

## Nr 198.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för budgetåret 1928—1929 till drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg; given Stockholms slott den 16 mars 1928.*

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Felix Hamrin.*

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1928.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hamrin:

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t under tionde huvudtiteln, punkten 28, föreslagit riksdagen att, i avbidan på den särskilda proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, till bestridande av drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg för budgetåret 1928—1929 beräkna ett extra förslagsanslag av 300,000 kronor.

Vid anmälan av berörda fråga erinrade jag, att riksdagen för innevarande budgetår, liksom förut för vartdera av budgetåren 1925—1926

*Bihang till riksdagens protokoll 1928. 1 saml. 167 häft. (Nr 198.)*

och 1926—1927, till bestridande av drift- och underhållskostnader för fartyget anvisat ett extra förslagsanslag av 140,000 kronor samt att till täckande av statsverkets berörda kostnader för fartyget för närvarande vore vidtagen en provisorisk förhöjning, med vissa modifieringar, av fyr- och båkavgiften. Kostnaderna hade emellertid, framhöll jag vidare, icke på långt när kunnat rymmas inom ramen för anslaget. Med anledning av de skedda överskridandena av anslaget hade Kungl. Maj:t därför genom beslut den 9 september 1927 uppdragit åt marinförvaltningen och kommerskollegium gemensamt att efter verkställd utredning till Kungl. Maj:t inkomma dels med möjligast noggranna beräkningar av drift- och underhållskostnaderna för statens isbrytarfartyg, dels ock med förslag i fråga om täckande av samma kostnader.

Än vidare meddelade jag, att chefen för försvarsdepartementets kommandoexpedition i en den 10 november 1927 dagtecknad skrivelse framlagt förslag till viss anordning för tillgodoseende av statsisbrytarens bemanning i vad angår manskapet. Förslaget, som vore byggt på den förutsättningen att flottans personalstater icke komme att innefatta för sagda bemanning erforderliga beställningar, utmynnade bland annat däri, att bemanningen skulle sammansättas av från flottans tjänst avgående eller avgånget manskap ävensom av värnpliktiga och att de erforderliga kostnaderna för samma personals avlöning, beklädnad och bespisning skulle bestridas från anslag under tionde huvudtiteln. Berörda förslag jämte ett däröver av marinförvaltningen och chefen för marinstaben avgivet yttrande, däri dessa myndigheter tillstyrkt att förslaget måtte försöksvis prövas, hade överlämnats till förstnämnda myndigheter för att tagas i övervägande vid verkställande av den genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 september 1927 anbefallda utredning rörande statsisbrytarens drift- och underhållskostnader.

Jag framhöll därefter, att, innan ämbetsverkens betänkande till Kungl. Maj:t inkommit, det påtagligen icke vore möjligt att uttala sig om, i vilken utsträckning de förslag, som av ämbetsverken komme att framläggas, kunde göras till föremål för framställningar till innevarande års riksdag. Det vore emellertid avsett, att, så snart betänkandet avgivits, ifrågakvarande spörsmål skulle upptagas till närmare övervägande. Först sedan så skett, vore det möjligt att bedöma till en början med vilket belopp anslaget till bestridande av drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg borde uppföras å riksstaten för budgetåret 1928—1929 samt vidare huru dessa kostnader skulle täckas och, i anslutning därtill, på vad sätt och med vilka belopp de särskilda bidragen borde upptagas å samma stats inkomstsida. Då i sakens dåvarande läge fasta hållpunkter för beräkningarna därutinnan sålunda saknades, tillstyrkte jag, att anslaget upptoges med summan av det ungefärliga belopp, vartill utgifterna för budgetåret 1926—1927 uppgått eller, med någon avrundning nedåt, 270,000 kronor, med tillägg av det för avlöningar m. m. till isbrytarens besättning

förslagsvis beräknade beloppet, 30,000 kronor, eller sålunda med tillhopa 300,000 kronor.

Till täckande av samma kostnader hava i förslaget till riksstat för budgetåret 1928—1929 under rubriken »Uppbörd i statens verksamhet» dels inkomsttiteln Fyr- och båkavgifter — på sätt som senast skett i riksstaten för innevarande budgetår — upptagits med ett belopp, som med 140,000 kronor överstiger vad samma inkomsttitel eljest beräknas inbringa, dels ock uppförts en ny inkomsttitel, förslagsvis benämnd »Avgifter för isbrytarhjälp», med ett beräknat inkomstbelopp av 160,000 kronor.

I gemensam skrivelse den 28 januari 1928 hava marinförvaltningen och kommerskollegium efter verkställd utredning avgivit förslag i förevarande ämne.

Då jag nu går att framlägga resultatet av den sålunda verkställda utredningen, anhåller jag till en början att få erinra om det anförande till statsrådsprotokollet den 9 september 1927, som låg till grund för Kungl. Maj:ts beslut samma dag i fråga om ovanberörda uppdrag åt marinförvaltningen och kommerskollegium. I avseende härå anförde jag, efter att hava erinrat om de uppkomna överskridandena å anslaget ävensom att tiden syntes vara inne för ett mera definitivt ordnande av frågan om fartygets drift- och underhållskostnader samt dessas täckande, vidare följande:

»Då det gäller att för ett budgetår fixera beloppet av ifrågavarande kostnader — härvid torde böra avses allenast de utgifter, som äro avsedda att bestridas av det å tionde huvudtiteln uppförda förslagsanslaget till drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg — så nära det verkliga beloppet som möjligt, har man att så gott som uteslutande bygga på erfarenheter från statsisbrytarens verksamhet i de norrländska farvattnen. Men dessa erfarenheter torde vara tillfyllest för det nu avsedda ändamålet. Dels torde nämligen med hänsyn till den relativa regelbundenheten hos isförhållandena i de norrländska farvattnena verksamheten därstädes kunna förväntas under de flesta år bliva av i stort sett samma omfattning och sålunda erbjuda en ganska säker utgångspunkt för en jämförelsevis exakt beräkning av statsisbrytarens driftkostnader, och dels torde expeditioner av statsisbrytaren för fyllande av dess främsta, om ock mera sällan återkommande uppgift, nämligen att bispringa sjöfarten vid rikets mellersta och södra kuster, icke komma att medföra någon mera avsevärd ändring i en på verksamheten i Norrlandsfarvattnen baserad kostnadssumma, då ju vid sådana tillfällen statens isbrytarverksamhet i sistnämnda farvatten lär helt inställas.

Vad därefter angår sättet för täckande av statens utgifter för statsisbrytarfartygets drift- och underhållskostnader, tillåter jag mig konstatera, att såväl Kungl. Maj:t som riksdagen hävdad den uppfattningen, att berörda kostnader böra täckas av dem, som kunna tänkas hava nytta av statsisbrytarens tillvaro eller direkta verksamhet. I avseende härå vill jag erinra om hurusom föredragande departementschefen i sitt av mig tidigare

*Chefens för handelsdepartementet anförande till statsrådsprotokollet den 9 september 1927.*

berörda anförande till statsrådsprotokollet angående anskaffande av ett statens isbrytarfartyg uttalade, att han ansåge, att någon befogad erinran icke kunde riktas mot ett upptagande av särskild avgift av sjöfarten till täckande av nu ifrågakarande kostnader, och hurusom 1924 års riksdag i sin skrivelse i ämnet till Kungl. Maj:t uttryckligen förklarade sin anslutning till denna departementschefens mening. I enlighet härmed har ju också Kungl. Maj:t, såsom jag redan framhållit, bestämt, att för ändamålet skall utgå en förhöjning med 5 procent av fyr- och båkavgiften, vilken förhöjning ursprungligen beräknades giva ett inkomstbelopp, ungefärligen motsvarande vederbörande anslagsbelopp. Mot detta förfarande har ej någon erinran gjorts från riksdagens sida. Denna principiella åskådning ifråga om sättet för täckandet av isbrytarkostnaderna, att dessa skola betalas av vederbörande intressenter, synes mig vara riktig, och saknar jag därför anledning att ifrågasätta frångående av denna princip.

