillgodoseendet av rent militära synpunkter. Det syntes nämligen riksdagen påtagligt, att med de få järnvägsförbindelser, som funnes mellan norra och södra delarna av Norrland, det måste framstå som högeligen önskvärt att för vår flotta skapades ökade möjligheter att bereda dessa förbindelser ett välbehövligt skydd mot eventuella fientliga angrepp.

Utredningen borde enligt riksdagens mening även omfatta möjligheten att för de norrländska tidigare tillfrysande och senare isfria farvattnen taga i bruk isbrytare, som anskaffats för sydligare havsområden. Stockholms stads delvis med statsmedel anskaffade isbrytare borde då givetvis i första hand komma i fråga för en dylik uppgift.

I anledning av riksdagens skrivelse beslöt Kungl. Maj:t den 13 februari 1917 tillsätta en kommitté med uppdrag att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

Denna kommitté, den s. k. vintersjöfartskommittén för Norrland, framlade i två särskilda, respektive den 19 mars 1918 och 28 maj 1919

avgivna betänkanden resultaten av den anbefallda utredningen. Av dessa betänkanden gällde det förstnämnda särskilt isbrytarfrågan, och hemställde kommittén i sådant hänseende, att åtgärder måtte vidtagas för anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare.

Kommittén, som lät verkställa en del ekonomiskt-statistiska utredningar rörande det norrländska näringslivet, underströk kraftigt de synpunkter, vilka i riksdagens skrivelse kommit till uttryck rörande betydelsen av en utsträckning av seglationstiden å Norrland.

Kommittén anförde vidare bl. a. följande.

De svårigheter, under vilka vintersjöfarten på Norrland bedreves, uppträdde mindre i början av vintern, november—december, utan gjorde sig mera gällande på våren, då driv- och packis mycket försvårade navigeringen. Det framginge av kommitténs undersökning i ämnet, att den tidsvinst, det i första hand gällde att tillvarata, vore i Bottenviken omkring fjorton dagar och i Bottenhavet omkring en månad. Denna tidsvinst kunde ernås i början av vintern, då i allmänhet ringa dravis och packis förekomme, varför det egentligen endast vore fråga om att forcera fasta isband utomskärs eller inomskärs och till hamn. Med en havsisbrytare i samarbete med lokala isbrytare torde tidsvinsten emellertid avsevärt kunna ökas, i Bottenviken till omkring en månad, d. v. s. till mitten av december eller längre, och i Bottenhavet till omkring en och en halv månad, d. v. s. till mitten av februari.

Obestriddt vore därför, att en havsisbrytare alltid bleve av den största betydelse för Norrland, vars vintersjöfartsfråga endast därigenom kunde bringas ur sitt latenta läge. Användandet för detta ändamål av den Stockholms stad tillhöriga »Isbrytaren II», som väl lämpade sig här till, förutsatte emellertid särskilda assurancesöverenskommelser och vore för övrigt förknippat med så stora formella svårigheter och därav följande tidsutdräkt, att det endast i utomordentliga fall kunde ifrågasättas. Enligt kommitténs åsikt utgjorde det därför ett viktigt statsintresse att snarast möjligt anskaffa och sätta i bruk ett dylikt fartyg, som kunde komma till användning utanför Stockholms skärgård och dirigeras genom statsverkets försorg. Anskaffandet av en statens havsisbrytare skulle säkerligen i högre grad än något annat vara ägnat att framkalla verksamma åtgärder — förvärvande av lokala isbrytare i erforderlig utsträckning — från de enskilda ortsintressenternas sida till utveckling av vintersjöfart på Norrland och således visa sig väl värt de betydande ekonomiska uppostringarna.

Verkställd undersökning av möjligheterna att från ortsintressenterna erhålla bidrag till anskaffningskostnaderna hade visat, att stora svårigheter mötte härför, vadan kommittén, med hänsyn till vikten av att en havsisbrytare snarast anskaffades, förordade, att isbrytaren byggdes på statsverkets bekostnad. Ett tungt vägande skäl för att staten ensam borde bekosta isbrytaren vore, att staten därigenom vunne fri och obegränsad förfoganderätt över densamma.

Kommittén föreslog sålunda anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare, tämligen nära motsvarande Stockholms stads »Isbrytaren II». Kostnaderna för själva anskaffningen beräknade kommittén till omkring 5 miljoner kronor. Tillika verkställde kommittén vissa beräkningar rörande drifts- och underhållskostnaderna för det föreslagna isbrytarfartyget.

