

Nr 156.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anskaffande av ett statens isbrytarfartyg; given Stockholms slott den 19 mars 1924.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t 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.

Nils Wohlin.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 mars 1924.

Närvarande:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, finans- och kommunikationsdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Wohlin:

I en vid 1913 års riksdag inom andra kammaren väckt motion, nr 5, hemställde herr 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 Norrlandskusten i dess hamnar och vid dess kustorter, så att sjöfarten kunde uppehållas längre på hösten och börja tidigare på våren, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

*Motion nr 5
i andra kam-
maren vid
1913 års
riksdag.*

Denna motion vann icke riksdagens bifall.

*Proposition
nr 51 vid
1913 års
riksdag.*

I anledning av framställningar i ämnet från Stockholms stads hamnstyrelse föreslog emellertid Kungl. Maj:t, som i statsverkspropositionen till 1913 års riksdag under femte och sjunde huvudtitlarna beräknat särskilda anslag, vartdera å 87,500 kronor, såsom bidrag till Stockholms stad för anskaffande av en isbrytare, i en till samma års riksdag avlåten proposition, nr 51, riksdagen att under vissa villkor såsom bidrag till Stockholms stad för anskaffande av en för genombrytande av packis byggd isbrytare av storlek och beskaffenhet i övrigt, som av marinförvaltningen prövades vara för marinens behov tillfredsställande, bevilja ett anslag av 350,000 kronor samt därav på extra stat för år 1914 anvisa halva beloppet eller 175,000 kronor, att utgå med hälften eller 87,500 kronor från vardera av riksstatens femte och sjunde huvudtitlar, med rätt för Kungl. Maj:t att disponera nämnda belopp å 175,000 kronor redan under år 1913. Såsom villkor för bidragets åtnjutande föreslogs, att fartyget, som borde bliva statens uteslutande egendom, finge av staten i fredstid — under vintertid dock endast såvitt ej öppenhållandet av för handelssjöfarten erforderlig rädda till Stockholm därigenom äventyrades — mot bestridande av kostnaden för förbrukade materialier disponeras, efter varje gång mellan sjöförsvarsdepartementet och Stockholms stads hamnstyrelse träffad överenskommelse.

*Riksdagens
skrivelse nr
19 vid 1913
års riksdag.*

I skrivelse, nr 19, anmälde riksdagen, som sade sig finna ett samarbete i förevarande angelägenhet mellan staten och Stockholms stad vara önskvärt framför allt i sjöförsvarets intresse, att riksdagen under de i propositionen angivna villkor såsom bidrag till Stockholms stad för anskaffande av en för genombrytande av packis byggd isbrytare beviljat ett anslag av 175,000 kronor samt därav på extra stat för år 1914 anvisat halva beloppet eller 87,500 kronor att utgå från riksstatens femte huvudtitel med rätt för Kungl. Maj:t att disponera nämnda belopp, 87,500 kronor, redan under år 1913. Det återstående beloppet, 87,500 kronor, anvisades av 1914 års senare riksdag, likaledes under femte huvudtiteln, å extra stat för år 1915, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utanordna beloppet redan under år 1914.

Riksdagen framhöll i sin ovanberörda skrivelse därjämte, att riksdagen icke förbisett betydelsen för landet i dess helhet, att huvudstaden utan avbrott hölles tillgänglig för handelsflottans fartyg. Riksdagen föreställde sig emellertid, att, därest Kungl. Maj:t skulle finna handelsintresse fordra, att från det allmännas sida vidtoges åtgärder för främjande av detta mål, Kungl. Maj:t icke saknade tillfälle att från handels- och sjöfartsfonden anvisa de medel, som i detta hänseende kunde finnas erforderliga.

*Kungl. Maj:ts
beslut den
7 mars 1913.*

Vid föredragning den 7 mars 1913 av riksdagens berörda skrivelse förklarade sig Kungl. Maj:t också vilja såsom bidrag till anskaffande av ifrågasvarande isbrytare ställa till Stockholms stads förfogande, förutom de av riksdagen beviljade medel, enahanda belopp, 175,000 kronor, att under loppet av två år bestridas av handels- och sjöfartsfonden.

Angående anskaffande av isbrytaren ifråga avslutades den 27 oktober 1913 *Kontrakt den 27 oktober 1913 med Stockholms stad.* kontrakt mellan marinförvaltningen och Stockholms stads hamnstyrelse. Genom detta kontrakt förband sig staden att anskaffa, underhålla och driva en för genombrytande av packis byggd isbrytare av viss beskaffenhet, storlek och maskinstyrka.

I överensstämmelse med kontraktet erhöll isbrytarfartyget, som blev färdigt år 1915 och benämnas »Isbrytaren II», en längd av 60.96 meter, en bredd av 16.99 meter och ett djupgående av 6.55 meter. Fartygets båda maskiner utveckla en sammanlagd maskinstyrka av, vid vanlig gång, 2,600 hästkrafter och, vid forcering, 3,700 hästkrafter.

Enligt kontraktet åligger det staden att sjöassurera fartyget till dess fulla värde för dess ordinarie tjänstgöring med ett arbetsfält, liggande mellan Simpnäs klubb i norr och Landsort i söder samt sträckande sig 15 engelska mil utanför de yttersta grunden. Skulle isbrytaren genom olyckshändelse bli oanvändbar, skall utfallande assuransbelopp användas till att ofördröjligen åter iståndsätta densamma eller anskaffa annan i dess ställe.

I 2 § i kontraktet stadgas, att »Isbrytaren II», som är stadens uteslutande egendom, må av kronan i fredstid under den tid, fartyget är av staden utrustat och bemannat för isbrytning, och såvitt ej öppenhållandet av för handelssjöfarten erforderlig rädda härigenom äventyras, få, mot bestridande av kostnader för förbrukade materialier, disponeras efter för varje gång mellan Kungl. Maj:t i kommandoväg och stadens hamnstyrelse träffad överenskommelse. Skulle därvid fartygets resor utsträckas utom dess ovan nämnda ordinarie arbetsfält, skall staden av kronan erhålla ersättning även för vad staden visar sig hava utgivit i förhöjd assuranspremie för sådan utsträckt resa.

Vidare stadgas, att kronan efter beslut av Kungl. Maj:t i kommandoväg jämväl under annan tid i fred äger använda »Isbrytaren II», mot det att alla kostnader av vad slag de vara må för driften, ut- och avrustningen samt extra assurans ersättas staden.

I samband med ovanberörda beslut den 7 mars 1913 om beviljande av medel till anskaffandet av »Isbrytaren II» anvisade Kungl. Maj:t därjämte från handels- och sjöfartsfonden ett årligt belopp av 20,750 kronor såsom bidrag till bestridande av kostnaderna för nämnda isbrytarfartygs drift, assurans och underhåll att utgå under en tid av fem år från och med år 1915. *Statsbidrag till driftskostnaderna för Stockholms stads isbrytare.*

Jämväl för driften av det av Stockholms stad år 1896 anskaffade mindre isbrytarfartyget »Isbrytaren» har alltifrån år 1897 visst statsbidrag utgått. Nämnda statsbidrag utgjorde för ettvarvt av åren 1897—1901 10,000 kronor, för ettvarvt av åren 1902—1917 12,000 kronor och för ettvarvt av åren 1918 och 1919 18,000 kronor. Jämväl dessa belopp hava utgått från handels- och sjöfartsfonden.

För vartdera av åren 1920 och 1921 beviljades för båda isbrytarna ett sammanlagt statsbidrag av 38,750 kronor. Enahanda årliga belopp har av Kungl. Maj:t den 22 september 1922 anvisats för tiden 1922—1924. När

statsanslaget för år 1924 av Stockholms stad lyftats, vilket ännu icke skett, har staten således från och med år 1897 för verkställande av isbrytning i de till Stockholm angränsande farvattnen utgivit i form av bidrag till de därvid använda isbrytarfartygens driftskostnader tillsammans 575,500 kronor, allt från merberörda fond.

*Motion nr 2
i andra kam-
maren vid
1916 års riks-
dag.*

Den vid 1913 års riksdag behandlade frågan om förbättring av vintertrafiken på Norrland upptogs ånyo vid 1916 års riksdag på grund av en i andra kammaren av herr Lübeck m. fl. väckt motion, nr 2. Däri hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära föranstaltande av utredning angående åtgärder för underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna.

*Riksdagens
skrivelse nr
144 vid 1916
års riksdag.*

Efter att hava inhämtat yttranden från åtskilliga myndigheter och korporationer, vilka enhälligt uttalade sig i tillstyrkande riktning, förordade vederbörande utskott bifall till motionen, varefter riksdagen i skrivelse den 20 maj 1916, nr 144, anhöll, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning i ämnet och för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Ur riksdagens skrivelse må anföras följande.

Av den utredning, som i ärendet åstadkommits, hade riksdagen funnit framgå dels — något som dämera 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 förefunnes, 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 vidtagandet 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 finnes 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 välbehövt skydd mot eventuella fiendliga 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 ifråga 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. Till ordförande i kommittén förordnades dåvarande generallotsdirektören D. U. V. Linder samt till ledamöter kommerserådet P. G. Friberg, sjökaptanen O. F. Hedborg, direktören E. Lange och motionären vid 1916 års riksdag, civilingenjören, numera statsrådet Lübeck.

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. I det första av dessa betänkanden, vilket närmast gällde isbrytarfrågan, hemställde kommittén, att åtgärder måtte vidtagas för anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare.

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

Vintersjöfartskommittén för Norrland.

Vintersjöfartskommitténs betänkande den 19 mars 1918.

Kommittén anförde vidare bland annat följande.

De svarigheter, 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 tillvarataga, vore i Bottenviken omkring fjorton dagar och i Bottenhavet omkring en månad. Denna tidsvinst kunde ernås i början av vintern, då i allmänhet ringa drivis 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 borde 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.

Obestridligt vore därför, att en havsisbrytare alltid bleve av den största betydelse för Norrland, vars vintersjöfartsfråga endast därigenom kunde bringas ur sitt latent läge.

Under behandlingen av kommitténs uppgifter hade det vidare för kom-

mittén framstätt allt klarare, att vårt land kommit att intaga ett mycket efterblivet läge i förhållande till de närmaste grannländerna ej blott med avseende å tillgängligt, för vintersjöfart användbart tonnage utan framför allt vad anginge medel att säkerställa och betrygga en sådan sjöfart. Norge hade flera isbrytare stationerade i Kristianiafjorden; i Danmark hade staten medelst insättande av dyrbara isbrytande ångfärjor och talrika särskilda isbrytare säkerställt sin vintertrafik, och i Finland hade statsverket med oavslätlig uppmärksamhet främjat vintersjötrafikens uppkomst och utveckling icke blott genom anskaffande och underhållande av tre större havsisbrytarfartyg utan även genom att med kraftiga subventioner underlätta anskaffandet av för vintersjöfart avsett isförstärkt tonnage.