Det kunde då förefalla ligga närmast tillhands att vinna den erforderliga inkomstökningen genom fastställande av en högre procentsats för den redan utgående förhöjningen i fyr- och båkavgiften. En sådan ytterligare beskattning av sjöfarten är emellertid ägnad att väcka betänkligheter, särskilt med hänsyn till att krav på avgiftslättnader sedan länge framförts från sjöfartens målsmän och att ett förslag i sådan riktning, som bekant, också föreligger från kommerskollegii sjöfartsavgiftssakkunnigas sida. Vidare drabbar den nu föreskrivna förhöjningen i fyr- och båkavgiften, som utgår under alla årstider, ej endast de fartyg, som på ett eller annat sätt draga fördel av isbrytarverksamheten, utan också fartyg, som kanske aldrig röna den ringaste direkta nytta av densamma. Att pålägga särskilt dessa sistnämnda fartyg ökade avgifter för täckande av kostnader för isbrytning torde icke vara skäligt, liksom det överhuvud kan sägas innebära en orättvisa att låta sjöfarten ensam bära hela den av statsisbrytarverksamheten föranledda kostnaden. En lösning i sådan riktning av frågan synes mig därför om möjligt böra undvikas.

Det finnes emellertid vid sidan av sjöfarten en annan grupp av intressenter, som påtagligen drager direkt fördel av statsisbrytarens verksamhet, nämligen de hamnar och lastageplatser, till vilka vintersjöfart genom denna verksamhet möjliggöres. Det vill då förefalla rimligt och rättvist, att dessa intressenter få bära sin skäliga andel av kostnaderna för statens isbrytarverksamhet. En sådan åsikt synes också kommerskollegium omfatta, att döma av ett utav kollegium ifråga om isbrytaravgifter gjort uttalande, att det syntes kollegium böra förr eller senare tagas under omprövning, om och i vilken utsträckning vederbörande hamnar, vilka droge nytta av statsisbrytarens verksamhet, borde ekonomiskt eller eljest medverka härutinnan.

Det synes alltså böra undersökas, huruvida frågan om sättet för täckande av skillnadsbeloppet mellan de verkliga kostnaderna för isbrytarverksamheten och sjöfartens bidrag skulle kunna lösas på det sätt, att berörda belopp gäldas genom sammanskott från respektive hamnar och lastageplatser. Möjligen kan vid en närmare undersökning av förhållandena någon jämkning befinnas skäligen påkallad av den proportion mellan, å ena sidan, sjöfartens direkta bidrag samt, å andra sidan, hamnarnas och lastageplatsernas, som genom bibehållandet av sjöfartens nuvarande bidragsskyldighet oförändrad skulle uppkomma.

Beträffande grunderna för utgörandet av den bidragsskyldighet, som sålunda skulle påvila hamnar och lastageplatser, synes mig, att det utan vidare kan fastslås, att staten endast bör hava ersättning för sina självkostnader och icke beräkna någon förtjänst å isbrytarverksamheten. Som en följd härav skulle måhända debiteringen av bidragen från hamnarna och lastageplatserna ske först sedan de faktiska isbrytarkostnaderna för budgetåret blivit konstaterade, således i efterhand. Dylik debitering skulle vidare näppeligen ifrågakomma beträffande andra hamnar och lastageplatser än sådana, till vilka sjöfart möjliggjorts genom statsisbrytarens verksamhet. Bidragsskyldigheten kan därvid tänkas tillmätt i förhållande till det in- och utgående tonnaget i respektive hamn eller där in- och utskippade varor eller bådadera. Vilken grund, som än härutinnan kan befinnas lämpligast, torde denna hänföras allenast till den trafik, som i ena eller andra avseendet ägt rum under den isbrytarfartygets verksamhetsperiod, som debiteringen avser.

Vid sidan av den av mig nu skisserade principiella lösningen av frågan om täckandet av statsisbrytarens drift- och underhållskostnader kunde tänkas avgifters uttagande av det enskilda fartyget för visst särskilt biträde, som lämnats detsamma av statsisbrytaren, såsom bogseringshjälp, avlämnande av proviant eller bränsle, m. m. Vad angår bogseringshjälpen, torde det, därest sådan hjälp, som lämnas i samband med assistans i isfarvatten, nödvändiggöres av förhandenvarande förhållanden, vara skäligt, att bogseringshjälpen lämnas kostnadsfritt. Om däremot bogseringshjälp lämnas fristående från eller utan direkt samband med isbrytarassistans, synes särskild avgift härför kunna ifrågakomma. Då sistnämnda art av bogseringshjälp hittills icke förekommit samt biträde med proviantering eller bränsleutrustning — vilket biträde synes böra lämnas i vissa fall allenast mot ersättning och i andra fall avgiftsfritt — blott i ett eller annat fall givits, torde det vara överflödigt att för dessa slag av biträde, vilka vunnen erfarenhet visar endast i undantagsfall komma ifråga, fastställa någon taxa, utan torde ett bestämmande av eventuell avgiftsskyldighet och dennas omfattning kunna givas i varje särskilt fall av Kungl. Maj:t.

För en möjligast noggrann beräkning av beloppet utav anslaget till statsisbrytarens drift- och underhållskostnader liksom ock för den närmare utformningen av grunderna och ordningen för uttagandet av hamnarnas och lastageplatsernas eventuella bidrag samt härför nödiga författningsbestämmelser är givetvis en ingående utredning av nöden. Utredningen lär emellertid kunna vara verkställd och förslag i nu förevarande hänseende föreligga till Kungl. Maj:ts prövning i sådan tid, att proposition i ämnet kan föreläggas nästkommande års riksdag.

Verkställandet av denna utredning torde lämpligen böra anförtros åt marinförvaltningen och kommerskollegium, vilka ämbetsverk därefter böra avgiva förslag i ämnet. Marinförvaltningen har ju att med isbrytarfartyget taga enahanda befattning, som enligt gällande bestämmelser åligger ämbetsverket beträffande flottans fartyg, samt handhar anslaget till drift- och underhållskostnader för fartyget ifråga. Till kommerskollegii ämbetsområde höra, som bekant, ärenden angående såväl de statliga sjöfartsavgifterna som hamnavgifter och grundpenningar.»

I sin förenämnda skrivelse den 28 januari 1928 anföra ämbetsverken, under framhållande att uppgörandet av beräkningarna av drift- och underhållskostnaderna för statsisbrytaren ansetts huvudsakligen böra tillkomma

*Marinförvaltningen och kommerskollegium.*

marinförvaltningen under det att frågan om dessa kostnaders täckande ansetts till största delen böra utredas av kommerskollegium, i fråga om statsisbrytarens drift- och underhållskostnader följande:

**Statsisbrytarens drift- och underhållskostnader.**

»Vid statsmakternas beslut om anskaffandet av ett isbrytarfartyg förut-sattes, att skötseln av fartyget skulle anförtros åt flottans varv, samt att fartyget skulle bemannas med manskap från flottan. I de beräkningar, som legat till grund för det ursprungliga bedömandet av drift- och underhållskostnaderna för statsisbrytaren har man beträffande kostnaderna för personalen utgått ifrån, att å detta fartygs kostnader endast borde föras de »särskilda förmåner under sjötjänstgöring», som jämlikt gällande reglemen-ten tillkomma denna personal.

För bestridande av drift- och underhållskostnaderna för statsisbrytaren har hittills å tionde huvudtiteln upptagits ett årligt extra förslagsanslag av 140,000 kronor. Enligt till remissen bifogat utdrag ur statsrådsproto-kollet torde myndigheterna endast hava erhållit uppdrag att söka så nära det verkliga beloppet som möjligt fixera de utgifter, som äro avsedda att bestridas av sistnämnda anslag. I detta sammanhang anse sig myndig-heterna till en början böra framhålla, att utsträckningen av isbrytarens verksamhet huvudsakligen är beroende av två omständigheter nämligen dels isförhållandena, som synas vara tämligen variabla år från år, dels de växlande krav, som sjöfarten ställer på statsisbrytarens medverkan. Dessa faktorer komma sålunda, enär de ej på förhand kunna beräknas, att för-svåra ett tillförlitligt bedömande av de med statsisbrytarens verksamhet för-enade driftkostnaderna.

#### Statsisbrytarens driftkostnader.

##### *Allmänna grunder.*

En beräkning av driftkostnaderna för statsisbrytaren bör omfatta en undersökning angående de kostnader, som utgå för följande ändamål, näm-ligen för personalens avlönande, personalens förplägnad, brännolja m. m., annan materialutredning, ammunitionsutredning, övriga utgifter ombord samt ersättning för och reparation av under fartygets expedition förlorade respektive skadade (förslitna) effekter.

