

Nr 15.

Av herr **Enhörning**, om anslag till byggande av en statens isbrytare.

Enligt vad dagspressen meddelar, har regeringen, som vid allmän föredragning behandlat den genom isblockaden särskilt aktuella frågan om anskaffning av en statens isbrytare, bemyndigat handelsministern att tillkalla tvenne sakkunniga för eftergranskning av den s. k. vintersjöfartskommitténs förslag, i vad detta gäller en sådan isbrytares storlek, typ m. m., och vidare har ställts i utsikt att anbud med kostnadsberäkningar komma att infor dras från de svenska skeppsvarven. Någon proposition i frågan till innevarande riksdag har dock ej, enligt regeringens mening, av statsfinansiella skäl kunnat komma i fråga.

De mått och steg regeringen sålunda tagit för denna för vårt lands handel och sjöfart så utomordentligt viktiga frågas förande framåt äro värda allt erkännande. Den vidtagna åtgärden hälsas även med tillfredsställelse inom svensk handels- och sjöfartsvärld över huvud taget samt bland de sjöfarande. Emellertid har jag den uppfattningen, att den utgift, anskaffandet av en statens isbrytare skulle betinga, icke, trots det tryckta läget och angelägenheten av att största sparsamhet på alla områden iakttages, är oöverkomlig, och att frågan sålunda redan vid denna riksdag bör komma upp till behandling, detta så mycket mera som den utredning, de sakkunniga, vilka skola tillkallas, hava att verkställa, väl bör kunna föreligga i medio av februari månad eller senast i slutet av nämnda månad.

Såsom skäl för det förslag, jag härmed framlägger, får jag hänvisa till följande.

Såsom känt torde vara, finnes i vårt land allenast en isbrytare, tillräckligt stark att kunna nyttjas för mera krävande uppgifter, nämligen den Stockholms stad tillhörande »Isbrytaren II». Denna har även prövats vid trenne expeditioner utanför dess lokala verksamhetsområde, sålunda vid expeditioner till dels Åland, dels Öresund och Västkusten samt dels ock i år till Gävlebukten. Över denna isbrytare har dock staten allenast villkorlig dispositionsrätt. Det är visserligen icke antagligt, att Stockholms stads myndigheter skulle förvägra staten disponera »Isbrytaren II», om trängande nöd så kräver, även vid det förhållandet att svåra isar i Stockholms skärgård eljest motiverade fartygets kvarblivande inom sitt lokala kampanjområde. Erfarenheterna från de två senaste expeditionerna synas dock giva vid handen, att just denna statens villkorliga dispositionsrätt till fartyget är ett allvarligt hinder för fartygets utsändande i god tid. Jag och många erfarna män med mig ha fått det intrycket, att »Is-

brytaren II» vid sin expedition till Öresund och Västkusten utsändes ungefär två veckor senare än läget i dessa farvatten motiverade och vid expeditionen till Gävlebukten åtminstone några dagar senare än behövt varit.

För undvikande i framtiden av dylika kalamiteter kan tänkas, att staten bygger och för egen räkning driver en isbrytare av lämplig storlek och typ, och därigenom återfår av Stockholms stad de 300,000 kronor, som staten bidragit med till denna isbrytare. Det är ju redan på tal att Stockholms stad önskar återbetala till staten detta belopp för att bliwa fri sina förbindelser, beträffande att ställa isbrytaren till statens disposition.

Den s. k. vintersjöfartskommitténs förslag torde icke, med hänsyn till det allmänna liksom det statsfinansiella läget, kunna förverkligas inom överskådlig tid. Det torde väl även vara insikten härom som föranlett regeringen att föranstalta en överarbetning av dess förslag i vad detta avser isbrytarens storlek och typ. Oavsett om vintersjöfartskommitténs förslag kan genomföras eller ej, finnas så många och stora uppgifter för en av staten ägd isbrytare, att någon tvekan om behövligheten av anskaffandet av ett sådant fartyg icke bör råda.

En statens isbrytare skulle på ett mycket verksamt sätt bidra till ett tryggande av sjöfarten på de norrländska hamnarna vid såväl seglotionens början på våren som vid dess avslutande på hösten och vintern. Vid den förra tidpunkten vore isbrytarens uppgift att så tidigt som möjligt söka göra utskeppningshamnarna tillgängliga för fartygen och vid den senare tidpunkten att söka trygga fartygens avsegling från dessa hamnar så länge förhållandena det rimligen medgiva. För detta syfte räcka icke de lokala isbrytarna, vilkas verksamhetsområden äro mera begränsade. I regel äro de av mycket ringa styrka jämfört med en tilltänkt statsisbrytare och kunna alltså icke utföra några mera krävande uppgifter. Likaledes tillåta icke dessa isbrytares aktionsradie en långvarig frånvaro från operationsbasen.