Om man bortsåge från det visserligen icke obetydliga belopp av statsmedel, som utgått för anskaffning, drift och underhåll av Stockholms stads fartyg »Isbrytaren II» ävensom eljest för öppenhållande av vintertrafik å Stockholm, hade svenska staten hittills knappast nedlagt några kostnader på utvecklingen av vintersjöfart utmed rikets kuster.

Användandet för detta ändamål av den Stockholms stad tillhöriga »Isbrytaren II», som väl lämpade sig härtill, förutsatte 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 intresse för staten att snarast möjligt anskaffa och sätta i bruk ett eget isbrytarfartyg, som kunde komma till användning utanför Stockholms skärgård och dirigeras genom statsverkets försorg. Under sådana vintrar som de då sistförflutna tre årens vore det utom allt tvivel, att en statens isbrytare varit väl behöflig 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, behöfligheten av en havsisbrytare, som dirigerades genom statsverket, vore påfallande, även oberoende av den norrländska vintersjöfarten. Trafikerande fartyg och uteliggande fyrskepp skulle för visso mindre bliva 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.

Verkställd undersökning av möjligheterna att från ortsintressenterna erhålla bidrag till anskaffningskostnaderna för ett fartyg av nu ifrågavarande slag hade visat, att stora svårigheter mötte härför. Med hänsyn till vikten av att en havsisbrytare snarast anskaffades, förordade kommittén därför, att ett dylikt fartyg byggdes på statsverkets bekostnad. Ett tungt vägande

skäl för att staten ensam borde bekosta isbrytaren vore, att staten därigenom vunnit fri och obegränsad förfoganderätt över densamma.

Det fartyg, för vars anskaffande kommittén uttalade sig, motsvarade tämligen nära »Isbrytaren II». Fartyget skulle hava en längd av 61 meter, en bredd av 17 meter och ett djupgående av cirka 6.50 meter. Det skulle vara försett med tvenne maskiner, en akterlig och en förlig, tillsammans utvecklande vid normal gång cirka 3,000 hästkrafter och vid forcerad gång cirka 4,000 hästkrafter. Kostnaderna för själva anskaffningen beräknade kommittén till omkring 5 miljoner kronor. Tillika verkställde kommittén vissa beräkningar rörande drifts- och underhållskostnaderna för det föreslagna isbrytarfartyget, vilka beräkningar till följd av ändrade förhållanden numera icke äga aktuellt värde, varför någon redogörelse för desamma torde vara överflödig.

Efter övervägande av fragan, huruvida och, i så fall, i vilken utsträckning särskilda isbrytaravgifter borde för täckande av kostnaderna påläggas de i vintertrafik använda fartygen, förordade kommittén, att man tillsvidare avstode från påläggandet av dylika avgifter, men uttalade tillika som sin uppfattning, att, därest förhållandena skulle framdeles därtill föranleda, det ej borde vara uteslutet, att staten i någon form sökte få ersättning för sina utlägg, vare sig genom upptagande av avgifter av de trafikerande fartygen eller på annat sätt.

Isbrytarens förvaltning och ledningen av dess verksamhet ansåg kommittén lämpligen böra anförtros åt lotsstyrelsen, som redan förfogade över ett avsevärt fartygsmaterial. Planen för isbrytarens användande borde emellertid för vederbörligt tillgodoseende av de allmänna näringsintressena uppgöras i samråd med kommerskollegium och underställas Kungl. Maj:ts prövning. De närmare instruktioner i ämnet, som bleve erforderliga, borde dock meddelas av lotsstyrelsen, som det jämväl skulle äligga att ordna samverkan med den lokala isbrytningen.

Kommittén hemställde slutligen, att Kungl. Maj:t måtte avlåta proposition i ämnet redan till 1918 års riksdag.

Över kommitténs betänkande infordrades yttranden från lotsstyrelsen, kommerskollegium och marinförvaltningen.

I utlåtande den 24 april 1918 förklarade sig lotsstyrelsen till fullo inse *Lotsstyrelsen.* fördelen för sjöfarten och i viss mån jämväl för lotsverket av att en staten tillhörig isbrytare funnes att tillgå även vid sjöfart av den omfattning, som under de 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 uttalade i utlåtande den 16 april 1918, att kollegium, *Kommerskollegium.* i likhet med kommittén, funne 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 bland annat

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 isbrytarfartyg 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.

Marinförvaltningen, som avgav utlåtande den 17 april 1918, förklarade sig icke hava något att erinra mot förslaget om anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare. Därjämte ville ämbetsverket framhålla, att ett dylikt fartyg 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.

Vintersjöfartskommitténs skrivelse den 16 oktober 1918.

Då emellertid någon proposition i ämnet icke framlades vid 1918 års riksdag, gjorde vintersjöfartskommittén, som dåmera låtit uppgöra detaljerade ritningar till och specifikation över det i dess betänkande den 19 mars 1918 omförmälda isbrytarfartyg och infordrat anbud å fartygets byggande, i skrivelse den 16 oktober 1918 framställning om att frågan rörande anskaffande för statens räkning av en havsisbrytare måtte föreläggas 1919 års riksdag.

Ämbetsverken.

Till följd av remisser avgåvo kommerskollegium, lotsstyrelsen och marinförvaltningen över sistberörda framställning särskilda utlåtanden, dagtecknade respektive den 26 och 28 oktober samt 11 november 1918. De båda förstnämnda ämbetsverken tillstyrkte framställningen, medan marinförvaltningen ifrågasatte, huruvida det kunde vara lämpligt att för det dåvarande avsluta beställningskontrakt å en havsisbrytare, då, såsom av kommitténs skrivelse framginge, inga bindande anbud kunnat lämnas av verkstäderna och materialpriserna efter allt att döma komme att nedgå.

Ej heller till 1919 års riksdag blev proposition i ämnet avlåten.

Vintersjöfartskommitténs betänkande den 28 maj 1919.

I sitt den 28 maj 1919 avgivna betänkande II, vilket huvudsakligen hade avseende å isunderrättelseväsendet och vissa åtgärder beträffande säkerhetsanstalterna för sjöfarten med hänsyn särskilt till vintertrafiken på Norrland, upptog vintersjöfartskommittén ånyo frågan om anskaffande av den av kommittén föreslagna havsisbrytaren och hemställde, att åtgärder måtte snarast möjligt vidtagas för sådant ändamål.

Ämbetsverken.

I häröver avgivna särskilda utlåtanden, dagtecknade i oktober 1919, tillstyrkte marinförvaltningen, kommerskollegium och lotsstyrelsen framställningen ifråga.

Någon åtgärd i det av vintersjöfartskommittén påyrkade syfte blev emellertid icke av Kungl. Maj:t vidtagen.

Under vintern år 1922 voro 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 löpte, särskilt i händelse av hårt väder med ispressning mot land, 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.

Statens isbrytarexpeditioner åren 1922 och 1924.

Under sådana förhållanden träffades överenskommelse mellan staten och Stockholms stad om upplåtande åt staten av »Isbrytaren II», som undsatte de infrusna fartygen.

För ifrågavarande undsättningsexpedition, som tog i anspråk en tid av nitton dagar, utbetalades av statsverket till Stockholms stad ett belopp av 120,273 kronor 15 öre.

Liknande isförhållanden hava även under innevarande vinter förorsakat sjöfarten vid våra kuster stora svårigheter. Under sistlidna januari månad föranleddes därför Kungl. Maj:t att ånyo begagna sig av kronans dispositionsrätt till »Isbrytaren II», som då togs i anspråk för en sex dagars expedition till Gävlebukten samt farvattnen norr därom upp till Ljusne.

Slutligen har nu Kungl. Maj:t den 3 innevarande mars, på därom gjord framställning och efter överenskommelse med Stockholms stads hamnstyrelse, befallt, att »Isbrytaren II» skall med anledning av de i de södra farvattnen rådande isförhållandena och särskilt svårigheterna att uppehålla våra förbindelser med kontinenten företaga en expedition till sagda farvatten för handelssjöfartens underlättande, vilken expedition för närvarande pågår.

Givet är, att ovan berörda svårigheter för vintersjöfarten kommit att föranleda framställningar från sjöfartens malsmän om åtgärders vidtagande för anskaffande genom statens försorg av lämpligt isbrytarfartyg till sjöfartens tjänst. Framställningar i sådant syfte hava sålunda gjorts av Sveriges redareförening i februari 1922 och av svenska hamnförbundet i december 1923. I en den 18 januari 1924 dagtecknad skrivelse har vi-

Åtskilliga framställningar om anskaffande av en statsisbrytare.

dare Sveriges allmänna sjöfartsförening hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till innevarande åfs riksdag avlåta proposition om omedelbart anskaffande för statens räkning av ett tillräckligt kraftigt isbrytarfartyg för åstadkommande av stöd och hjälp åt vintersjöfarten på och omkring Sveriges kuster samt för fullgörande av den verksamhet i övrigt för statens räkning, som kunde befinnas påkallad.

Därjämte hava länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Hallands län i särskilda skrivelser till chefen för handelsdepartementet den 2, respektive 11 nästlidna februari, med hänsyn till de senaste vintrarnas erfarenheter, framhållit behovet av kraftigare isbrytarhjälp å västkusten.

Isbrytarfrågan i riksdagen åren 1919, 1920, 1922, 1923 och 1924.

Även inom riksdagen har förevarande fråga varit föremål för fortsatt beaktande genom motioner eller interpellationer åren 1919, 1920, 1922, 1923 och 1924.

Motioner år 1919.

Sälunda väcktes vid 1919 års riksdag likalydande motioner i första kammaren av herrar Lindström och Fagerlin (nr 37) och i andra kammaren av herr Lübeck m. fl. (nr 205) om anskaffande för statens räkning av ett havsisbrytarfartyg. Under åberopande av vintersjöfartskommitténs utredning hemställde motionärerna, dels att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att avsluta kontrakt om leverans för statens räkning av ett havsisbrytarfartyg att byggas och användas i huvudsaklig överensstämmelse med av kommittén angivna grunder, dels ock att för ändamålet måtte omedelbart anvisas tillsammans 1,550,000 kronor, utgörande ungefär en tredjedel av den beräknade anskaffningskostnaden.

I sitt över motionerna avgivna utlåtande (nr 170) förklarade sig emellertid statsutskottet icke finna tillrådligt att, utan att Kungl. Maj:t fått tillfälle slutligt pröva isbrytarfrågan i hela dess vidd, förorda riksdagen att fatta omedelbart och definitivt beslut i det i motionen berörda ämnet. Utskottet hemställde därför, att motionerna icke måtte för det dåvarande vinna riksdagens bifall.

Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Motioner år 1920.

Vid 1920 års riksdag väcktes ånyo motioner i båda kamrarna, i första kammaren av herr Jeansson (nr 89) och i andra kammaren av herr Lübeck m. fl. (nr 107), med liknande hemställan som i de båda ovannämnda motionerna av år 1919.

I utlåtande (nr 178) avstyrkte statsutskottet motionerna av enahanda skäl, som utskottet i ämnet anfört år 1919.

Motionerna blevo i enlighet härmed av riksdagen avslagna.

Interpellationer år 1922.

Frågan om anskaffande av en statsisbrytare bragtes ånyo på tal i riksdagen år 1922 genom interpellationer i båda kamrarna. De båda interpellanterna, i första kammaren herr Enhörning och i andra kammaren herr Lithander, riktade till dåvarande chefen för handelsdepartementet spörsmålet, huruvida regeringen ämnade förelägga riksdagen förslag om byggande av en dylik isbrytare.

I sina svar på dessa interpellationer förklarade sig min företrädare i ämbetet vara fullt ense med interpellanterna därutinnan, att det under de svåra isförhållanden, som under vintern 1922 varit rådande, skulle hava varit fördelaktigt, om staten haft till sitt förfogande ett eget havsisbrytande fartyg, som till gagn för sjöfarten kunnat detacheras till trakter, där det bäst behövts, liksom han ock vore av den meningen, att även under mera normala år, då isförhållandena vore mindre besvärande än de gestaltat sig under berörda vinter, en statens havsisbrytare borde kunna vara sjöfarten till hjälp och nytta. I och för sig framstode sålunda även enligt hans uppfattning anskaffandet av ett dylikt fartyg såsom önskvärt. Å andra sidan kunde han emellertid icke förbise, att anskaffningen och driften av ett isbrytande fartyg av den storlek och maskinstyrka, varom här måste bliva fråga, därest fartyget skulle bliva till verkligt gagn, vore en affär, som droge mycket stora kostnader. Under sådana omständigheter funne han det i dåvarande statsfinansiella läge icke kunna undgås, att saken finge tillsvidare skjutas åsido. Han ville emellertid framhålla, att den betydelsefulla frågan syntes honom böra bliva föremål för förnyat överbäggande, så snart den statsfinansiella situationen kunde medgiva åtgärder för frågans lösning.

Vid 1923 års riksdag riktade herr Enhörning ånyo med första kammarens medgivande en interpellation till min företrädare i ämbetet rörande, bland annat, frågan, huruvida det kunde förväntas, att 1923 års riksdag genom proposition skulle sättas i tillfälle att pröva spörsmålet om anskaffande av statsisbrytare.

Interpellation
år 1923.

Såsom svar på denna fråga meddelade min företrädare, att han fortfarande vidhölle den uppfattning, varåt han med anledning av herr Enhörnings interpellation i ämnet vid 1922 års riksdag givit uttryck, nämligen att på grund av de statsfinansiella förhållandena åtgärder för anskaffande av en statens havsisbrytare borde tillsvidare anstå.

Vid innevarande års riksdag hava två motioner i förevarande ämne väckts, den ena, nr 15, i första kammaren av herr Enhörning, med instämmande av åtskilliga andra kammarledamöter, och den andra, nr 128, i andra kammaren av herr Nylander.

Motioner år
1924.

I den förstnämnda motionen hemställes, att riksdagen måtte besluta byggandet av en statens isbrytare och att för ändamålet i riksstaten för budgetåret 1924—1925 upptaga ett anslag av 2,000,000 kronor eller, under förutsättning att Stockholms stad återbetalade det för byggandet av »Isbrytaren II» erhållna statsbidraget, 1,700,000 kronor. Herr Nylander åter hemställer, att riksdagen måtte, i avvaktan på proposition i ämnet, för budgetåret 1924—1925 anvisa ett extra reservationsanslag å 1,000,000 kronor till anskaffande för statens räkning av ett havsisbrytarfartyg.

På grund av de under innevarande års vinter utmed rikets kuster rådande svåra isförhållandena, vilka, såsom förut nämnts, redan i januari medförde allvarliga vanskligheter för sjöfarten, blev frågan om anskaffandet av ett statens isbrytarfartyg på ett alldeles särskilt sätt aktuell. Under sådana

Förnyad
utredning
rörande ett
statens is-
brytarfartyg.

omständigheter och med hänsyn till den avsevärda tid, som förflutit, sedan vintersjöfartskommitténs betänkande avgavs, ävensom de ytterligare erfarenheter, som sedan dess vunnits i olika avseenden, framstod det för mig såsom 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. Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 12 januari 1924 tillkallade jag därför vice verkställande direktören i Stockholms rederiaktiebolag Svea, f. d. kommandörkaptenen B. von Sydow och ingenjören G. Bremberg för att inom handelsdepartementet biträda vid fortsatt utredningsarbete i fråga om anskaffandet av ett statens isbrytarfartyg.

1924 års
sakkunnigas
betänkande.

I skrivelse den 31 januari 1924 till chefen för handelsdepartementet hava ovannämnda sakkunniga på grundval av verkställd utredning förordat anskaffandet för statens räkning av ett isbrytarfartyg av ungefärligen samma typ och storlek som »Isbrytaren II».

I dylikt hänseende anföra de sakkunniga följande:

Stats-
isbrytarens
typ och dimen-
sioner.

»Efter noggranna överväganden hava vi till en början ansett oss böra giva uttryck för den uppfattningen, att det mera speciella spørsmål rörande vintersjöfart på Norrland, som utgjorde föremål för vintersjöfartskommitténs undersökningar, icke bör i och för sig få inverka på den nu aktuella frågan om anskaffande för statens räkning av ett isbrytarfartyg. Vad det här nu närmast gäller synes oss nämligen vara, att svenska staten förskaffar sig tillgång till ett fartyg, som vid de tillfällen, då den mera normala och i hittillsvarande utsträckning bedrivna vintersjöfarten runt Sveriges kuster på grund av starkare isbildningar behöver hjälp av ett särskilt kraftigt isbrytarfartyg, kan lämna dylik hjälp utan tidsutdräkt och på ett i övrigt så långt möjligt effektivt sätt.

För bedömande av detta senare spørsmål erbjuder emellertid givetvis det förslag rörande fartygstyper, förenämnda kommitté framlagt, betydande intresse. Efter synnerligen noggrann jämförelse mellan olika isbrytartyper har kommittén slutligen funnit, att ett isbrytarfartyg av »amerikansk typ» med för- och akterpropeller, d. v. s. av samma typ som den Stockholms stad tillhöriga »Isbrytaren II» samt finska isbrytarfartygen »Tarmo» och »Sampo», skulle för våra förhållanden vara det lämpligaste.

I överensstämmelse med den jämväl av kommittén företrädde åsikten fa vi såsom vår bestämda mening uttala, att det är praktiskt taget omöjligt att konstruera en fartygstyp, som skulle kunna vara i stånd att under *alla* förhållanden genomtränga den packis, som under särskilt försvarande omständigheter kan uppstå i Bottenhavet och Östersjön och som kan uppnå en oerhörd styrka. Vi anse det i stället vara av vikt att ej välja större och starkare typ, än som erfordras för att fartyget skall kunna motstå därstädes och i Kattegat förekommande isskruvning samt nöjaktigt genomtränga sådan fast is, som kan förekomma vid rikets kuster.

Erfarenheterna från de många lyckade expeditioner, som »Isbrytaren II» under synnerligen stränga samt för sjöfarten besvärande och farofyllda vintrar företagit dels till Bottenhavet och dels till landets södra och västra kuster, hava tydligt ådagalagt detta fartygs framstående egenskaper såsom isbrytarfartyg.

Ett fartyg av huvudsakligen den typ och storlek, »Isbrytaren II» företräder, synes oss jämväl på ett nöjaktigt sätt tillgodose de hänsyn, vilka måste tagas till möjligheterna för ett isbrytarfartyg av här ifrågavarande slag att kunna med trygghet navigera i våra skärgårdar samt flertalet hamnar och farleder med begränsat vattendjup. En jämförelse med de isbrytarfartyg, som våra grannländer under de senaste åren anskaffat eller beställt, pekar även på lämpligheten av att »Isbrytaren II» närmast tjänar till förebild, när det gäller att för statens räkning anskaffa ett isbrytarfartyg. I detta sammanhang finna vi oss böra avråda från några försök att, såsom i vissa fall ifrågasatts, åvägabringa en kombination av ett sådant fartygs egenskap av verklig isbrytare med varjehanda andra mer eller mindre fantastiska ändamål, såsom flygbas eller gods färja. En dylik kombination skulle självfallet i avsevärd mån förringa de verkligt goda isbrytnings- och bärgningsresultat, som man eljest med full rätt kan förvänta av ett fartyg, varom här är fråga. Vi anse oss alltså beträffande typen och storleken av ett statens isbrytarfartyg böra förorda ett fartyg av samma typ och ungefärliga storlek som »Isbrytaren II».

Det av de sakkunniga förordade fartyget skulle erhålla en längd av 61.50 meter och en bredd av 17 meter, varjämte dess djupgående beräknats bliva 6.50 meter.

Emellertid framhålla de sakkunniga vissa med driften av »Isbrytaren II» förenade olägenheter, vilka framträtt under de med sagda fartyg företagna expeditionerna och som enligt de sakkunnigas mening vid bedömning av frågan om anskaffande av ett nytt fartyg krävde beaktande. Fartygets maskinstyrka hade sålunda vid vissa tillfällen visat sig vara något svag. Vid andra tillfällen åter, då behovet av biträde under riskfyllda situationer varit särskilt aktuellt, hade fartygets hjälparbete måst avbrytas på grund av bristande koltillgång å fartyget.

I anledning härav anse de sakkunniga, att den ifrågasatta statsisbrytaren bör äga omkring 50 procent större maskinstyrka än »Isbrytaren II». De föreslå därför, att statsisbrytaren förses med maskineri, som vid forcerad gång kan utveckla cirka 5,500 hästkrafter, därav vid normal gång 3,500 hästkrafter böra tagas i anspråk.

De sakkunniga framhålla vidare, att framdrivningsmaskineriet, då det gäller arbete i svår packis, måste utgöras av kolvångmaskiner och således icke av ångturbiner eller dieselmotorer.