Vid beräkning av storleken av dessa olika anslagsposter måste hänsyn tagas till vissa faktorer, vilka icke kunna exakt bestämmas utan endast uppskattas, varvid ledning kan erhållas av erfarenheterna från redan ut-förda expeditioner med fartyget.

På de olika posternas storlek inverkar högst betydligt längden av och det utförda arbetet under den tidsperiod, som statsisbrytaren under ett budgetår beräknas vara i verksamhet.

Vid de ursprungliga beräkningarna av anslaget till driftkostnader för far-tyget synes man utgått ifrån en expedition av endast 5 månaders varaktig-het om året. Emellertid beräknas i den allmänna plan för statsisbrytarens verksamhet, vilken av Kungl. Maj:t blivit fastställd genom generalorder nr 1157/1927, en expedition för fartyget av omkring 6 månaders varaktighet. Under budgetåret 1926—1927 utsträckte sig statsisbrytarens verksamhet till en sammanlagd tidslängd av 6 ½ månader. Härtill kan läggas en stilla-liggande period under en tid av vid pass en månad. Marinförvaltningen anser för den skull, att vid uppgörandet av beräkningarna för drift- och underhållskostnaderna för statsisbrytaren expeditionens längd bör antagas omfatta en tid av 6 månader.

De olika driftkostnaderna röna även inflytande utav den tid under expeditionen, som isbrytaren befinner sig under gång, samt av arten av härunder utfört arbete. Vid de ursprungliga beräkningarna torde man hava utgått ifrån en gångtid av 12 timmar per dygn. De nu utförda isbrytar-expeditionerna giva emellertid vid handen, att man i stället bör räkna med, att fartyget under sin expedition per månad befinner sig under gång 25 dagar, under vilka dagar fartyget dock kan beräknas vara stillaliggande under halva dygnet. Övriga dagar under månaden torde fartyget kunna beräknas vara helt stillaliggande.

Beträffande de övriga faktorer, som inverka på de olika beräkningarna, får marinförvaltningen hänvisa till vad under de olika punkterna nedan sägs.

#### *A. Kostnader för personalens avlönande m. m.*

I överensstämmelse med vad som förutsatts vid isbrytarfartygets beviljande har i nådigt brev den 29 januari 1926 bland annat bestämts, dels att personal från flottan, som tjänstgör ombord å isbrytarfartyget, skall för denna tjänstgöring åtnjuta enahanda förmåner, som enligt gällande avlöningsbestämmelser tillkomma dylik personal under tjänstgöring ombord å flottans fartyg, dels att den del av till personalen utgående förmåner, som motsvarar avlöning och naturaunderhåll vid landtjänstgöring, skall bestridas från vederbörande anslag under fjärde huvudtiteln samt återstående del avföras å tionde huvudtitelns anslag till drift- och underhållskostnader för statens isbrytare. Närmare bestämmelser beträffande expeditionen 1927—1928 för sådant tilläggs utgående till personalen å isbrytarfartyget äro utfärdade i nådigt brev den 28 oktober 1927.

Ovan angivna bestämmelser äro utfärdade under den förutsättningen att statsisbrytaren helt skulle kunna bemannas av flottans personal. Emellertid har chefen för marinstaben i en till marinförvaltningens underdåniga skrivelse den 31 augusti 1927 angående regleringen av utgifterna under rikstatens fjärde huvudtitel, avdelning III, Sjöförsvaret bifogad promemoria angående vissa anslagsbehov uttalat, att, då, såsom erfarenheten visat, statsisbrytarens besättning bör kunna beräknas tillgänglig för fartygets bemannande i stort sett under tiden oktober—juni, en personalökning blir erforderlig, för att det även framdeles skall kunna vara möjligt att bemanna sagda fartyg med personal från flottan. På grund härav syntes flottans personalstater från och med budgetåret 1928—1929 böra ökas med 1 kommandörkapten av 2:a graden, 1 löjtnant, 10 korpraler samt 17 meniga, varjämte vissa medel borde upptagas för att möjliggöra inkallande till tjänst av lämplig reservofficer. Marinförvaltningen har i sitt förslag till olika stater tagit hänsyn till chefens för marinstaben ovanstående framställning.

Emellertid har statsrådet och chefen för handelsdepartementet den 3 december 1927 överlämnat ett av chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition på uppdrag av chefen för försvarsdepartementet utarbetat förslag till anordning för tillgodoseende av statsisbrytarens bemanning, i vad angår manskapet, för att tagas under övervägande vid fullgörande av här berört uppdrag i övrigt. Nu nämnda förslag har uppgjorts under förutsättning att flottans personalstater icke komme att ökas med för sagda bemanning erforderliga beställningar på sätt marinförvaltningen föreslagit, utan att kostnaderna för ifrågavarande bemanning i stället skulle bestridas från anslag å tionde huvudtiteln. I underdånigt utlåtande den 24 november 1927 hava marinförvaltningen och chefen för marinstaben tillstyrkt, att ifrågavarande förslag skall försöksvis provas.

Vidare har i ovannämnda promemoria chefen för marinstaben beträffande de å statsisbrytaren kommanderade officerarna uttalat, att en av dem bör vara reservofficer. Marinförvaltningen biträder vad chefen för marinstaben sålunda uttalat och anser det erforderligt, att bland anslagskraven för personalens å statsisbrytaren avlönande m. m. upptages kostnaden för nyssnämnd reservofficers avlöningsförmåner för 6 månader (utom sjötillägg och mässpenningar), d. v. s. högst 3,200 kronor, med vilket belopp det av chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition beräknade förslagsanslaget å 30,000 kronor bör ökas.

Statsisbrytaren är för närvarande bemannad i överensstämmelse med en besättningslista, vilken på grund av de erfarenheter, som erhöles av fartygets första expedition, fastställdes genom generalorder nr 1323/1926, och varav avskrift bifogas. Att märka är att denna besättningslista högst betydligt överskrider den, med vilken man i de ursprungliga beräkningarna angående driftkostnaderna räknat.

Vid beräkandet av de kostnader, som utgå för personalens avlönande m. m., har marinförvaltningen utgått ifrån att besättningslistan för statsisbrytaren bör omfatta personal, enligt vad i nu gällande besättningslista är fastställt, ävensom att personalbehovet, i vad angår manskapet, tillgodoses på sätt chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition föreslagit.

Nådiga brevet av den 20 januari 1928 fastställer »Bestämmelser för isbrytarberedskap», vilka bland annat föreskriva, att besättningen skall vara förlagd ombord och att till personalen skall utgå samma förmåner som vid stationär förläggning med undantag för bespising, som skall äga rum i land, samt för mässpenningar m. m., vilka ej skola utgå.

Statsisbrytaren torde som regel kunna beräknas ligga i »isbrytarberedskap» omkring 2 månader mellan höst- och vårkampanjerna, vartill hänsyn bör tagas vid kostnadsberäkningarna.

Under sagda tid bör avlöning för ovan nämnd reservofficer jämväl beräknas, vilket enligt förut angiven beräkningsgrund medför en ökad kostnad av 1,066 kronor eller sammanlagt för 8 månaders avlöning 4,266 kronor, avrundat till 4,300 kronor.

Under ovan angivna förutsättningar beräknas kostnaderna för personalens avlönande att uppgå till följande belopp:

Sjötillägg, mässpenningar och uppbördspenningar m. m. åt personalen: kronor 4,242: 40 per månad, eller för 6 månader	kronor 25,500
Sjötillägg och uppbördspenningar åt personalen under »isbrytarberedskap» 780 kronor per månad eller för 2 månader	
1,560 kronor, avrundat till .....	» 1,600
För avlöning (utom sjötillägg och mässpenningar) åt en reservofficer och för tillgodoseende av med statsisbrytarens manskapbemanning förenade kostnader eller, i de fall då så oundgängligen erfordras, till förhyrning av manskap	» 34,300
Summa kostnader för personalens avlönande, per budgetår	kronor 61,400.

#### B. Kostnader för personalens förplägnad.

Enligt erfarenheterna från isbrytarfartygets expedition 1926—1927 uppgick skillnaden mellan landportion, beräknad efter stationens medelpris, och sjöportion, beräknad efter dess verkliga kostnad under ifrågavarande expedition, till ett belopp av 0: 90 kronor per dag och portion. Ehuru denna siffra är väsentligen högre än vad eljest beräknas för sjöportion, har likväl



marinförvaltningen med hänsyn till de dyra livsmedelskostnaderna å de orter, som besökas av isbrytaren, icke ansett sig kunna räkna med lägre kostnader. Fartygets driftkostnader böra liksom hittills, och i överensstämmelse med vad i förut angivet nådigt brev den 19 januari 1926 bestämts, belastas med av denna skillnad förorsakad kostnad. Då besättningslistan upptager 31 man av manskaps grad, böra kostnaderna för personalens förplägnad beräknas till 837 kronor per månad, eller för expeditionen i sin helhet till 5,000 kronor.