Kommittén uttalade till sist som sin mening, att lika litet som för de stora norrländska järnvägsföretagen, på vilka staten offrat hundratals miljoner, kunde någon tillförlitlig räntabilitetskalkyl upprättas för en utsträckt norrländsk vintersjöfart. Denna krävde relativt små kostnader för statens vidkommande, medan samtidigt ortsintressenterna torde komma att göra betydande insatser. Förbättrad sjöfart på Norrlandskusten vore en pionäruppgift, som med hänsyn till nyttan av nedlagda kostnader väl kunde tåla en jämförelse med de norrländska järnvägsbyggnaderna. Det vore kommitténs bestämda uppfattning, att de för ändamålet behöfliga statsutgifterna skulle visa sig bliva till varaktigt gagn för Norrlands och därmed för hela landets utveckling.

Över kommitténs betänkande hördes lotsstyrelsen, kommerskollegium och marinförvaltningen.

I sitt utlåtande förklarade sig lotsstyrelsen till fullo inse fördelen för sjöfarten och i viss mån även för lotsverket av att en staten tillhörig havsisbrytare funnes att tillgå även vid sjöfart av den omfattning, som under senare åren ägt rum såväl i norra Östersjön som vid Norrlandskusten, samt tillstyrkte anskaffningen av ett isbrytarfartyg av ungefär den storlek och med de egenskaper, kommittén föreslagit.

Kommerskollegium funne, i likhet med kommittén, det vara av mycket stor betydelse för vårt land, att vintersjöfarten på Norrland fortginge så länge, som det vore möjligt med hänsyn till naturförhållandena. Därigenom främjades bl. a. exporten av de stora artiklarna trä och malm och de norrländska järnvägarna bleve i stånd att bättre kunna fylla sin krävande uppgift. Kommitténs utredning gäve vid handen, att för ernående av nämnda mål erfordrades särskilt ett havsisbrytarfartyg av den beskaffenhet, kommittén förordat.

Enligt kollegii mening förefunnes det alltså grundade skäl för staten att anslå medel för förverkligande av kommitténs berörda förslag. Även kollegium hölle före, att om staten ensam ägde fartyget och sålunda oberoende av enskilda lokala intressen kunde bestämma dess användande, fartyget komme att bliva till avsevärt större nytta för landet i dess helhet än eljest. Något uppskov med planens förverkligande borde enligt kollegii mening icke ifrågakomma.

Marinförvaltningen hade intet att erinra mot förslaget om anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare. Därjämte ville ämbetsverket framhålla, att en havsisbrytare hade sin stora betydelse ur militär synpunkt, då den såväl vid allmän mobilisering och under krigstid som ock, därest den ej för handelssjöfarten erfordrades, även under fredstid enligt Kungl. Maj:ts bestämmande skulle kunna vid behov ställas till flottans förfogande.

I sitt betänkande av den 19 mars 1918 upptog emellertid vintersjöfartskommittén för Norrland frågan om en vidsträcktare användning för ett statens havsisbrytarfartyg. I avseende härå anförde kommittén bland annat följande.

Under sådana vintrar som de då sistförflutna tre årens vore det utom allt tvivel, att en statens isbrytare varit väl behövlig i Östersjön även söder om Gävlebukten. Vid många tillfällen hade de trafikerande fartygen hämmats i sin rörelse av isen, blivit instängda och råkat i fara bland isarna samt sålunda varit i behov av isbrytarhjälp. År efter år bekräftade sig vidare erfarenheten om att fyrskeppen å våra kuster för att kunna i det längsta utnyttjas på sina stationer så, som sjöfarten allt kraftigare krävde, måste kunna repliera på statens isbrytarhjälp vid intagandet. Det vore härav tydligt, att redan med den vintersjöfart, som för närvarande påginge å våra Östersjöhamnar, behövligheten av en havsisbrytare, som dirigerades genom statsverket, vore påfallande, även oberoende av den norrländska vintersjöfarten. Trafikerande fartyg och uteliggande fyrskepp skulle för visso mindre bli utsatta för vanskligheter, om man hade möjlighet att vid trängande behov komma dem till undsättning. Att assistans i händelse av behov funnes att tillgå vore den viktigaste förutsättningen för vinternavigeringens trygghet.

Det behov av isbrytarhjälp, som kommittén sålunda framhållit, har även sedermera kraftigt gjort sig gällande och har som bekant nödgat staten att såväl år 1922 som under innevarande år begagna sig av sin rätt att disponera »Isbrytaren II» utanför Stockholms skärgård för att lämna undsättning åt genom isförhållandena i fara stadda fartyg och deras besättningar.