I fråga om maskinbränslet göra de sakkunniga följande uttalande:

»Med de koleldade pannorna hos »Isbrytaren II» utgör aktionsradien för nämnda fartyg endast 6 å 7 dagar. Genom att ett fartyg av här avhandlade slag försäges med ångpannor, konstruerade för oljeeldning, skulle fartygets aktionsradie kunna utökas till omkring 30 dagar, vartill kommer förutom tidsvinst, att därigenom skulle vid fartygets drift inbesparas åtskilliga eldare samt alla eljest erforderliga kollänpare. Vi anse oss därför böra föreslå, att det fartyg, som kan ifrågakomma till anskaffning, förses med anordningar för oljeeldning oaktat denna anordning medför såväl dyrare anskaffnings- som driftkostnad.»

Stats-
isbrytarens
maskineri.

Anskaffnings-
kostnader.

De sakkunniga framhålla vidare, att fartyget bör kunna provianteras och i övrigt utrustas för minst en månads oavbruten gång samt att detsamma bör hava plats för reservlager av kol och proviant för assisterade fartyg ävensom vara försett med de modernaste och bästa navigeringsmedel.

Kostnaderna för anskaffning och fullständig utrustning av ett fartyg av den storlek och den beskaffenhet i övrigt, som de sakkunniga förorda, beräkna de under nuvarande konjunkturen icke komma att överstiga två miljoner tvåhundrausen kronor, därvid de förutsätta, att detsamma bygges vid svensk verkstad och i största möjliga utsträckning med anlitande av svenskt material. De sakkunniga tillägga emellertid, att den ringa tillgång på arbete, som för närvarande rådde vid våra verkstäder, och den stora arbetslösheten på föreliggande område icke gjorde det osannolikt, att en eventuell beställning, på grund av den starka konkurrensen om bygget, kunde komma att effektueras till lägre pris än det nämnda.

Förläggning,
skötsel och
bemanning.

Fartygets förläggningssort bör enligt de sakkunnigas mening vara Stockholm. De föreslå, att fartygets skötsel anförtros åt flottans varv därstädes samt att fartyget bemannas med flottans personal, allt i syfte att omkostnaderna skola bli de minsta möjliga.

Beträffande fartygets drift framhålla de sakkunniga, hurusom erfarenheterna under tjänstgöring å ett fartyg av detta slag äro så ofantligt värdefulla ej blott i fråga om själva isbrytarfartyget, dess navigering och manövrering, skötsel samt vård m. m. utan ock beträffande kannedomen om de fartygs byggnadssätt, maskinstyrka och manöverförmåga m. m., vilka skola assisteras, att det måste framstå såsom ytterst viktigt, att posterna som befälhavare, uppbördsmaskinist och uppbördsstyrman beklädas med personer, vilka äga förutsättningar att kunna kvarstå i ifrågakommande tjänst under en längre tid.

Drifts- och
underhålls-
kostnader.

Vid sin beräkning av drifts- och underhållskostnader för fartyget hava de sakkunniga utgått från sitt förberörda förslag rörande fartygets bemanning ävensom förutsatt, att assurans av fartyget icke skall ifrågakomma.

Med utgångspunkt från dessa förutsättningar hava de sakkunniga beräknat kostnaderna för isbrytaren per gångdag till cirka 1,300 kronor, varav avlöningar cirka 75 kronor, bränslekostnader 1,125 kronor och kostnader för förbrukningsartiklar 100 kronor. Därjämte räkna de sakkunniga med diverse maskin-, däck- och allmänna underhållskostnader till ett årligt belopp av 10,000 kronor.

Den 5 februari 1924 har Kungl. Maj:t anbefallt dels kommerskollegium och lotsstyrelsen gemensamt, dels ock marinförvaltningen efter samråd med chefen för marininstaben att skyndsammast avgiva utlåtande över de sakkunnigas betänkande, därvid de båda förstnämnda ämbetsverken tillika skulle hava att efter verkställd utredning yttra sig i frågan, om och i vad mån de årliga utgifterna för det ifrågasatta isbrytarfartygets drift och underhåll kunde täckas genom höjning vintertiden av någon eller några av de

nu utgaende statliga sjöfartsavgifterna eller genom uttagande av särskild isbrytaravgift.

Kommerskollegium och lotsstyrelsen hava den 18 februari 1924 avgivit det anbefallda gemensamma utlåtandet. Efter att i korthet hava erinrat om vintersjöfartskommitténs förslag om anskaffande av en statens havs-isbrytare med främsta uppgift att i viss omfattning möjliggöra förlängning av vintersjöfarten på de norrländska hamnarna framhålla ämbetsverken, hurusom orsaken till att detta förslag, som tillstyrkts av de i saken hörda ämbetsverken, icke ännu realiserats, syntes vara att söka, bland annat, i förevarande spörsmåls komplicerade art, vartill på senare tid sällat sig hänsynen till det statsfinansiella läget.

*Kommerskollegii och
lotsstyrelsens
gemensamma
utlåtande
den 18
februari
1924.*

Ämbetsverken uttala sig därefter om de i viss man ändrade synpunkter, varur frågan om anskaffande av ett statens isbrytarfartyg enligt ämbetsverkens mening nu borde betraktas. I avseende härå anföra ämbetsverken:

»Den närmaste anledningen till att frågan om anskaffande för statens räkning av ett isbrytarfartyg nu blivit på ett särskilt sätt aktuell torde i själva verket vara den i början av nästlidna januari månad inträffade starka isbildningen vid vissa delar av Sveriges kuster, vilken, trots sin relativa kortvarighet, emellertid hann åstadkomma farofyllda situationer för åtskilliga fartyg med deras besättningar. Det var sålunda vid tidpunkten härför som den förnyade utredning i ämnet igångsattes, vilken närmast utgör föremål för ämbetsverkens nu föreliggande utlåtande.

Enligt ämbetsverkens mening är det ock ur den synpunkten, att isbildningen vid våra kuster visat sig innebära väsentliga risker ej blott för de fartyg, vilka i normal utsträckning bedriva vintersjöfart på Sverige, utan ock för deras besättningar, förevarande spörsmål för närvarande närmast bör betraktas. Det nuvarande statsfinansiella läget kan givetvis anses lägga vissa hinder i vägen för åtgärder, som, ehuru för landet i längden nyttiga, likväl icke kunna anses direkt trängande eller eljest nödvändiga och sålunda även för realiserande av vintersjöfartskommitténs förslag, i vad det samma ensamt avser att möjliggöra förlängd vintersjöfart på Norrland. Med hänsyn till de senare årens erfarenheter måste emellertid tyngdpunkten i kommitténs förslag numera förläggas åt ett annat håll, nämligen till frågan om anskaffande för statens räkning av ett isbrytarfartyg för sjöfartens hjälp och stöd i allmänhet under vintermånaderna och de därav förorsakade särskilda riskerna även vid trafik i mera normal omfattning. Med utgångspunkt härifrån synas ämbetsverken de statsfinansiella skälen icke böra verka hindrande på frågans avgörande. Det måste nämligen anses såsom i första hand en det allmännas angelägenhet att tillse, att så långt möjligt betryggande anordningar finnas för bispringande av fartyg och deras besättningar i fall, varom här är fråga, och denna angelägenhet är enligt ämbetsverkens mening av den stora vikt, att den bör ofördröjligen föras till en tillfredsställande lösning, redan oavsett vilken ställning statsmakterna finna sig böra intaga i fråga om det mera speciella spörsmålet om viss vintertrafik på Norrland. En sådan lösning torde, som ock den föreliggande utredningen synes giva vid handen, icke stå att vinna, utan att staten själv anskaffar ett isbrytarfartyg, som kan av staten i obegränsad omfattning och när som helst disponeras för sitt ändamål.

Förutom den betydelse för fyllande av ett mera trängande behov, som en

statens isbrytare i nyss omnämnt avseende skulle få, måste emellertid ett sådant fartyg tillerkännas stor betydelse även därutinnan, att detsamma skulle verksamt bidra till befrämjande och betryggande i allmänhet av den nu till avsevärd omfattning upparbetade vintersjöfarten på svenska hamnar. Betydelsen härav bör, synes det ämbetsverken, så mycket mindre underskattas, som landets läge i och för sig gör sjöfartens uppehållande året runt till ett riksintresse av den största vikt.

Slutligen torde det ligga i öppen dag, att en lämplig statsisbrytare skulle vara av ej oväsentlig betydelse även för vårt försvarsväsen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts anse sig ämbetsverken böra tillstyrka, att åtgärder med det snaraste vidtagas för anskaffande av ett isbrytarfartyg för statens räkning.»

I anslutning härtill angiva ämbetsverken det tillstyrkta isbrytarfartygets uppgifter sålunda:

Stats-
isbrytarens
uppgifter.

»Fartygets uppgifter skulle, såvitt angår den allmänna sjöfarten, vara att under vintermånaderna fullgöra den isbrytnings- och övrig verksamhet till denna sjöfarts gagn, som icke torde böra ankomma å i enskild hamns ägo varande isbrytare. Det torde emellertid icke föreligga något hinder för att ett för huvudsakligen sådant ändamål byggt fartyg, då det icke upptages av nu nämnd verksamhet eller kan förväntas för sådan verksamhet behöva tagas i anspråk, användes till att, i den mån det ligger inom fartygets förmåga, i lämplig utsträckning tillgodose intresset av någon förlängning av sjöfarten på Norrland och såmedelst eventuellt lämna visst stöd åt trafiken speciellt å Norrlandshamnarna. Givetvis bör härvid dock största varsamhet iakttagas, på det att icke trafik uppuntras i större utsträckning än vad som är ekonomiskt sunt och naturligt och som med isbrytarens genom erfarenhet efter hand bestyrkta aktionsmöjligheter kan till fullo betryggas.»

I fråga om isbrytarfartygets typ och storlek m. m. ansluta sig ämbetsverken till de sakkunnigas förslag. De uttala sig härom på följande sätt:

Stats-
isbrytarens
typ, storlek
m. m.

»Den typ för ett statens isbrytarfartyg, som de sakkunniga föreslagit, grundar sig på det huvudsakliga ändamål, för vilket jämväl ämbetsverken ansett detsamma företrädesvis böra avses. De sakkunniga giva nämligen direkt uttryck för den uppfattningen, att det mera speciella spörsmål rörande vintersjöfart på Norrland, som utgjorde föremål för vintersjöfartskommitténs undersökningar, icke borde i och för sig få inverka på den nu aktuella frågan om ett statens isbrytarfartyg. Vad det här nu närmast gällde syntes de sakkunniga sålunda vara, att svenska staten förskaffade sig tillgång till ett fartyg, som vid de tillfällen, då den normala och i hittillsvarande utsträckning bedrivna vintersjöfarten runt Sveriges kuster behövde hjälp av ett särskilt kraftigt isbrytarfartyg, kunde lämna dylik hjälp utan tidsutdräkt och på ett i övrigt så långt möjligt effektivt sätt.