### C. Kostnader för brännolja m. m.

Åtgången av pannbrännolja bör med ledning av under hittills utförda expeditioner erhållna erfarenheter beräknas per månad enligt följande:

5 dygn, stillaliggande, å 2 ton .....	= 10 ton
25 » under gång cirka 12 timmar per dygn; resten stilla-	
liggande, å 10.6 ton .....	= 265 »
Summa per månad	275 ton.

Under en 6 månaders expedition beräknas således åtgå sammanlagt 1,650 ton brännolja, vartill bör läggas oljeåtgången för beräknade 2 månaders »isbrytarberedskap» 120 ton (under förutsättning att elektrisk ström kan erhållas från land, vilket dock ej alltid kan påräknas, skulle detta antal ton något kunna minskas), eller sammanlagt 1,770 ton. Under expeditionen 1926—1927 var oljeåtgången cirka 1,553 ton.

Kostnaderna för brännoljan bliva helt naturligt beroende på rådande marknadsläge, varvid även hänsyn måste tagas till den plats, varest oljan kan ombordtagas av statsisbrytaren. Under nu rådande förhållanden skulle för isbrytarens hela expedition beräknad pannbrännolja komma att betinga en kostnad av 155,235 kronor, varvid lagts till grund för beräkningen ett oljepris av 101:50 kronor för 660 ton och 79:50 kronor för 1,110 ton. Tages hänsyn till kostnaderna för lager- och cylinderolja, erforderlig för maskinernas smörjning m. m., ävensom för kol för ekonomiändamål, böra kostnaderna för kol och olja m. m. beräknas till sammanlagt 159,700 kronor per år. Marinförvaltningen får härvid framhålla, att beräkningarna särskilt av kostnaderna för kol och brännolja, vilka grundats på nuvarande priser, endast få betraktas såsom approximativa, enär de äro beroende av faktorer, vilka icke kunna fullt överblickas annat än för nu rådande förhållanden.

### D. Annan materialutredning.

De kostnader, som betingas av under expeditionen förbrukad annan materialutredning än kol, olja m. m., torde böra beräknas med ledning av erfarenheterna från utförda expeditioner. Under expeditionen 1926—1927 åtgick för ifrågavarande ändamål ett belopp av 5,910:25 kronor, varav per månad skulle belöpa sig 909:27 kronor. För en expedition om 6 månader böra ifrågavarande kostnader därför beräknas till 5,500 kronor.

### E. Ammunitionsutredning.

Åtgången av ammunitionsutredning utgöres huvudsakligen av blänkfyrrar, raketer och dylikt och synes vara beroende på ganska tillfälliga omständigheter. Kostnaderna härför böra — med stöd av erfarenheterna från utförda expeditioner — beräknas i runt tal till 100 kronor per budgetår.

*F. Övriga utgifter ombord.*

För dessa utgifter, till vilka bland annat höra lotspenningar, utbetalades under expeditionen 1926—1927 under ifrågavarande titel 3,348: 84 kronor. För en expedition om 6 månader böra kostnaderna för övriga utgifter ombord med ledning härav beräknas till 3,100 kronor.

*G. Ersättning för och reparation av under expedition förlorade, respektive skadade (förslitna) effekter.*

Kostnaden för ersättande av under expedition förlorad ävensom för reparation av skadad inventariepersedel bör — så vitt icke viss person varder ålagd ersättningsskyldighet med avseende å densamma eller särskilda medel blivit för kostnadens bestridande anvisade — helt bestridas av driftkostnaderna. Ifrågavarande kostnader komma givetvis att variera olika år men kunna approximativt uppskattas till 5,000 kronor per år.

*Sammanställning av driftkostnaderna.*

De i isbrytarfartygets driftkostnader ingående posterna böra enligt det föregående upptagas med följande belopp:

Personalens avlönande m. m. ....	Kronor	61,400
Personalens förplägnad .....	»	5,000
Brännolja m. m. ....	»	159,700
Annan materialutredning .....	»	5,500
Ammunitionsutredning .....	»	100
Övriga utgifter ombord .....	»	3,100
Ersättning för förlorade och reparation av skadade (förslitna) effekter .....	»	5,000
Summa driftkostnader kronor		239,800

eller avrundat 240,000 kronor.

Såsom jämförelse må angivas, att driftkostnaderna för statsisbrytaren 1926—1927 belöpte sig till 221,705: 26 kronor. Expeditionen omfattade visserligen nämnda år 6  $\frac{1}{2}$  månader, men å andra sidan ingick icke i det nyssnämnda beloppet någon särskild anslagspost för täckande av kostnaderna för tillgodoseende av isbrytarens manskapsbemanning, för vilket ändamål marinförvaltningen i sina i det föregående framlagda beräkningar upptagit ett belopp av 30,000 kronor, ej heller avlöning för en reservofficer, som upptagits till 4,300 kronor.

Att märka är att kostnaderna för bränn- och smörjor utgöra omkring 68 procent av sammanlagda driftkostnaderna. Då det är omöjligt att förutse priset å dessa drivmedel, följer därav, såsom förut framhållits, att de ovan angivna driftkostnaderna icke kunna betraktas annat än som approximativa.

*Statsisbrytarens underhållskostnader.*

En beräkning av underhållskostnaderna för ett fartyg med sådan användning som statsisbrytaren måste givetvis bliva helt approximativ och kan endast omfatta kostnaderna för normalt underhåll och vissa periodvis återkommande reparationer men ej kostnader för reparationer efter grundstötning, ombordläggningar eller större haverier, som icke kunna förutses. Med ledning av såväl de normala underhållskostnaderna för föregående budgetår som de för det innevarande och följande åren av varvschefen vid

flottans station i Stockholm beräknade anser marinförvaltningen, att för det *årliga normala underhållet* bör tills vidare anvisas 50,000 kronor, i vilket belopp jämväl kostnaderna för fartygets ut- och avrustning äro inbegripna. I den mån fartyget bliver äldre och till följd härav det årliga normala underhållet kan beräknas bliva mera omfattande, torde det bliva nödvändigt att öka detta belopp.

För framtida, periodvis återkommande *större reparationer av skrov och maskineri*, som ej kunna innefattas i det årliga normala underhållet, anser marinförvaltningen med ledning av varvschefens i Stockholm beräkningar ett belopp av 12,000 kronor i medeltal för år böra beräknas. Detta belopp synes dock ej årligen behöva anvisas utan särskild framställning därom först vid framtida behov böra göras.

Ävenledes anser marinförvaltningen, att medel för bestridande av kostnaderna för ovanberörda *reparationer efter grundstötning, ombordläggning eller större haveri* böra för varje särskilt fall anvisas.»

Den i marinförvaltningens yttrande omförmälda och genom generalorder nr 1323/1926 fastställda besättningslistan å statsisbrytaren har följande utseende:

*Besättningslista för Statsisbrytaren.*

<b>Officerare:</b>	kaptén (fartygschef) .....	1
	» eller subalternofficer .....	2
<b>Underofficerare:</b>	artillerikonstapel .....	1 a)
	torped- eller signalstyrman .....	1 b)
	sjukvårdskonstapel .....	1 c)
	skeppsmaskinist .....	1 d)
<b>Underofficerare eller flaggkorpraler:</b>	skeppsmaskinist .....	6 f) g)
<b>Manskap:</b>	signal- eller torpedmatros, korpral .....	3
	» » » , övriga .....	2
	minmatros, korpral .....	1
	matros, oberoende av yrkesgren .....	4
	radiomatros, korpral .....	2 e)
	» » » , övriga .....	1
	hovmästare .....	2
	befälskock .....	1
	skeppskock .....	2
	skeppseldare, korpral .....	4 f) g)
	» » » , övriga .....	8 g)
	timmerman .....	1
Summa 44.		

Anm. 1. Bestämmelserna i reglemente för marinen del II bil. 1 »allmänna föreskrifter» skola lända till efterrättelse.

Anm. 2. Underofficer, som handhaver skeppare-, timmermans- eller maskinuppbörd, bör såvitt möjligt avses för denna befattning minst 3 år i följd.