Särskilt under vintern år 1922 voro ju på grund av den då rådande väderleken isförhållandena utmed rikets kuster synnerligen svåra, framför allt i Kattegat och Öresund, där väldiga, för sjöfarten i hög grad hinderliga ismassor hopats. Följden härav blev icke blott, att fartygen — även de som gingo i reguljär trade — i stor utsträckning nödgades kvarligga i hamnarna, utan jämväl att fartyg, som redan utlöpt ur eller stått i begrepp att inlöpa i hamn, fastnade i isen utan möjlighet att under dåvarande väderleksförhållanden med egen maskin eller med tillhjälp endast av de lokala isbrytarresurserna taga sig ut ur isbältet. Endast i Kattegat lågo åtskilliga tiotal fartyg på dylikt sätt infrusna i närheten av den svenska kusten under en tid av flera veckor. Denna isblockad innebar för de infrusna fartygen och deras besättningar den allvarligaste fara. Det kunde befaras, att proviant- och kolförråd närsomhelst kunde börja tryta, och fartygen kunde, särskilt i händelse av hårt väder med ispressning mot land, löpa den allra största risk att sönderbrytas i ismassorna eller trängas på grund. I båda fallen kunde en katastrof inträffa, ödesdiger icke blott för själva fartygsmaterielen, utan även för de ombordvarandes liv.

Under sådana förhållanden träffades överenskommelse mellan staten och

Stockholms stad om upplåtande åt staten av »Isbrytaren II», som undsatte de infrusna fartygen. Undsättningsexpeditionen tog i anspråk en tid av nitton dagar.

Ännu har emellertid Kungl. Maj:t, som bekant, icke framlagt proposition om anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare.

Betydelsen för ett land, som likt vårt i huvudsak är hänvisat till sjövägen för ernående av transportförbindelse med den övriga världen, av att sjöfarten kan pågå i görligaste mån utan avbrott året om oberoende av de hinder, som naturförhållandena söka lägga i dess väg, torde utan vidare stå klar för envar. Vad som i sådant hänseende anförts till förmån för en utsträckning av vintersjöfarten å Norrland äger sin fulla giltighet även beträffande sjöfarten å vårt land i övrigt. De fördelar, som tillföras landet genom vidmakthållande av oavbrutna seglationsmöjligheter, kunna knappast överskattas, och därför böra de resurser, som teknikens utveckling ställer till förfogande för vinnande av detta mål, om möjligt utnyttjas. Seglationens uppehållande även under vintertiden är sålunda av mycket stor betydelse icke endast för den svenska sjöfartsnäringen, utan även för vår handel, industri och jordbruk samt livsmedelsförsörjningen. När därför sjöfartsnäringen söker bryta den isolering, som isförhållandena kring våra kuster tidtals pålägger olika delar av landet, måste det vara en ovillkorlig skyldighet för landet att vara sjöfarten behjälplig i dessa strävanden. Denna skyldighet torde också i allmänhet hava i mera lokal omfattning fyllts åtminstone av våra större hamnar, i det att dessa ombesörja öppenhållandet av sina respektive inlopp. Av de enskilda hamnarna torde emellertid icke rimligen kunna krävas, att de skola sörja jämväl för undanröjande av ishinder i öppna sjön. Detta måste otvivelaktigt betraktas såsom ett område, där staten har att ingripa. Denna sin skyldighet har ju staten också vidkänts genom exempelvis de båda ovan omnämnda expeditioner, som »Isbrytaren II» genom statens försorg och på dess bekostnad fått företaga för lämnande av isbrytarhjälp åt fartyg i öppna sjön. Men det kan då icke vara lämpligt, att staten härvid skall vara mer eller mindre bunden i sitt förfogande över vederbörande isbrytarfartyg av Stockholms stads goda vilja, liksom det å andra sidan ligger i sakens natur, att alltför stora anspråk på dispositionen av isbrytaren i fråga icke gärna kunna av staten göras gällande. För att staten därför skall bliva i stånd att i full utsträckning kunna fylla sina plikter mot sjöfarten i förevarande hänseende torde endast den möjligheten förefinnas, att staten själv bygger en lämplig isbrytare.