I detta sammanhang bör framhållas, att en isbrytare genom dylik verksamhet högst avsevärt skulle kunna förlänga skeppningssäsongen, varigenom icke blott jämnare avlastningsförhållanden skulle ernås och det s. k. säsongarbetet vid sågverken, trämasse- och pappersfabrikerna i stor utsträckning skulle kunna ntjämnas, vilket är lika betydelsefullt för sjöfarten som för exportindustrierna, men även — och däri ligger ett betydande allmänintresse — skulle ökad export möjliggöras. Detta gäller f. ö. icke Norrland ensamt utan även sydligare delar av vårt land. Sedan statsisbrytaren på hösten eller under januari avslutat sitt arbete i Norrland är den till disposition för Ostkusten samt Syd- och Västkusterna, varest det visat sig att den har en mycket stor uppgift att fylla. Och det behöves väl icke särskilt framhållas, att här anförda omständigheter måste medverka till skapandet av en starkare grundval för en jämnare och större export och för en stabil och högvärdig svensk valuta.

Det är emellertid icke blott för berörda sjöfarts skull en statsisbrytare bör finnas att tillgå. Utvecklingen har gått därhän, att vårt land blivit alltmera beroende av en tryggad samfärdsel över haven året om. Den reguljära trafiken på främmande länder, vare sig dessa äro transoceana eller europeiska, vilken trafik har den största betydelse för Sveriges handel och vårt välstånd, är beroende av att vintertid flera svenska hamnar på väst- och ostkusten kunna anlöpas. Härigenom behövde icke kunder i utlandet uppsöka andra exportländer för att fylla sina behov under den tid svenska hamnar äro stängda av is. Trafiken på Östersjön kan, såsom erfarenheten visar, väl behöva stödet av en statsisbrytare. Det har ju hänt att främmande nation måst detachera isbrytare till våra farvatten för att trygga den reguljära trafiken. Dylika händelser kunna icke, såsom någon nyligen framhållit, överensstämma med den ställning vårt land dock intager på den internationella samfärdselns område.

Vid behov av undsättning till någon del av vår långa kust, där isförhållandena blivit så svåra att fara för liv och gods föreligger, står staten, praktiskt om ej teoretiskt taget, utan resurser, ty, såsom ovan nämnts, rätten att disponera »Isbrytaren II» är endast villkorlig, och något av örlogsflottans fartyg står lika litet till buds. Tvärtom är vårt sjöförsvaret för att kunna fylla sin utomordentligt viktiga uppgift i trängande behov av isbrytarehjälp.

Huru litet framsynt den politik varit, som i vårt land följts i förevarande avseende, får sin fulla belysning vid jämförelse med våra grannländer. När vidare tages i betraktande att dessa länder i ekonomiskt hänseende äro sämre situerade än vårt land, förvånas man över den stora skillnaden i omtanke från statens sida.

Anmärkningsvärd är särskilt den aktiva handels- och sjöfartspolitik Finland härutinnan fört. Av länderna kring Östersjön är nämnda land bäst tillgodosett vad angår isbrytareutrustning. Finlands isbrytareflotta, vilken disponeras metodiskt från isperiodens början till dess slut, omfattar ett flertal fartyg, av vilka här må nämnas »Murtaja» om 1,200 ind. hkr., »Sampo» om 3,000 (1,400 å för- och 1,600 å aktermaskin) och »Tarmo» om 3,850 (1,450 å för- och 2,400 å aktermaskin). Vid skeppsvarv i Helsingfors har vidare den av staten inköpta isbrytaren »Hansa» undergått en genomgripande restaurering, sjösattes åter den 15 sistlidna december månad och har erhållit namnet »Voima». Detta fartyg, som anskaffats med stora uppoffringar, har erhållit ett mycket kraftigt maskineri, bestående av två ångmaskiner om tillsammans 4,100 ind. hkr. Detta fartyg, vars utrustning för närvarande pågår, skall vara färdigt den 1 mars 1924, och har byggts såsom ersättning för den till annat land (Estland) genom fördrag överlättna »Wäinämöinen» om 5,800 ind. hkr. Dessutom har finska staten inköpt och ombyggt en isbrytare »Avance», vilken numera bär namnet »Apu».

Såsom exempel på de offer för sin handels och sjöfarts tryggande, Finland gör, må nämnas, att »Tarmo» år 1920 i underhåll drog en kostnad av

2,000,000 fmk. Samma år kostade »Sampo» i underhåll 1,560,000 fmk., i vilken summa dock ingår kostnad för dockning och insättning av några nya bottenplåtar.