Anm. 3. a) betecknar: handhaver artilleri-, skeppare- och timmermansuppbörderna.  
b) » : » styrmansuppbörden.  
c) » : » förrådsuppbörden.  
d) » : » maskinuppbörden.  
e) » : varav en handhaver radiouppbörden.  
f) » : därav en dykareutbildad.  
g) » : » minst två utbildade i skötsel av oljeeldade pannor.

Beträffande härefter frågan om täckandet av statsisbrytarens drift- och underhållskostnader lämnar kommerskollegium följande redogörelse.

**Täckandet av statsisbrytarens drift- och underhållskostnader.**

Efter att hava till en början anfört, att de sammanlagda årliga drift- och underhållskostnaderna för statsisbrytaren, med undantag för kostnader för reparationer efter grundstötning, ombordläggning eller större haveri, vilka kostnader syntes icke böra i detta sammanhang tagas i betraktande, kunde beräknas till i runt tal 303,000 kronor, att den förberörda tillfälliga höjningen av fyr- och båkavgiften inbringade ungefärligen vad som beräknats eller 140,000 kronor samt att omkring 3,000 kronor kunde beräknas inflyta av avgifter för bogseringshjälp eller biträde med proviantering, framhåller kommerskollegium, att den del av kostnaderna för statsisbrytarens verksamhet, som sålunda återstode att täcka, utgjorde omkring 160,000 kronor.

Kollegium meddelar härefter, att collegium gjort det i det vid remissen fogade statsrådsprotokollet den 9 september 1927 framförda uppslaget att täcka ifrågavarande skillnadsbelopp genom sammanskott från vederbörande hamnar och lastageplatser till föremål för ingående undersökningar. I sådant syfte hade collegium i särskilda skrivelser till länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län anhållit, dels att respektive länsstyrelser måtte från ägare och innehavare av hamnar och lastageplatser inom vederbörande län införskaffa utredning rörande storleken av det fartygstonnage, som endast medelst statsisbrytarens verksamhet kunnat under vardera av närmast förflutna två vintrar anlöpa respektive hamnar och lastageplatser, ävensom beträffande kvantiteten därvid lastade och lossade varor, särskilt för varje varuslag, dels ock att en var av nämnda ägare och innehavare av hamnar och lastageplatser genom respektive länsstyrelser försorg måtte beredas tillfälle att, i samband med förebringandet av angivna utredning, yttra sig angående innehållet i ovannämnda utdrag av statsrådsprotokollet för den 9 september 1927. Tillika hade collegium anhållit om länsstyrelsernas egna utlåtanden i ärendet, varjämte svenska hamnförbundet beretts tillfälle att avgiva yttrande. Utlåtanden hade inkommit från såväl hamnförbundet som samtliga förenämnda länsstyrelser, åtföljda av yttrandet av ett flertal ägare eller innehavare av hamnar eller lastageplatser inom länen. Även handelskammaren i Gävle hade till collegium inkommit med ett yttrande i ärendet.

Endast norr-  
ländska ham-  
nar och  
lastageplatser  
böra vara bi-  
dragsskyldiga.

Det första spörsmål, som uppstått vid undersökningens företagande, framhåller collegium, hade varit frågan om vilka hamnar och lastageplatser, som borde ifrågakomma såsom bidragsskyldiga. Visserligen hade i den genom generalorder fastställda allmänna planen för statsisbrytarens verksamhet bestämts, att vid samtidigt inträffande behov av statsisbrytarens ingripande å skilda delar av rikets kuster — fall av nödläge för fartyg och besättningar undantagna — sjöfarten å rikets västra kust såsom

den för riket viktigaste i främsta rummet borde erhålla hjälp, därnäst sjöfartsförbindelserna med kontinenten och i sista hand Norrlandssjöfarten. I själva verket hade det emellertid visat sig, att statsisbrytaren nästan uteslutande tagits i anspråk för verksamhet å Norrlandskusten. Det vore tydligen endast under exceptionellt svåra vintrar, som dess verksamhet i någon mera nämnvärd omfattning kunde förväntas komma att utsträckas till andra delar av landets kuster. På grund därav och då kostnaderna för statsisbrytarens eventuella verksamhet i sydligare farvatten borde få anses täckta genom den till stor del å sjöfarten därstädes belöpande förhöjningen av fyr- och båkavgiften, syntes det framstå såsom naturligt, att, därest förevarande kostnader skulle täckas i nu ifrågasatt ordning, skyldigheten att deltaga däri fördelades mellan allenast de norrländska intressenterna.

Någon jämkning, på sätt i statsrådsprotokollet ifrågasatts, av den proportion emellan, å ena sidan, sjöfartens direkta bidrag samt, å andra sidan, hamnarnas och lastageplatsernas, som genom bibehållandet av sjöfartens nuvarande bidragsskyldighet oförändrad skulle uppkomma, hade kollegium icke funnit sig för närvarande böra föreslå, särskilt i betraktande av den pågående utredningen rörande olika sjöfartsavgifter i allmänhet.

Ingen jämkning av proportionen mellan sjöfartens direkta bidrag samt hamnarnas och lastageplatsernas bidrag.

Enligt statsrådsprotokollet hade ifrågasatts att verkställa den debitering av bidragen från hamnarna och lastageplatserna, som avses skola äga rum, först sedan de faktiska isbrytningskostnaderna för budgetåret blivit konstaterade, således i efterhand. Någon debitering skulle vidare icke ifrågakomma beträffande andra hamnar och lastageplatser än sådana, till vilka sjöfart möjliggjorts genom statsisbrytarens verksamhet. Bidragsskyldigheten kunde därvid tänkas tillmätt i förhållande till det in- och utgående tonnaget i respektive hamn eller där in- och utskeppade varor eller bådadera samt borde för allt fall hänföras allenast till den trafik, som i ena eller andra hänseendet ägt rum under den isbrytarfartygets verksamhetsperiod, som debiteringen avsåge.

Kollegium framhåller i anledning härav, att i de avgivna yttrandena allmänt gjorts gällande, att en efterdebitering, på sätt i statsrådsprotokollet antytts, för hamnarna och lastageplatserna skulle innebära osäkerhetsmoment, som skulle verka mycket ogynnsamt och medföra risker med avseende å ekonomin. Då kollegium till fullo delade de betänkligheter, som i de avgivna yttrandena kommit till synes, borde enligt kollegii mening det belopp, som bidragen avsåges skola sammanlagt inbringa, på förhand fixeras och därvid, med den givna utgångspunkten att samtliga merkostnader, utöver vad genom höjningen av fyr- och båkavgiften och förenämnda bogseringsavgifter m. m. inflöte, skulle täckas, lämpligen fastställas till det belopp av 160,000 kronor, vartill samma merkostnader enligt de verkställda beräkningarna kunde väntas genomsnittligt uppgå.

Hela bidragsbeloppet bör på förhand fastställas.

Debiteringsgrunderna böra på förhand fastställas.

Liksom sålunda det belopp, som skulle genom debitering uttagas, borde på förhand fastställas, anser kollegium, i överensstämmelse med vad som i de inkomna yttrandena jämväl gjorts gällande, att själva debiteringsgrunderna, bland annat eventuella taxesatser, borde på förhand fastslås. Därest isbrytarverksamheten på grund därav skulle komma att något år visa underskott, syntes detta böra drabba statsverket, något som dock ej behövde få någon större betydelse, då ju brist under ett år kunde uppvägas av överskott å ett annat års verksamhet och det för varje fall icke kunde komma att röra sig om några större belopp.

Debiteringen bör ställas i ett bestämt förhållande till trafiken på vederbörande hamnar och lastageplatser under viss tid av vintern.

Beträffande ifrågavarande debiteringsgrunder framhåller kollegium sig däremot icke kunna dela den uppfattning, varåt i yttranden i ärendet givits uttryck, nämligen att den debitering, som skulle äga rum, borde taga hänsyn till huruvida hjälp av statsisbrytaren påkallats eller ej eller till frågan om vem som rekvirerat hjälpen. Vid anlitan av dylika debiteringsgrunder skulle det nämligen ofta bliva beroende på tillfälligheter, huru debiteringen komme att ske. I full överensstämmelse med uttalandet i statsrådsprotokollet ansåge kollegium därför, att debiteringen så långt görligt borde ställas i ett bestämt förhållande till den faktiska trafiken på vederbörande hamn eller lastageplats, d. v. s. avse trafiken under viss tid av vintern, varunder behovet av statsisbrytarens hjälp enligt gjorda erfarenhetsrön vore aktuellt eller i varje fall kunde vara latent. En dylik debiteringsgrund vore motiverad ur följande synpunkter.