Ämbetsverken hava vid sin granskning av handlingarna i ärendet i huvudsak icke funnit anledning till erinran mot den av de sakkunniga med angivna utgångspunkt föreslagna typen för den statsägda isbrytaren. Typen i fråga ansluter sig nära till Stockholms stads större isbrytare, »Isbrytaren II», vilken givit goda erfarenheter i de hänseenden, varom här är fråga. Ämbetsverken finna det synnerligen lämpligt att, på sätt de sakkunniga gjort, bygga vidare på dessa erfarenheter.

Med hänsyn särskilt till våra större fartyg kunde ifrågasättas att an-

skaffa ett isbrytarfartyg med större bredd än den föreslagna. Då det emellertid icke kan ifrågakomma att nu anskaffa ett så väsentligt större isbrytarfartyg, som skulle bli följden av en fordran å sådan bredd, att våra större fartyg kunde taga sig fram i en av en sådan isbrytare uppbruten enkel ränna, utan utgångspunkten ändock måste bli, att isbrytaren för fartyg av viss större bredd måste forcera upp en dubbel ränna, ha ämbetsverken icke ansett sig böra framställa krav på ett isbrytarfartyg med större bredd än förslaget avser. Med den föreslagna bredden torde fartyg av intill 15 meters bredd kunna utan större svårighet trafikera av isbrytaren uppbruten enkel ränna, under det att dubbel ränna erfordras för fartyg av större bredd.

Ej heller de föreslagna anordningarna för oljeeldning föranleda erinran från ämbetsverkens sida. Med hänsyn till den därmed förenade stora eldfarorisen, vilken påkallat stränga bestämmelser i andra länder, torde emellertid böra föreskrivas, att de i detta hänseende erforderliga säkerhetsanordningarna skola godkännas av den svenska fartygsinspektionen.

Leträffande den förliga maskinens varvantal bör framhållas, att i varje fall högre varvantal än det föreslagna icke bör ifrågakomma.

Beträffande isbrytarens utrustning få ämbetsverken framhålla, att radiotelegrafinstallationen bör uttryckligen angivas skola vara i överensstämmelse med telegrafstyrelsens fordringar och jämväl, i tillämpliga delar, föreskrifterna i nådiga förordningen den 31 december 1914 angående fartygs byggnad och utrustning, liksom ock att patent- och båtdäverterna skola vara av godkänd konstruktion.

Det är visserligen icke vare sig brukligt eller lämpligt, att statens fartyg byggas till klass, men då kontroll givetvis erfordras även över själva arbetets utförande, böra bestämmelser härutinnan utfärdas. Ifrågavarande kontroll synes lämpligen kunna handhavas av någon statens fartygsinspektör».

Beträffande åtskilliga andra spörsmål, som stå i samband med anskaffandet och handhavandet av den föreslagna statsisbrytaren, göra ämbetsverken följande uttalanden:

»Den korta tid, som ämbetsverken hava haft till sitt förfogande för remissens besvarande har icke medgivit någon mera ingående granskning av de sakkunnigas beräkningar rörande det pris, ett isbrytarfartyg av det förordade slaget skulle kunna betinga. Dock synes ämbetsverken icke anledning föreligga till antagande, att priset skulle behöva överstiga det av de sakkunniga beräknade. Ämbetsverken förutsätta härvid liksom de sakkunniga, att fartyget bygges och utrustas i Sverige, och torde sådana anordningar böra vidtagas, varigenom garantier vinnas för att alltså svenskt varv må kunna företrädesvis ifrågakomma för byggets verkställande.

De sakkunnigas kostnadsberäkningar i övrigt, d. v. s. beräkningarna angående drifts- och underhållskostnader, sammanhänga med deras förslag om isbrytarfartygets förläggning och skötsel.

I sistnämnda avseende anföra de sakkunniga, att förläggningssorten för fartyget borde vara Stockholm, och syntes fartygets skötsel lämpligen böra anförtros åt flottans varv därstädes, varjämte detsamma syntes de sakkunniga böra bemannas med flottans personal, och aberopas till stöd för dessa förslag hänsynen till att genom de sålunda föreslagna anordningarna omkostnaderna syntes bli de minsta möjliga.

Särskilt under nuvarande förhållanden måste drifts- och underhållskost-

Anskaffningskostnad.

Förläggningssort, skötsel och bemanning.

nadernas största möjliga nedbringande betraktas sasom mycket betydelsefullt. Ur denna synpunkt synes ämbetsverken de sakkunnigas förslag i hög grad förtjänt av beaktande. Genom att fartygets skötsel anförtros åt ett flottans varv måste sålunda avsevärda besparingar kunna göras i avseende å såväl personal som materialier. Fartygets bemanning med flottans personal bygger tydligen på den förutsättningen, att sådan personal inom flottan finnes att tillgå, som under de månader, då fartyget är i verksamhet eller i beredskap, kan avses för tjänst därå. Därest denna förutsättning är riktig, kunna givetvis genom den härutinnan föreslagna anordningens realiserande ytterligare besparingar vinnas, på samma gång som förslaget därigenom synes bereda möjlighet till ett bättre utnyttjande i allmänhet av den flottans personal, varom fråga är.

Beträffande fartygets förläggningssort har Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Göteborgs och Bohus län framhållit angelägenheten av att beakta det trängande behovet av en kraftig isbrytares stationerande vid västkusten. Ämbetsverken finna sig böra biträda de sakkunnigas förslag även på förevarande punkt. Å ena sidan synas nämligen ovan berörda möjligheter att med anlitande av flottans varv och flottans personal nedbringa drifts- och underhållskostnaderna genom fartygets förläggning till Stockholm kunna på det mest effektiva sättet utnyttjas. Å andra sidan torde fartygets användning för sitt ändamål ej heller i och för sig påkalla annan förläggningssort än den nämnda, som tvärtom i själva verket även i detta hänseende torde få anses såsom lämplig. Vid övervägande av frågan om fartygets huvudförläggning böra nämligen tagas till utgångspunkt mera normala förhållanden. Till en början bör beaktas, att fartygets verksamhet alltjämt måste komma att under vintertidens såväl första som sista delar i allt väsentligt påkallas allenast vid orter, som ligga nära Stockholm, och under rent normala vintrar torde dess verksamhet ock företrädesvis ifrågakomma inom områden, för vilka i och för sig Stockholm ter sig som väl så naturlig förläggningssort som någon annan plats i Sverige. För mera stränga vintrar åter, på vilka vi under de senare åren haft flera exempel, kan givetvis fartyget bliva behövt och i varje fall av gagn även på åtskilliga platser i närheten av Göteborg eller över huvud taget även utanför västkusten och i Öresund. Särskilt för dessa fall liksom ock beträffande vintrarna i allmänhet måste emellertid uppmärksammas, att fartygets huvudstation i egentlig mening icke spelar någon större roll, då fartygets tillfälliga förläggning alltid måste bliva den, där fartyget i varje särskilt fall bäst behöves. Under strängare vintrar ligger det sålunda i viss mån i sakens natur, att, därest fartygets verksamhet är på ett trängande sätt behövt vid orter, som ligga mera avlägset från Stockholm, fartyget så vitt möjligt ock dirigeras dit. Möjligheterna härtill äro så mycket större, som statsverket äger viss dispositionsrätt över Stockholms stads stora isbrytare, vilken dispositionsrätt ju alltid bör kunna lättare utnyttjas, i samma mån som fartyget vid dess användning för statens räkning icke behöver avlägnas alltför långt från Stockholm. Ämbetsverken förutsätta sålunda, att statens nuvarande dispositionsmöjligheter i fråga om detta fartyg alltjämt bibehållas.

På nu anförda skäl tillstyrka ämbetsverken alltså de sakkunnigas förslag beträffande statsisbrytarens förläggning, skötsel och bemanning. En bestämd förutsättning för realiserandet av förslaget i sistnämnda avseende är emellertid, att den personal, som skall utgöra däcksbefäl, varit i tillfälle att förut förvärva ingående kännedom och erfarenhet om rätta handhavan-

det av isbrytarfartyg av den storlek, förslaget avser, och sålunda består av i allo kompetent och på området beprövat folk.

Realiserandet av de sakkunnigas förslag på dessa punkter bör medföra, att havsisbrytarens förvaltning och närmaste ledningen av dess verksamhet uppdragas åt central förvaltningsmyndighet. För att handelssjöfartens intressen skola kunna under alla förhållanden påräkna nöjaktigt beaktande, torde böra en gång för alla uppgöras en allmän plan för havsisbrytarens användande, och torde denna plans utarbetande böra äga rum under samverkan med de ämbetsverk och övriga, som kunna hava särskilda intressen att därvid bevaka, samt underställas Eders Kungl. Maj:ts prövning. Därjämte böra emellertid för de tider, då isbrytarens verksamhet kan komma att påkallas, särskilda anordningar vidtagas i syfte att i mån av behov tillföra den förvaltningsmyndighet, vilken sålunda erhåller den närmaste ledningen av isbrytarens verksamhet, fullt allsidig sakkunskap, särskilt i vad det gäller bestämmandet i varje fall av till vilken kuststräcka isbrytaren bör dirigeras. Beträffande dessa anordningar, vilka icke få bliva av beskaffenhet att betaga den ledande myndigheten nödig handlingsfrihet, torde närmare bestämmelser böra meddelas, och förutsätta ämbetsverken att, innan definitiva åtgärder härutinnan eller i övrigt vidtagas, ämbetsverken sättas i tillfälle att avgiva närmare yttrande och förslag i ämnet.

Förvaltning
och närmaste
ledning.

Beträffande härefter de sakkunnigas driftskostnadskalkyl hava ämbetsverken ej funnit erinran att framställa mot densamma i vidare mån än att dels posten å 10,000 kronor, avseende allmänna underhållskostnader m. m., torde böra väsentligt höjas, förslagsvis med 10,000 kronor, dels ock bränsleåtgången synts ämbetsverken böra beräknas något högre än enligt nämnda kalkyl. Tillrädligt synes nämligen vara att, särskilt med hänsyn till bränsleåtgången under forcering, räkna med en kostnad för bränsle per gångdag av omkring 1,300 kronor, varigenom kostnaden per månad under gång uppbäras till i uppåt avrundat tal 45,000 kronor. Den tid, varunder fartyget bör beräknas antingen vara i gång eller beredskap, torde uppskattningsvis böra anslås till i genomsnitt högst 5 månader om året. Med utgångspunkt från att fartyget genomsnittligt sett skulle behöva vara i gång under högst hälften av denna tid, skulle den årliga kostnaden för isbrytarfartygets drift och underhåll te sig ungefärligen sålunda:

Drifts- och
underhålls-
kostnader.