Man frågar sig kanske huru Finland kan göra dylika kostnader utan att ekonomiskt förtaga sig. Svaret är dock skäligen enkelt: Det har varit alldeles nödvändigt för Finland under dessa år för att rädda sig ur ekonomisk ruin och Finland har icke heller hesiterat.

Vårt grannland i söder, Danmark, drog mycket snabbt den enda möjliga konsekvensen av den svåra isblockaden 1922, och gick utan dröjsmål i författning om byggandet av isbrytaren »Isbjörn» i klart medvetande om att detta steg vore det enda tänkbara för undvikande av sådana avbräck i handel och sjöfart, som inträffade nämnda år. Detta fartyg, som har en maskinstyrka av över 3,000 ind. hkr., har under innevarande vinter varit i verksamhet och utfört ett i Danmark livligt uppskattat arbete.

Till slut vill jag i denna kortfattade exposé nämna, att i Norge frågan om anskaffande av en statens isbrytare tagits upp till diskussion. Denna vore avsedd att nyttjas vid Spetsbergen för att vår och höst bistå sjöfarten samt i Norra Ishavet till tjänst för fisket. En så, beträffande de arktiska isförhållanden, erfaren man som den norske kommandören Sverdrup har bl. a. uttalat, att sjöfarten på Spetsbergen skulle kunna avsevärt utsträckas genom en lämplig isbrytares verksamhet, varigenom kolbrytning och skeppning i än större skala än nu är fallet skulle kunna äga rum, förbilligande produktionen och ökande möjligheterna till säker vinst. Ett uttalande som även för vårt lands vidkommande är värt att beaktas med hänsyn till statens intresse på Spetsbergen.

Disponerandet av statens isbrytare på riktigt sätt för samtliga intressen efter hela vår långsträckta kust är en angelägenhet av största vikt, i betraktande av att liv och gods kunna stå på spel.

För att bedöma läget i ett visst farvatten kräves otvivelaktigt en erfarenhet, som man ej gärna kan begära att statens ämbets- och tjänstemän i allmänhet skola äga. En nämnd, bestående av ett mindre tal erfarna sjöfartsmän och redare, representerande olika delar av landet, jämte generallotsdirektören, skulle vid hithörande frågors avgörande kunna lämna de råd och anvisningar, vilka med all säkerhet behövas.

För mig är det uppenbart, att anskaffandet av en isbrytare av lämplig typ och storlek är en statens angelägenhet av synnerlig vikt, och av största betydelse är att frågan löses med det snaraste. En mycket lämplig tidpunkt för byggande av ett sådant fartyg är den nuvarande. Den starka nedgången i byggnadskostnaderna gör det möjligt, att till en mindre kostnad än förut beräknats erhålla ett förstklassigt fartyg. Vid konferens i dagarna med en framstående skeppsbyggnadsauktoritet har denne i fråga om isbrytarens typ och storlek såsom sin bestämda mening uttalat, att isbrytaren måste ha en maskinstyrka av sammanlagt cirka 5,000 ind. hkr., vilken vid forcering skulle kunna uppbringas till minst

5,500 hkr. Isbrytaren bör inrättas för oljeeldning, varigenom vinnes dels betydande besparingar i driften och dels, vilket är av utomordentlig betydelse, en avsevärt ökad aktionsradie. Vidare bör fartyget vara så dimensionerat, att det kan operera i Flintrännan och jämväl vid behov i Kalmar sund. Kostnaden för ett sådant fartygs anskaffande med nuvarande priser skulle uppgå till cirka 2,000,000 kronor. Om Stockholms stad återbetalar ovan nämnda statsbidrag skulle anskaffningen av fartyget sålunda betinga cirka 1,700,000 kronor.

Med hänsyn till att staten av krigsförsäkringskommissionen erhållit en vinst av mer än 41,000,000 kronor, som använts för täckande av brister i riksstaten — en vinst som huvudsakligen lär hava uppstått av kasko (fartygs) krigsförsäkring, då enligt uppgift varuförsäkringen gått med förlust, synes det icke mer än rimligt att staten icke längre hesiterar eller dröjer med ordnandet av den landsviktiga statsisbrytarefrågan.

Med hänvisning till vad jag sålunda anfört, får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta byggandet av en statens isbrytare, och

att för ändamålet i riksstaten för 1924—1925 upptages ett anslag av 2,000,000 kronor eller, under förutsättning att Stockholms stad återbetalar statsbidraget, 1,700,000 kronor.

Stockholm den 15 januari 1924.

E. A. Enhörning.

I motionens syfte instämma:

Henric Öhngren.

Nils Persson.

Eric Hallin.

A. C. Lindblad.

Gustav Rosén.

A. Antonsson.

O. Bergqvist.

Erik Anderson.

Joh. Nilsson,

Malmö.