Om — såsom ett uttagande av hamnarna och lastageplatserna av nu ifrågavarande merkostnader måste förutsätta — intresset av statsisbrytarens verksamhet skulle så att säga koncentreras till dessa hamnar och lastageplatser såsom sådana, stode nämligen detta intresse icke uteslutande i förhållande till nyttan av *den faktiska assistans* av statsisbrytaren, som trafiken på respektive hamnar och lastageplatser åtnjöte. Statsisbrytarens beredskap eller blotta närvaro antingen i angränsande farvatten eller i mera omedelbar närhet utgjorde *ett starkt trygghetsmoment*, som givetvis vore ägnat att i sin mån stimulera och indirekt möjliggöra trafik på respektive hamnar.

Isbrytningsdistrikt och isbrytningsperioder.

Beträffande varje hamn eller lastageplats föreläge merendels en viss tidsperiod vid vinterns början, inom vilken issvärigheter för trafiken kunde allt efter vinterns beskaffenhet inträffa vid olika tidpunkter. I viss mån motsvarande förhållanden gällde en viss tidsperiod i samband med vårens inbrott och sjöfartens påbörjande.

Med utgångspunkt från nu antydda synpunkter borde Norrlandskusten indelas i vissa distrikt, lämpligen benämnda »isbrytningsdistrikt», vart och ett omfattande ett område, som enligt gjorda erfarenhetsrön kunde antagas beträffande farvattnens isbeläggning genomsnittligt förete i huvudsak likartade förhållanden under en och samma tidsperiod. För varje dylikt distrikt syntes böra fastställas viss tidsperiod, förslagsvis benämnd

»isbrytningsperiod», inom vilken förekommande trafik förutsattes kunna komma att äga rum samtidigt med att statsisbrytaren hade sin verksamhet för undanröjande av ishinder förlagd till farvatten inom distriktet.

Efter samråd under hand med chefen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalts meteorologiska avdelning samt chefen å statsisbrytaren hade preliminärt utarbetats förslag till isbrytningsdistrikt och isbrytningsperioder.

Ett av de svåraste spörsmålen, framhåller kollegium härnäst, vore nu att i fråga om beräkningen av den avgift, förslagsvis benämnd »isbrytningsandel», som varje innehavare av hamn eller lastageplats inom förenämnda distrikt skulle hava att för respektive budgetår erlägga såsom bidrag till de med statsisbrytarens verksamhet förbundna kostnaderna, fastslå på vad sätt denna avgift lämpligast skulle ställas i förhållande till trafiken. Därvid syntes erbjuda sig närmast tre olika alternativ.

Isbrytnings-  
andel.

Sålunda skulle till en början möjligen kunna tänkas den utvägen, att isbrytningsandelen beräknades på grundval av vissa för angiven tid, exempelvis tre budgetår, fastställda belopp, nämligen dels ett belopp per nettoregisterton av fartyg, som under respektive isbrytningsperiod ankomme till eller avginge från hamn eller lastageplats inom vederbörande distrikt, dels ock ett belopp per viktton av varor, som därstädes lossats från fartyg, vilket under perioden dit ankommit, eller därstädes lastats i fartyg, vilket under perioden därifrån avgått.

Alternativ I.

En annan möjlighet vore att tillämpa alternativ I men med den jämkningen däri, att till grund för beräkningen lades allenast fartygens netto-dräktighet med helt uteslutande av varorna. Därvid gällde det sålunda endast att för nyss föreslagen tid fastställa ett visst belopp per nettoregisterton av fartyg, som i alternativ I avsåges.

Alternativ II.

En tredje möjlighet erbjöde sig genom att beräkna isbrytningsandelen på grundval av den vid respektive hamn eller lastageplats under isbrytningsperioden förekommande uppbörden av hamnavgifter eller grundpenningar. Andelen skulle därvid utgöra viss procent av denna uppbörd, och skulle för ändamålet för nyss föreslagen tid fastställas det procenttal, som vid beräkningen vore att tillämpa.

Alternativ III.

Enligt vart och ett av förestående alternativ skulle respektive taxebelopp eller procentsats fastställas med utgångspunkt från att isbrytningsandelarna från samtliga hamnar och lastageplatser skulle sammanlagt inbringa förutnämnda belopp av 160,000 kronor.

Efter att därefter hava ingående framhållit de olika förtjänster och olägenheter, som enligt kollegii mening funnes hos de olika alternativen, har kollegium uttalat, att kollegium vid vägande av fördelarna med de olika förslagen mot nackdelarna hos desamma funnit alternativ III vara att föredraga framför de övriga förslagen.

Alternativ III  
förordas.

Åtgärder för  
täckande  
genom bidrag  
från enskilt  
håll av stats-  
isbrytarens  
drift- och  
underhålls-  
kostnader av-  
styrkas för  
närvarande.

Sedan kollegium härefter uttalat, att, även om det avgivna förslaget kunde sägas någorlunda tillgodose intresset av rättvisa mellan de olika hamnarna och lastageplatserna samt i övrigt, den däri innefattade proceduren dock syntes skäligen omständlig i förhållande till det jämförelsevis ringa belopp, det gällde att därigenom inbringa, framhåller kollegium, att bland annat nu anförda omständighet gäve kollegium direkt anledning att till närmare dryftande upptaga spørsmålet om lämpligheten över huvud taget av särskilda åtgärder för ett täckande genom bidrag från enskilt håll av statsisbrytarens drift- och underhållskostnader.

I avseende härå har kollegium uttalat sig på följande sätt:

»Förslaget att täcka en del av ifrågavarande kostnader genom samman- skott från respektive hamnar och lastageplatser har också så gott som all- mänt i de avgivna yttrandena mött ett bestämt motstånd. Belysande för betraktelsesättet härutinnan i av frågan berörda kretsar torde särskilt vara yttrandena av länsstyrelserna i Gävleborgs och Norrbottens län. •

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anför bland annat följande:

'Den hittills vunna erfarenheten om statsisbrytarens verksamhet torde hava ådagalagt, att den varit till stort gagn för sjöfarten både genom den direkta hjälp isbrytaren, vid behov, kunnat lämna, som även därigenom, att vetenskapen om dess befintlighet och den därigenom förbättrade säker- heten föranlett rederierna att förlänga vintertrafiken, därmed givande ökad stadga åt sjöfarten under övergångstider. Med hänsyn härtill torde den införda förhöjningen med 5 procent av fyr- och båkavgiften kunna anses påkallad och lämplig.

A andra sidan åter är svårigheten att i varje särskilt fall fastställa den omedelbara nyttan av samma verksamhet uppenbar. Klart är även att, med hänsyn även till de påtagliga och av Korsnäs sågverksaktiebolag i dess yttrande betonade sociala verkningarna av sjöfartens förlängning vintertid, den indirekta vinsten av isbrytarens arbete i minst lika mån kommer norrlandskusten och dess befolkning och därmed i viss mån lan- det till del som vederbörande hamnar och affärsföretag.

Enligt länsstyrelsens mening kunna dessa förhållanden icke lämnas obe- aktade vid prövningen, huru kostnaderna för isbrytarens verksamhet skola bestridas.

Härtill kommer att denna verksamhet åtminstone i ännu några år torde få sin största betydelse som pionjärarbete för utvecklande av en förbätt- rad vintersjöfart utefter norrlandskusten till befästande och förkovran av industrien därstädes, ej minst genom stödandet av en fortgående utveck- ling av förädlingsindustrin, därmed främjande betydande ekonomiska och sociala intressen. Att äventyra eller fördröja denna utveckling genom att på nuvarande stadium göra statsisbrytarens bistånd dyrare och där- med mindre begärligt finner länsstyrelsen icke vara förenligt med klök förtänksamhet, ej heller med de synpunkter, som hittills varit vägledande för statens åtgärder till främjande av Norrlands kommunikationsväsen.

På grund härav finner länsstyrelsen, att staten tillsvidare bör svara för den del av kostnaderna för statsisbrytarens isbrytande och därmed samhörande verksamhet, som ej kan bestridas av förenämnda förhöjning med 5 procent av fyr- och båkavgiften.'