Under gång $2\frac{1}{2}$ månader.....	Kr. 112,500: —
I beredskap $2\frac{1}{2}$ »	» 7,500: —
Diverse maskin-, däcks- och allmänna underhållskostnader	» 20,000: —
Summa kronor	140,000: —

För beredskapstiden har härvid räknats med en genomsnittlig dagskostnad av 100 kronor. Kostnader för eventuella större eller mindre haveriers avhjälpande och för assurans av isbrytaren ingå givetvis icke i kalkylen.»

Därefter överga ämbetsverken till frågan om lämpligaste sättet för täckandet av drifts- och underhållskostnaderna för isbrytarfartyget och anföra i sådant avseende:

»Vidkommande den av förevarande remiss omfattade frågan, om och i vad mån de årliga utgifterna för det ifrågasatta isbrytarfartygets drift och underhåll må kunna täckas genom avgifter och, för den händelse avgift finnes böra upptagas, hur detta bör ske, få ämbetsverken till en början uttala, att ämbetsverken under sina överväganden i förevarande angelägenhet fun-

Isbrytaravgift.

nit skäl kunna tala för att någon dylik avgift åtminstone tillsvidare icke uttages.

Den betydelse, ett statens isbrytarfartyg skulle få, har av ämbetsverken här ovan angivits i samband med behandlingen av frågan, om skäl föreläge för anskaffande överhuvud taget för statens räkning av ett dylikt fartyg. Härav framgår, synes det ämbetsverken, att nyttan av den verksamhet, som skulle ankomma på ett dylikt fartyg, skulle tillgodokomma landet i dess helhet, särskilt dess handel och industri, på ett sådant sätt, att de därav föranledda kostnaderna med visst berättigande borde kunna ifrågasättas skola bestridas i samma ordning som kostnaderna för andra statliga institutioner, vilkas verksamhet icke gagnar endast viss kategori medborgare eller viss näringsgren. Betydelsen av att vintersjöfarten på landets kuster befrämjas och betryggas ligger sålunda, med hänsyn särskilt till landets läge, i öppen dag, liksom ock att det måste vara en väsentligen det allmännas angelägenhet att härvid uppehålla den verksamhet, som redan ur allmän sjösäkerhetssynpunkt erfordras, d. v. s. att i förekommande fall bispringa sådana fartygsbesättningar, som befinna sig i farlig belägenhet på grund av isens inverkan på fartygen och trafiken, ävensom att från förstörelse rädda betydande fartygs- och varuvärden. Även försvarets intressen i en statsisbrytare bidrager till att göra frågan om en avgift, lagd speciellt på sjöfarten, mindre motiverad.

Ett ytterligare skäl mot att täcka kostnaderna för isbrytarens drift och underhåll genom en sjöfartsavgift ligger däri, att stora svårigheter äro förknippade med lösningen av problemet att finna fullt ut eller åtminstone något så när rättvisa grunder för en avgift med det speciella syfte, varom här är fråga.

Ämbetsverken vilja emellertid forma sitt uttalande i det föreliggande spörsmålet sålunda, att, därest frågan om isbrytarens anskaffande anses böra göras beroende av den omständigheten, att kostnaderna för fartygets drift och underhåll helt eller delvis täckas genom avgift i en eller annan form, ämbetsverken obetingat tillstyrka, att viss avgift för ändamålet uttages.

För den händelse en avgift såsom bidrag till ifrågavarande omkostnader befinnes skola uttagas, erbjuda sig härför ett flertal utvägar.

Därvid kan till en början ifrågakomma att i någon form lägga avgiften på varutrafiken eller uttaga den efter grunder, som mera direkt ansluta sig till varutrafikens omfattning. Emellertid kräver realiserandet av en dylik tanke närmare utredning. Härutinnan får kollegium erinra, att kollegium jämlikt nådigt beslut den 26 september 1921 fått sig anförtrott att verkställa utredning bland annat rörande möjligheten av en omläggning av nuvarande system för beräklandet och uppbörderna av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotsavgifter jämte hemvägsersättning, men att Eders Kungl. Maj:t sedermera genom nådigt beslut den 24 november 1922 förordnat, att omförmälda utredning skulle från och med den 1 januari 1923 vila och där-efter icke utan Eders Kungl. Maj:ts särskilda medgivande upptagas. En utredning i det hänseende, varom nu närmast är fråga, torde lämpligen böra bedrivas i samband med den sålunda anbefallda, men dock fortfarande vilande undersökningen rörande sjöfartsavgifterna i allmänhet.

Uppgörandet av grunder för en särskild isbrytaravgift, vilken fråga dock med hänsyn till den tid, som åtgår för isbrytarens anskaffande, ej synes kräva omedelbar, definitiv lösning, är i och för sig ett synnerligen komplicerat problem, främst i vad avser särskiljandet av den trafik, som rättvisligen bör drabbas av en sådan avgift, från annan trafik, som bör från avgiften

fritagas. Beträffande den rent lokala trafiken säger det sig självt, att denna i regel icke bör drabbas av en statlig isbrytaravgift, och i stor utsträckning råder samma förhållande i fråga om den inre skärgårdstrafiken. Där- emot torde den egentliga kustfarten i regel kunna uttagas få sådan nytta av en statens isbrytare, att den, därest avgift skall uttagas, rätteligen borde drabbas därav. Den närmare utredning, som för trafikens klassificering i förenämnda hänseende måste anses erforderlig, har på grund av den korta tiden för remissens besvarande icke medhunnits. Därtill kommer emellertid, att, då statliga avgifter på den rena inrikes sjöfarten för närvarande icke förekomma i svensk lagstiftning, ett införande av dylika avgifter skulle föra med sig särskilda anordningar för uppbördens ordnande, som för utformande och genomförande kräva vissa undersökningar.

På nu antydda skäl ha ämbetsverken funnit den utväg, som för närvarande lämpligen skulle kunna anvisas för tillgodoseende av intresset att genom avgift bidra till täckande av kostnaderna för isbrytning genom statens försorg, vara att uttaga avgiften i form av förhöjning under viss tid av någon redan nu utgående statlig sjöfartsavgift.

Den enda av de statliga sjöfartsavgifterna, som härvid kan ifrågakomma, är fyr- och båkavgiften. Denna avgift utgår för närvarande — med vissa angivna undantag — för varje fartyg, vilket ankommer från eller afgår till utrikes ort, med 25 öre för varje ton av fartygets avgiftspliktiga dräktighet. Därest under ett kalenderår fyr- och båkavgift erlagts för maskindrivet fartyg åtta gånger eller för segelfartyg fyra gånger, är fartyget under året befriat från vidare erläggande av fyr- och båkavgift. Från fyr- och båkavgift äro vidare befriade:

fartyg, som tillhör kronan eller främmande nations örlogsflotta;

fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton;

svenskt för fiske utrustat fartyg, då det för sådant ändamål användes;

fartyg, som av tvingande orsaker eller till inhämtande av order för vidare resa eller endast i ändamål att vid svenskt skeppsvarv, docka eller mekanisk verkstad undergå reparation eller undersökning för uttrönande av behövligheten av reparation, anlöper svensk ort utan att därstädes lossa annan last än den, som i fartyget åter intages, eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets behov;

fartyg, som uteslutande trafikera floder och kanaler samt andra insjöar än Mälaren.

Vid tillämpning av grunderna för fyr- och båkavgiften på den avgift, varom här är fråga, torde med hänsyn till sakens natur vissa särskilda undantag utöver de beträffande den ordinarie avgiften fastställda böra ifrågakomma. Sålunda böra från förhöjningen undantagas alla segelfartyg liksom ock fartyg överhuvud taget, vilkas bruttodräktighet understiger 100 ton. Vidare synes viss lindring av avgiften böra tillgodokomma fartyg i reguljär fart på så sätt, att dessa böra från förhöjningen befrias, sedan denna erlagts för fartyg i sådan fart på orter bortom en linje Islands västkust—Kap Finisterre två gånger och för övriga fartyg i reguljär fart fyra gånger. Däremot böra enligt kollegii mening de föreskrifter angående befrielse i vissa fall från fyr- och båkavgift, varom kollegium gemensamt med generaltullstyrelsen den 12 februari 1924 framlagt förslag, icke äga tillämpning på den ifrågasatta förhöjningen.

Tiden för den föreslagna förhöjningen torde böra fastställas att börja exempelvis den 1 december, och torde slutdagen i sadant fall böra bliva den 31 mars.

Enligt vad ovan beräknats, skulle den årliga utgift, till vars täckande förevarande avgift avsåges skola utgöra bidrag, uppgå till omkring 140,000 kronor. Om förhöjningen av fyr- och båkavgiften sattes till 5 öre, kan med utgångspunkt från uppbörden av fyr- och båkavgifter under december 1922—mars 1923 samt från på trafiken år 1922 grundade antaganden rörande segelfartygens andel i ifrågavarande uppbörd den av förhöjningen orsakade ökningen av inkomsterna för statsverket beräknas uppgå till ett belopp av omkring 130,000 kronor. Härvid har tillika räknats med att verkningarna i uppbördsminskande riktning av de för reguljär fart föreslagna lindringarna skulle väl motvägas av att någon befrielse från förhöjningen i anslutning till nyssnämnda, av collegium och generaltullstyrelsen avgivna förslag icke skulle ifrågakomma, i motsats till vad förhållandet varit beträffande fyr- och båkavgiften även under den tid av åren 1922 och 1923, som legat till grund för ovan angivna beräkningar.

Då en höjning av fyr- och båkavgiften med 5 öre alltså kan antagas i varje fall i det närmaste täcka kostnaderna för en statlig isbrytares drift och underhåll, varvid kostnaderna för eventuella större eller mindre haveriers avhjälpande och för assurans, såsom redan ovan nämnts, icke inberäknats, anse sig ämbetsverken böra förorda, att därest avgift skall uttagas, den anordning för avgiftsfrågans lösning, som härutinnan här ovan angivits, anlitas åtminstone som ett provisorium, gällande för ett år i sänder, till dess att eventuellt andra mera lämpliga definitiva former härför kunna utfinnas, liksom ock närmare erfarenhet vinnes angående drifts- och underhållskostnaderna och verkliga inkomsten av en eventuell avgiftsförhöjning.»

Marinförvalt-
ningens ut-
låtande
den 21
februari 1924.

I sitt den 21 februari 1924 avgivna utlåtande över de sakkunnigas be-
tänkande förordar marinförvaltningen, att staten anskaffar ett eget is-
brytarfartyg, varigenom viktiga statsintressen såväl ur handelsflottans som
ur örlogsflottans synpunkter enligt ämbetsverkets mening skulle bliva till-
godosedda. Ämbetsverket framhåller i sådant hänseende, att de isbrytare,
som nu stode till förfogande, ej försloge att under krigstid på en gång
både öppna väg för flottans fartyg i sådan omfattning, att flottan erhö-
lleforderlig rörelsefrihet, och hålla sjöförbindelserna för handeln öppna.