Framställningar om åtgärders vidtagande från regeringen i sådant syfte hava, utom av den ovan berörda vintersjöfartskommittén, jämväl gjorts år 1922 av Sveriges redareförening och i december 1923 av Svenska hamnförbundet, som hemställer, att Kungl. Maj:t täcktes låta föranstalta om utredning rörande anskaffande genom statens försorg av lämpligt isbrytarfartyg för längre uppehållande av sjöfarten på Norrlandshamnarna och för

fullgörande i övrigt av den verksamhet till sjöfartens gagn, som ej ankomme å i enskild hamns ägo varande isbrytare.

Även genom interpellationer i riksdagen åren 1922 och 1923 har frågan om anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare uppmärksamrats.

Av de svar, som härvid lämnats vederbörande interpellanter, har med all tydlighet framgått, att det i främsta rummet och nästan uteslutande varit den av den statsfinansiella situationen nödvändiggjorda stora försiktigheten i fråga om statens utgifter, som föranlett Kungl. Maj:t att icke anse sig hos riksdagen kunna äska de anslag, som krävdes för nu ifrågavarande ändamål.

Betänkligheter av dylik art synas däremot icke hava fått avhålla andra oss närliggande stater att vidtaga kraftiga och effektiva åtgärder för isbrytning. Sålunda hava såväl Norge och Danmark som de vid Östersjön belägna Finland och Estland en eller flera lämpliga statsisbrytare vardera, och lettiska regeringen har liksom jämväl finska staten en isbrytare under byggnad. Dessa exempel borde för visso sporra oss till åtgärder i samma riktning.

Då därför numera anskaffningskostnaderna — för ett lämpligt isbrytarfartyg även i sin mån drift- och underhållskostnaderna — nedgått så högst väsentligt sedan tiden för vintersjöfartskommitténs beräkningar, torde icke längre den statsfinansiella situationen få utgöra hinder för vidtagande av en åtgärd, vilken drager en kostnad, som säkerligen kan betecknas som mycket ringa i jämförelse med de fördelar av olika slag, som därigenom skulle komma hela landet till godo.

Under sådana förhållanden måste med stor tillfredsställelse hälsas det initiativ till frågans lösning, som i dagarna tagits av Kungl. Maj:t. Då det nämligen med hänsyn till den avsevärda tid, som förflutit sedan vintersjöfartskommitténs betänkande avgavs, och de ytterligare erfarenheter, som sedan dess vunnits i avseende å isförhållandena utmed rikets kuster m. m., syntes önskvärt, att den av nämnda kommitté verkställda utredningen kompletterades med en efter de i viss mån ändrade förhållandena anpassad, förnyad undersökning angående den lämpligaste typen och storleken av ett statens isbrytarfartyg samt med nya beräkningar angående anskaffnings-, drifts- och underhållskostnader för ett dylikt fartyg, har Kungl. Maj:t i dagarna bemyndigat chefen för handelsdepartementet att tillkalla två sakkunniga personer att inom handelsdepartementet biträda vid omförmälda fortsatta utredningsarbete i fråga om anskaffandet av ett statens havsisbrytarfartyg. De på grund av detta bemyndigande utav departementschefen tillkallade sakkunniga hava redan börjat sitt arbete.

Det är därför anledning att hoppas, att förslag om anskaffande av ett statens isbrytarfartyg snarast skall komma att föreläggas riksdagen. Dock torde proposition i ämnet ej säkert vara att förvänta till innevarande års riksdag, varför jag anser mig böra väcka denna motion.

När jag så gör, har jag ingalunda förbisett nödvändigheten av återhållsamhet i anslagsäskandena och att det statsfinansiella läget bjuder till den största sparsamhet. Jag anser emellertid denna fråga vara av så utomordentlig vikt och dess lösning av så stor ekonomisk betydelse, att jag ej tvekar att framlägga mitt förslag.

I avsikt att taga vederbörlig hänsyn till det statsfinansiella läget och för att ej alltför mycket betunga nästa års budget finner jag det lämpligt, att det belopp, som kan komma att befinnas erforderligt, bliver fördelat å minst två års budgeter. Därför torde redan för nästkommande budgetår reserveras viss del av anskaffningssumman. Denna kan självfallet icke nu fixeras, men det torde med största säkerhet kunna antagas, att densamma kommer att betydligt överstiga miljonen. Ett belopp av en miljon kronor torde således lämpligen kunna reserveras för ändamålet.

Jag hemställer därför,

att riksdagen måtte för budgetåret 1924—1925 anvisa ett extra reservationsanslag å kronor 1,000,000: — till anskaffande för statens räkning av ett havsisbrytarfartyg.

Stockholm den 21 januari 1924.

*Erik Nylander.*