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför, efter framhållande av att enligt länsstyrelsens mening någon mera betydande förlängning av den allmänna



sjöfartssäsongen genom statsisbrytarens verksamhet näppeligen syntes vara att förvänta, följande:

Under sådana förhållanden blir isbrytarens huvudsakliga betydelse här den att vara ett trygghetsmoment för sjöarten under de kritiska perioder, som alltid äro för handen vid tiden för islossningen och isläggnngen. Denna uppgift är emellertid till sin natur icke artskild från andra säkerhetsanordningar för sjöarten, till exempel fyrväsendet, och det synes därför ligga närmast till hands att driftkostnaderna för statsisbrytarens skola bestridas i samma ordning, d. v. s. genom allmänna sjöfartsavgifter. Skulle en ytterligare beskattning av den allmänna sjöfarten genom höjda fyr- och båkavgifter icke anses genomförbar, synes det böra tagas i övervägande, huruvida icke uppkommande brist i statsisbrytarens budget bör täckas genom skattemedel. Med hänsyn till sjöfartens erkänt stora betydelse för samhället i dess helhet lärer någon befogad principiell invändning mot en sådan lösning icke kunna framställas.

Att söka täcka bristen genom uttaxering på de hamnar, där förlängd sjöfart möjliggjorts genom statsisbrytarens verksamhet, skulle enligt länsstyrelsens mening icke vara lyckligt. Risken för särskilda kostnader skulle komma att lägga ytterligare hämsko på den i och för sig nog så begränsade sjöfarten under isperioderna och sålunda direkt motverka syftet med statsisbrytarens verksamhet. Detta under förutsättning att hamnarnas ökade utgifter skulle läggas på den sjöfart, som närmast har fördel av isbrytningen. Skulle åter hamnarna söka hålla sig skadeslösa genom en generell förhöjning av varu- och fartygsavgifterna, bleve följden ökad belastning på varuomsättningen i allmänhet, till uppenbar skada för näringslivet i de delar av landet, som redan förut ha att kämpa med stora svårigheter till följd av klimatiska och andra förhållanden.

De av länsstyrelserna i Gävleborgs och Norrbottens län framförda skälen emot ett debiteringssystem sådant som det i statsrådsprotokollet ifrågasatta, vilka skäl, av föreliggande yttranden i övrigt att döma, äro väl ägnade att åskådliggöra opinionsbildningen i fråga inom olika delar av Norrland, torde icke kunna fränkännas beaktande.»

Kollegium anför härefter vidare följande:

»Vid förevarande ärendes föredragning inför Eders Kungl. Maj:t har föredragande departementschefen visserligen funnit sig kunna konstatera, att såväl Kungl. Maj:t som riksdagen hävdad den uppfattningen, att berörda kostnader borde täckas av dem, som kunna tänkas hava nytta av statsisbrytarens tillvaro eller direkta verksamhet. Det är också med utgångspunkt från denna syn på förevarande angelägenhet, som den nyss omförmälda höjningen av fyr- och båkavgiften tillkommit. Denna principiella åskådning i fråga om sättet för täckandet av isbrytarkostnaderna, att dessa skola betalas av vederbörande intressenter, förklarar sig departementschefen anse vara riktig, varför departementschefen förmåler sig sakna anledning att ifrågasätta frångående av denna princip.

De undersökningar, som collegium underkastat förevarande spörsmål, föranleda emellertid till att erinra om den ståndpunkt till frågan om täckandet av kostnaderna för statsisbrytarens verksamhet, som collegium och lotsstyrelsen tidigare, då denna fråga varit föremål för behandling, intagit. I gemensamt utlåtande den 18 februari 1924 angående anskaffande för statens räknin, av ett isbrytarfartyg framhöllo collegium och lotsstyrelsen sålunda, hurusom vid behandlingen i utlåtandet av frågan om

skäl föreläge för anskaffande över huvud taget av ett dylikt fartyg framginge, att nyttan av den verksamhet, som skulle ankomma på ett sådant 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 gagnade endast viss kategori medborgare eller viss näringsgren. Betydelsen av att vintersjöfarten på landets kuster befrämjades och betryggades låge, fortsatte ämbetsverken, i öppen dag liksom ock att det måste vara en väsentligen det allmännas angelägenhet att härvid uppehålla den verksamhet, som redan ur allmän sjösäkerhetssynpunkt erfordrades, d. v. s. att i förekommande fall bispringa sådana fartygsbesättningar, som befunde 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 bidroge 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 sjöfartssavgift låge däri, att stora svårigheter vore 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 vore fråga.

I det utlåtande, som kollegium den 29 januari 1925 avgav i samband med avlämnande av det förslag i fråga om en avgift å sjöfarten till täckande av drift- och underhållskostnaderna för ett statens isbrytarfartyg, som ligger till grund för nu gällande bestämmelser i ämnet, framförde kollegium, under hänvisning jämväl till vad sjöfartssavgiftssakkunniga av 1924 i ett den 9 januari 1925 avgivet yttrande anfört härutinnan, ytterligare skäl emot upptagande av särskild isbrytaravgift.

De skäl, som sålunda ansetts tala för att någon avgift icke lades på sjöfarten för här ifrågavarande ändamål, synas kollegium även i sin mån tala mot att ytterligare avgift utöver den redan beslutade uttages av sjöfarten. I likhet med föredragande departementschefen anser därför även kollegium, att en lösning i riktning mot att pålägga sjöfarten ytterligare avgift om möjligt bör undvikas. De anförda skälen synas kollegium i själva verket i stället starkt motivera, att statsverket självt vidkännes de kostnader, varom här är fråga. Mot en sådan anordning tala, i varje fall tillsvidare, dessutom alldeles särskilda omständigheter.

Kollegium syftar härutinnan till en början på innebörden av det på prövning ännu beroende, av förenämnda sakkunniga den 23 mars 1927 avgivna betänkandet angående sjöfartssavgifter. De sakkunniga hava i betänkandet (sid. 82—84) närmare utvecklat sin ståndpunkt i fråga om sättet för täckande av kostnaderna för statsisbrytarens verksamhet och hava på bedömandet härav anlagt samma synpunkter, som de sakkunniga tillämpat beträffande sitt förslag rörande fyr- och bakavgiften, beträffande vilken de sakkunniga ifrågasatt, att densamma icke skulle uttagas med större belopp än som kunde beräknas vara erforderligt för att täcka hälften av kostnaderna för fyr- och båkväsendet. Den andra hälften av kostnaderna för fyr- och båkväsendet hava de sakkunniga avsett skola täckas av det allmänna. Enahanda uppdelning mellan det allmänna och sjöfarten hava de sakkunniga på anförda skäl föreslagit beträffande kostnaderna för statsisbrytarens verksamhet. Något avgörande hinder föreligger givetvis icke mot att, utan avbidan å bedömandet av de i detta betänkande framlagda