Stats-
isbrytarens
typ, storlek
m. m.

Emellertid anför ämbetsverket, att med hänsyn till flottans behov ett större
isbrytarfartyg än det av de sakkunniga föreslagna vore behöfligt. I avseende
härå framhålles, att fartyget borde hava minst samma bredd som pansar-
båtarna av Sverige-typ, 18.6 meter, så att dessa båtar kunde passera i de
av fartyget brutna rännorna. För att fartyget skulle kunna bryta isen i
Kalmarsund krävdes, att detsamma icke vore mera djupgående än 6 meter.
På grund härav behövde deplacementet ökas och längden utökas med
minst omkring 12 meter samt fartyget förses akterut med två maskiner
och två propellrar i stället för en. Fartyget borde kunna hålla 15 knops fart.

Därjämte framställer marinförvaltningen vissa särskilda fordringar på
fartygets byggnad och utrustning.

Anskaffnings-
och under-
hållskostna-
der.

Anskaffningskostnaden för en dylik större isbrytare beräknar ämbetsverket
uppgå till omkring 3 miljoner kronor.

Underhållskostnaderna synas ämbetsverket vara väl lagt beräknade av de
sakkunniga.

Marinförvaltningen finner slutligen lämpligt, att fartyget, såsom de sakkunniga föreslagit, förläggas till Stockholm under flottans vård och bemannas med flottans personal.

Förläggningsort, skötsel och bemanning.

Sedan, på sätt av det förut anförda framgår, frågan om anskaffande snarast möjligt av en statsisbrytare blivit aktuell, har — i anledning av att i årets statsverksproposition icke beräknats något anslag för ändamålet — å handelsdepartementets handels- och sjöfartsbyrå verkställt en undersökning för utrönande av huruvida, utan äskande av dylikt anslag, medel för byggets igångsättande skulle kunna beredas. I en å byrån upprättad promemoria har därvid ifrågasatts, att, därest det nu från handels- och sjöfartsfonden till Stockholms stad utgående årliga statsbidraget å 38,750 kronor till bestridandet av driftskostnader för stadens isbrytare upphörde, fonden skulle — utan alltför stort men för de intressen, som brukade tillgodoses genom dess årliga ränteavkastning — kunna vidkännas en minskning med ett kapitalbelopp, svarande mot en årlig ränta av 38,750 kronor, eller i runt tal 800,000 kronor. Detta belopp skulle då under budgetåret 1924—1925 tagas i anspråk för byggnadsarbetets påbörjande. Medel för byggets fortsättande och avslutande skulle därefter anvisas å rikstatsen för budgetåret 1925—1926. Genom begränsning under lämplig tidsperiod av bidragsutdelningen från fonden borde densamma så småningom åter uppböras till sitt nuvarande kapitalbelopp.

Fråga om beredande av medel till anskaffningskostnaden för en statsisbrytare.

P. M. av handelsdepartementets handels- och sjöfartsbyrå.

Över det i ifrågavarande promemoria innefattade förslaget har Kungl. Maj:t den 1 mars 1924 anbefallt statskontoret och kommerskollegium att skyndsamt avgiva gemensamt utlåtande.

Det anbefallda utlåtandet har av ämbetsverken avgivits den 7 mars 1924.

I utlåtandet anföras ämbetsverken bland annat följande.

Enligt ämbetsverkens förmenande måste det anses betänkligt att, för beredande av medel till främjande av ett än så viktigt ändamål, på en gång avhända en statsverkets fond så stor del av dess kapitaltillgång, som nu ifrågasatts. Ett dylikt anlåtande av statens fonders kapital torde kunna medföra konsekvenser av icke önskvärd art. I promemorian hade visserligen framförts den tanken att genom begränsning av utdelningen av bidrag från fonden åter uppböras densamma till dess nuvarande belopp. Detta skulle innebära, att under ett flertal år — exempelvis tjugu — en avsevärd del av fondens avkastning skulle undandragas de ändamål, vilka fonden hittills ansetts bära tillgodose, liksom ock att de nya krav, som i sådant avseende i framtiden väl skulle inställa sig, måste undanskjutas. Det eftersättande av fondens egentliga ändamål, som ett dylikt förfarande skulle innebära, borde enligt ämbetsverkens mening icke äga rum. Då härtill komme, att anskaffandet av ett statens isbrytarfartyg ingalunda kunde sägas uteslutande vara ett handels- och

Statskontoret och kommerskollegium.

sjöfartsintresse, utan även hade betydelse för industrien och andra näringar liksom även för försvaret och landet i dess helhet, syntes det ämbetsverken icke vara motiverat att för det ifrågasatta ändamålet göra ett så djupt ingrepp i fondens kapital. Ämbetsverken avstyrkte därför, att fonden anlätades för beredande av tillgång för den utgift, som under budgetåret 1924—1925 erfordrades för fartygsbyggets påbörjande.

Ämbetsverken meddela emellertid, att, därest Kungl. Maj:t ändock skulle anse handels- och sjöfartsfonden böra tagas i anspråk för nu ifrågavarande ändamål, av fondens tillgångar, som vid utgången av nästlidna februari månad belöpte sig till — förutom upplupna, ej förfallna räntefordringar — 6,274,870 kronor 28 öre, medel för ändamålet kunde göras disponibla.

Förhandlingar med Stockholms stad angående kontraktet rörande "Isbrytaren II".

Slutligen må nämnas, att jag på förekommen anledning, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 nästlidna februari, uppdragit åt landshövdingen M. R. Sahlin att å kronans vägnar med Stockholms stad föra förhandlingar angående det mellan staten och staden gällande avtal rörande stadens isbrytarfartyg »Isbrytaren II». Stadskollegiet i Stockholm har utsett borgarråden J. Åkerman och C. Juhlin-Dannfelt att å stadens vägnar förhandla i den angivna frågan. Vid förhandlingarna har, enligt vad jag inhämtat, bland annat ifrågasatts möjligheten av återbetalning till staten av det för anskaffandet av stadens större isbrytarfartyg beviljade statsbidraget å 350,000 kronor, mot det att den för fartygets och den mindre isbrytarens drift, assurans och underhåll nu utgående statssubventionen, om än med minskat belopp, bibehålles under en avsevärd tid framåt. Förhandlingarna äro emellertid ännu icke slutförda.

Departementschefen.

Såsom i de i ämnet avgivna betänkandena och utlåtandena upprepade gånger framhålles, är det ett allmänt intresse av stor vikt, att sjöfarten, som ju direkt ombesörjer praktiskt taget all varutransport till och från vårt land, obehindrat och med trygghet kan fortgå under största möjliga del av året. Att så kan ske är icke blott ett betydelsefullt sjöfartsintresse, utan framstår såsom angeläget för landet i dess helhet, särskilt kanske för de stora exportindustrierna och de omfattande befolkningslager, som genom dem beredas arbetstillfällen och utkomstmöjligheter. Det måste därför anses såsom en ur olika synpunkter synnerligen viktig uppgift att söka i görligaste mån undanröja eller mildra de svårigheter för sjöfartens bedrivande, som de av klimatet föranledda isförhållandena utmed landets kuster förorsaka.

I viss utsträckning lärer visserligen denna uppgift böra betraktas närmast såsom en lokal angelägenhet, nämligen såvitt angår öppenheten av infartslederna från havet till de olika hamnarna. Åtskilliga av de

större hamnplatserna hava också i sitt eget intresse sökt att efter bästa förmåga fullgöra vad på dem i ifrågavarande hänseende kan anses ankomma. De senaste vintrarnas erfarenheter hava emellertid givit vid handen, att på grund av de svårartade isförhållandena icke ens denna mera begränsade uppgift alltid kunnat fyllas med de isbrytareresurser, som stått vederbörande till buds. Framför allt har det emellertid under de sistförflutna åren visat sig, att i öppen sjö, d. v. s. utanför det verksamhetsområde, för vilket de lokala isbrytarna i regel äro lämpade och avsedda, så stark isanhopning gång på gång förekommit, att sjöfarten, även i farvatten, som rimligtvis böra och kunna hållas navigabla hela året, under långa tider i hög grad försvärats eller rent av omöjliggjorts. Icke sällan har det därvid inträffat, att såväl fartyg och laster som människoliv utsatts för allvarliga faror, och vid ett par tillfällen har, på sätt av det förut sagda framgår, situationen blivit så vanskelig, att staten nödgats ingripa genom att efter avtal med Stockholms stad till de nödställda fartygens undsättning utsända stadens större isbrytarfartyg »Isbrytaren II».

Det är under sådana omständigheter icke ägnat att förvåna, att från olika håll allt starkare krav rests på att staten — liksom redan skett i våra grannländer — måtte förskaffa sig ett eget kraftigt isbrytarfartyg, tillgängligt för ingripande icke blott i sådana fall av överhängande fara, som förorsakat vissa av de med »Isbrytaren II» företagna undsättningsexpeditionerna, utan över huvud taget i fall, då fartyg i farvatten, som böra kunna hållas öppna för trafik, till följd av issvårigheter icke kunna taga sig fram ensamma eller med tillhjälp av förefintliga lokala isbrytareresurser. Redan de viktiga uppgifter, en statsisbrytare sålunda skulle få för sjöfartens bispringande i de under hela året regelmässigt trafikerade farvattnen utmed rikets södra och mellersta kuster, synas mig göra anskaffandet av ett dylikt fartyg synnerligen önskvärt. Härtill kommer emellertid, att en statsisbrytare jämväl skulle vara ägnad att tillgodose det behov, på vilket vintersjöfartskommittén jämlikt sitt uppdrag närmast haft sin uppmärksamhet riktad, nämligen förlängandet av seglationssäsongen på Norrland. Även om denna förlängning skulle inskränka sig till exempelvis en månad om året, därav fjorton dagar vid seglationens öppnande och fjorton dagar vid dess avslutande, skulle detta, enligt vad vintersjöfartskommitténs utredning giver vid handen, för Norrland och särskilt dess industriella utveckling vara av mycket stor betydelse. Framhållas må särskilt, att på grund av de olika tidpunkter, då för sjöfarten hinderlig isbildning förekommer å skilda delar av rikets kuster, disponerandet på ovan angivet sätt av en statlig isbrytare för förlängning av seglationen på Norrland icke skulle på något sätt behöva inkräkta på fartygets användning i de sydligare, under hela vintern trafikerade farvattnen, utan fastmer låta sig väl förena därmed.

Att den villkorliga och begränsade dispositionsrätt, staten kontraktsenligt tillförsäkrats till Stockholms stads isbrytarfartyg »Isbrytaren II», icke är tillfyllest för fullgörandet av de uppgifter, som i ifrågavarande hänseende rimligtvis böra ankomma på staten, ligger i öppen dag och har av erfarenheterna tillfullo bestyrkts. Redan de dryga kostnader, dispositionsrättens användande medför, föranleda, att densamma endast tillfälligtvis och i särskilt trängande fall kan tagas i anspråk. Härtill kommer, att det vid inträdande behov för staten av ifrågavarande fartyg lätt kan inträffa, att detsamma just vid samma tillfälle erfordras för öppenhallande av inseglingsrännan till Stockholm och sålunda icke kan av staden ställas till förfogande. Så länge staten saknar egna isbrytareresurser, kan situationen sålunda alltför lätt bliva den, att staten, även om det uppenbaraste nödläge föreligger för i isen inneslutna fartyg, står utan varje möjlighet att göra något för deras undsättning.

Att starka skäl tala för anskaffandet av ett statligt isbrytarfartyg lär sålunda vara obestridligt. Samtliga de i ärendet hörda sakkunniga och myndigheter hava ock på det kraftigaste tillstyrkt vidtagandet av åtgärder i dylikt syfte. Likaledes hava, på sätt jag redan antytt, upprepade framställningar härutinnan gjorts från sjöfartsintressets målsmän. Min företrädare i ämbetet gav ock i förut omförmälda, vid 1922 års riksdag avgivna interpellationssvar uttryck åt den uppfattningen, att anskaffandet av en statens isbrytare vore önskvärt, ehuru han med hänsyn bland annat till de dryga anskaffnings- och driftskostnaderna för ett dylikt fartyg fann saken böra för det dåvarande skjutas åsido.

Sedan dess hava de kostnader, varom i interpellationssvaret talades, väsentligt nedgått. Vid sådant förhållande och med hänsyn till de av mig här förut anförda omständigheter, vilka synas mig tillfullo ådagalägga vikten av att staten äger möjlighet att lämna sjöfarten erforderligt stöd och hjälp i dess ansträngningar att uppehålla vintertrafiken på våra kuster, finner jag för egen del, med fullt beaktande av de alltjämt rådande statsfinansiella svårigheterna, frågan om anskaffandet av en statsisbrytare icke längre böra undanskjutas. Jag tillstyrker sålunda, att åtgärder nu vidtagas för byggandet av ett dylikt fartyg.

Vad angår fartygets typ och dimensioner ansluter jag mig i huvudsak till 1924 års sakkunnigas av kommerskollegium och lotsstyrelsen tillstyrkta förslag. Jag vill emellertid framhålla, att möjlighet bör hållas öppen att däri göra de jämkningar, som, särskilt med hänsyn till de senaste månadernas erfarenheter, kunna befinnas önskvärda. Mot marinförvaltningens hemställan om ökning av den ifrågasatta fartygsstorleken talar icke blott nödvändigheten att hålla anskaffnings- och driftskostnaderna vid rimligt belopp, utan även — och i främsta rummet — hänsynen till fartygets användbarhet i våra skärgårdar och trängre farleder längs våra kuster, där dess navigeringsmöjligheter vä-

sentligen äro beroende av att detsamma erhåller jämförelsevis måttliga dimensioner. För övrigt må erinras om att den av de sakkunniga föreslagna fartygstypen, som nära överensstämmer med »Isbrytaren II:s», under de av sistnämnda fartyg företagna expeditionerna visat sig synnerligen väl lämpad för de förhållanden, med vilka vi i vårt land hava att räkna.

I fråga om maskinstyrkan hava de svåra isförhållanden, som innevarande vinter rått, varit ägnade att understryka det av de sakkunniga framhållna behovet av att fartyget utrustas med starkare maskineri än det, som »Isbrytaren II» besitter. Vad de sakkunniga i dylikt hänseende föreslagit giver mig icke anledning till erinran. Likaledes ansluter jag mig till förslaget om fartygets inrättande för oljeeldning. De i kommerskollegii och lotsstyrelsens gemensamma utlåtande gjorda erinringarna beträffande radioinstallationens beskaffenhet m. m. torde böra beaktas.

Vad anskaffningskostnaden angår, läser densamma, enligt av mig införskaffade upplysningar, kunna antagas komma att ställa sig något lägre än de sakkunniga angivit. Sannolikheten talar för att ifrågavarande kostnad i varje fall icke kommer att överstiga 2,100,000 kronor.

I likhet med de sakkunniga anser jag lämpligt, att skötseln av fartyget anförtros åt flottans varv samt att fartyget bemannas med manskap från flottan. Till frågan om fartygets förläggningssort är jag däremot icke beredd att nu taga ställning, utan synes mig densamma böra göras till föremål för ytterligare överväganden. Detsamma är förhållandet med spørsmålet om ledningen av fartygets verksamhet.

Beträffande underhålls- och driftskostnaderna synas mig de av kommerskollegium och lotsstyrelsen i sådant hänseende uppgjorda kalkylerna, även om de tillsvidare måste anses allenast såsom preliminära, väl ägnade att läggas till grund för bedömandet av de utgifter av dylik art, som anskaffandet av en statsisbrytare skulle medföra.

Vad därefter angår frågan om upptagande av särskild avgift av sjöfarten till täckande av sistberörda kostnader, anser jag någon befogad erinran icke kunna riktas mot en dylik anordning. Såsom ämbetsverken framhållit, torde flera utvägar härvid vara tänkbara. Den av ämbetsverken föreslagna anordningen med förhöjning vintertiden av fyr- och båkavgiften erbjuder påtagligen vissa fördelar. Då emellertid förevarande fråga icke bliver aktuell, förrän isbrytarfartyget kan tagas i bruk, och detta i varje fall icke läser kunna ske tidigare än vintersäsongen 1925—1926, torde, i och för vissa ytterligare överväganden i saken, med det definitiva ståndpunktstagandet tillsvidare kunna anstå.

På grund av de erfarenheter, som särskilt under innevarande vinter vunnits rörande det trängande behovet av att staten äger tillgång till ett eget isbrytarfartyg, synes det mig angeläget, att byggandet av den

här förut av mig förordade statsisbrytaren skyndsammast möjligt tager sin början. Såsom förut nämnts, hava emellertid på grund av det budgetära läget, till vilket jag vid beredandet av frågorna om reglerandet av utgifterna under riksstatens tionde huvudtitel för budgetåret 1924—1925 genomgående måst taga hänsyn, medel för ändamålet icke beräknats i det i statsverkspropositionen framlagda förslaget till riksstat för sagda budgetår. Under sådana omständigheter lär det icke böra ifrågakomma att nu i proposition å förberörda riksstat äska anslag för byggets igångsättande. Då emellertid saken, med hänsyn till de issvårigheter, varmed sjöfarten denna vinter haft att kämpa, och riskerna för att liknande svårigheter kunna komma att uppstå jämväl under efterföljande år, synes mig vara av den beskaffenhet, att den icke tål uppskov, anser jag mig, hellre än att frågan undanskjutes, böra förorda, att visst belopp från handels- och sjöfartsfonden disponeras för byggnadsarbetets påbörjande. Det belopp, som för tiden intill den 1 juli 1925 erfordras för att arbetet skall kunna bedrivas med nödig skyndsamhet, lär icke kunna beräknas lägre än till 800,000 kronor. Visserligen är den minskning, som genom utanordnandet från handels- och sjöfartsfonden av sagda belopp skulle föranledas i fondbehållningen, kännbar, men olägenheterna härav neutraliseras dock i väsentlig mån, därest, på sätt i förberörda å handelsdepartementets handels- och sjöfartsbyrå upprättade promemoria ifrågasatts, det till Stockholms stad för dess båda isbrytare utgående årliga statsbidraget upphör.

Skulle det för anskaffandet av Stockholms stads större isbrytare beviljade statsbidraget å 350,000 kronor av staden återbetalas, synes mig sagda belopp, även i vad angår den del därav, som beviljats å riksstaten, böra få tagas i anspråk för statsisbrytarbygget. Härigenom skulle vinnas motsvarande minskning i den summa, som från handels- och sjöfartsfonden behöfve tagas i anspråk för ifrågavarande bygge. Till följd härav och med hänsyn till den nedsättning, som samtidigt skulle vidtagas i det från fonden till staden för dess båda isbrytarfartyg nu utgående årliga statsbidraget, skulle jämväl i detta fall undvikas, att någon mera väsentlig minskning komme att inträda i fondens för andra ändamål disponibla årsavkastning.

Väl är det sant, att anskaffandet av en statsisbrytare är en angelägenhet, som icke uteslutande berör sjöfarten utan som för landet i dess helhet och särskilt dess näringsliv är av den största betydelse. Det förhåller sig dock så, att med den ifrågasatta anskaffningen i främsta rummet avses tillvaratagandet av sjöfartens och handelns intressen. Vid sådant förhållande synes det mig i princip icke oberättigat, om ovannämnda fond, vars syfte just är tillgodoseendet av nyssberörda intressen, i sin mån anlitas för vinnandet av en särskilt ur dessa näringars synpunkt önskvärd snabb lösning av förevarande spörsmål. I allt fall komme ett belopp, väsentligt större än det, som från fonden skulle tagas i anspråk,

att anvisas å riksstaten och sålunda att utgå av medel, till vilkas beredande landet i dess helhet bidragit. Erinras må i detta sammanhang, att redan vid ett tidigare tillfälle ett betydande belopp ur handels- och sjöfartsfonden disponerats för ett ändamål, närbesläktat med det nu ifrågasatta, i det nämligen av det statsbidrag, som på sin tid tillerkändes Stockholms stad för byggandet av dess större isbrytarfartyg, hälften eller 175,000 kronor utanordnades från nämnda fond.

Jag finner mig sålunda, för möjliggörande av ett skyndsamt igångsättande av statsisbrytarbygget, böra tillstyrka, att från handels- och sjöfartsfonden ställes till förfogande ett belopp, som, därest återbetalning äger rum av det för anskaffandet av Stockholms stads större isbrytarfartyg beviljade statsbidraget, lärer böra beräknas till 450,000 kronor men eljest till 800,000 kronor; och förutsätter jag därvid, på sätt i det föregående anförts, dels i förstnämnda fall att hela det belopp, som av staten till statsverket återbetalas, må tagas i anspråk för ifrågavarande bygge, dels ock att medel för täckande av återstående delen, 1,300,000 kronor, av de för ändamålet beräknade kostnaderna anvisas å riksstaten för budgetåret 1925—1926.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen

att, med godkännande av de av mig angivna grunderna för beredande av de för ändamålet erforderliga medlen, besluta anskaffande av ett statens isbrytarfartyg för en beräknad kostnad av sammanlagt högst 2,100,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition i ämnet skall till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Vid protokollet:

Nils Sehlberg.