förslagen, på sätt genom förevarande remiss ifrågasatts, upptaga till prövning frågan om att genom särskilda avgifter av ägare eller innehavare av hamnar eller lastageplatser bidra till täckandet av kostnaderna för statsisbrytarens verksamhet, men det måste från kollegii sida framhållas, att det varit högeligen önskvärt, att samtliga de med sjöfartsavgiftssystemets ordnande sammanhängande frågorna kunnat få prövas i ett sammanhang och sålunda samtidigt med övriga hithörande spörsmål även frågan om det lämpligaste avvägandet mellan det allmänna och trafiken samt eventuellt andra intresser av skyldigheten att bidra till bestridande av kostnaderna för olika anordningar till fartygs- och varu- trafikens betjäande. Det lär icke kunna undvikas, att fastställandet av särskilda grunder för uttagandet av vederlag för den del av de med statsisbrytarens verksamhet förbundna kostnaderna, som icke täckes av den förhöjda fyr- och båkavgiften, måste i viss mån innebära ett föregripande av prövningen av sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag, i vad detta bygger på att en del, d. v. s. hälften av kostnaden för statsverkets nu ifrågavarande åtgärder för sjöfartens betryggande, skall bäras av samhället i dess helhet eller sålunda bestridas av statsmedel. Innehållet av det av kollegium här ovan framlagda förslaget utvisar ytterligare, i vad detsamma utgår ifrån att debiteringen å lastageplatserna av bidrag till nu ifrågavarande kostnader skall bygga på uppbörden av grundpenningar, att förslaget, därest detsamma skulle bli gällande för all framtid, skulle verka föregripande å prövningen av förenämnda sakkunnigas förslag, då ju detta innebär, att grundpenningarna skola ställas på successiv avskrivning. Kollegium, på vilket ämbetsverk det i sinom tid ankommer att i första hand taga ställning till sjöfartsavgiftssakkunnigas olika förslag, har emellertid velat framhålla, att, då kollegium ansett sig genom förevarande remiss hava varit direkt oppfordrat att framlägga ett förslag till åtgärder för täckande av förevarande kostnader, kollegium icke anser sig för sin del i och med avgivandet av sådant förslag hava slutligt bedömt de sakkunnigas utredning utan hava giltig anledning att betrakta kollegii förslag i förevarande ämne såsom uppslag till ett allenast provisoriskt ordnande av frågan. I detta sammanhang torde ligga nära till hands att erinra om svenska statens stora kapitalinvesteringar i järnvägsanläggningar i Norrland, investeringar, å vilka staten på grund av detas bristande förräntning måste räkna med avsevärda förluster. Det lär då svårligen kunna betraktas såsom ett konsekvent handlingssätt, om staten skulle, då det gäller sjökommunikationerna på Norrland, anlägga ett väsentligen annat betraktelsesätt. Oavsett vilken åsikt som må föreligga rörande det berättigade i den norrländska sjötrafikens speciella deltagande i kostnaderna för statsisbrytaren bör nämligen härvid enligt kollegii mening beaktas, dels att sjöfarten som sagt redan genom förhöjningen av fyr- och båkavgiften bär närmare hälften av de beräknade kostnaderna för statsisbrytaren och dessutom har — utan att av staten erhålla däremot svarande prestation — att i lastpenningar erlagga en avgift, uppgående till väsentligt större belopp, dels ock att den summa för sjötrafikens del, varom det nu är fråga, icke uppgår till mer än 160,000 kronor.

Slutligen torde förtjäna att framhållas, att längre erfarenhet av statsisbrytarens verksamhet än som för närvarande står till buds skulle varit av mycket stor betydelse vid bedömandet av frågan om eventuellt införande av ett system för fördelningen av den ersättning, som enligt stats-

rådsprotokollet skall uttagas för statsisbrytarens tjänster. Detta är så mycket mera förhållandet, som innehållet av inkomna yttranden särskilt från sågverksindustriens sida synes kollegium giva anledning att ifrågasätta, om icke rätt snart måste upptagas till särskilt övervägande, huruvida de nuvarande tiderna och eventuellt formerna för statsisbrytarens verksamhet äro de ur ekonomisk synpunkt lämpligaste och huruvida möjligen genom lämplig omläggning av denna verksamhet besparingar å drift- och underhållskontot skulle kunna vinnas.

Under åberopande av vad sålunda anförts särskilt rörande nu pågående utredning angående sjöfartsavgifter i allmänhet och under hänvisning till de inkomna yttrandena i ärendet, anser sig kollegium icke kunna underlåta att för sin del avstyrka att åtminstone för närvarande vidtagas åtgärder i det i statsrådsprotokollet angivna syftet.»

Särskilda av-  
gifter för  
bogserings-  
hjälp m. m.

Beträffande slutligen den i statsrådsprotokollet berörda frågan om avgifters uttagande av enskilda fartyg för visst särskilt biträde, såsom bogseringshjälp, avlämnande av proviant eller bränsle m. m., förklara sig ämbetsverken till fullo dela departementschefens därutinnan uttalade mening, att ett bestämmande av eventuell avgiftsskyldighet och dennas omfattning syntes kunna givas i varje särskilt fall av Kungl. Maj:t. I anslutning härtill torde sålunda åtminstone tillsvidare ersättning böra utgå *dels* för bogseringshjälp, då hjälpen lämnats fristående från eller utan direkt samband med isbrytarassistans (exempelvis för att underlätta en resa, som likaväl kunnat företagas utan bogseringshjälp), *dels ock* för biträde med proviantering eller bränsleutrustning, då dylik proviantering eller utrustning skulle kunnat utan större olägenhet äga rum i annan ordning eller då densamma kunnat utan större olägenhet anstå till senare tillfälle, vid vilket den kunnat ske utan biträde av statsisbrytaren.

Statsisbrytar-  
nämnden.

Över ämbetsverkens sålunda framlagda beräkningar av drift- och underhållskostnaderna för statens isbrytarfartyg samt förslag i fråga om täckande av samma kostnader ävensom vad de i sistberörda avseende i övrigt anført har statsisbrytarnämnden den 29 februari 1928 avgivit infordrat utlåtande.

Vad till en början angår de gjorda beräkningarna av *drift- och underhållskostnaderna* uttalar sig nämnden på följande sätt:

»De av marinförvaltningen gjorda beräkningarna av drift- och underhållskostnaderna sluta å ett årligt belopp av 302,000 kronor. Detta höga belopp är ägnat att ingiva betänkligheter samt kan och måste enligt nämndens bestämda övertygelse avsevärt nedbringas. Av detsamma utgöra driftkostnaderna 240,000 kronor och underhållskostnaderna återstoden, 62,000 kronor. Undersökas de i driftkostnaderna ingående utgiftsposterna, framstår såsom den ojämförligt största posten kostnaden för bränn- och smörjoljor, beräknad till 159,700 kronor, d. v. s., såsom i ämbetsverkens utlåtande framhållits, 68 procent av sammanlagda driftkostnaderna. Den andra stora driftkostnadsposten utgöres av avlöningarna till 'Statsisbrytarens' besättning, beräknade till 61,500 kronor. De båda sistnämnda

posterna utgöra elva tolvtedelar av hela den beräknade arliga driftkostnaden. Underhållskostnaderna fördela sig med 50,000 kronor till det årliga normala underhållet och 12,000 kronor i medeltal per år till periodvis återkommande större reparationer av skrov och maskineri.

I sin skrivelse den 27 maj 1927 till chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition framhöll nämnden, att det låge såväl i statens som trafikanternas intresse, att omkostnaderna för 'Statsisbrytarens' verksamhet hölles nere och att det därför borde vara en angelägen omsorg för vederbörande att vidtaga de åtgärder i besparingssyfte, som vore möjliga. Härvid påpekade nämnden särskilt bränslekostnadernas dominerande roll å utgiftssidan och uttalade, hurusom med hänsyn därtill den största varsamhet borde iakttagas i oljekonsumtionen liksom billig olja komma till användning. Härvidlag borde enligt nämndens mening också beaktas fartygschefens å 'Statsisbrytaren' framställning om anordnande av brännolja-förråd även å andra lämpliga orter än i Stockholm.

Fartygschefens berörda önskemål är ju numera i väsentlig mån tillgodosett genom upplagrandet i Örnsköldsvik av viss del av den för 'Statsisbrytaren' under innevarande vinterkampanj erforderliga brännoljan. Kvar står emellertid ännu olöst frågan om användandet av billigare brännolja än den, som hittills tagits i bruk. Det är utan vidare klart, att denna frågas lösning är av central betydelse för möjligheten att mera väsentligt nedbringa bränslekostnaderna. Då lösningen lär vara avhängig av ordnandet av spörsmålet om örlogsflottans förseende med tjock brännolja, som ju är betydligt prisbilligare än den på 'Statsisbrytaren' använda finare oljan, är det att livligt hoppas, att den utredning av berörda, mera omfattande spörsmål, som enligt vad nämnden erfarit, pågår, måtte påskyndas samt de åtgärder, som härvid befinnas nödiga för tillhandahållande åt flottans oljeeldade fartyg och 'Statsisbrytaren' av erforderliga kvantiteter av den billiga oljan, snarast varda vidtagna. Härigenom kommer säkerligen en mycket stor besparing i bränslekostnaderna att vinnas.

I fråga om den andra mera betydande driftkostnadsposten, avseende besättningens avlöningar, torde även en nedprutning av denna vara genomförbar. Besättningen förefaller såväl kvantitativt som kvalitativt kunna reduceras. En undersökning av bemanningsförhållandena å det beträffande typ och storlek med 'Statsisbrytaren' jämförliga isbrytarfartyget, Stockholms stads 'Isbrytaren II', giver vid handen, att detsamma besättningslista, oaktat fartyget använder kolbränsle, upptager endast 29 eller — under vissa förhållanden — 31 personer, kvinnlig kökspersonal inbegripen. Med hänsyn härtill och på grund av erfarenheterna från handelsflottan måste, även med behörigt beaktande av den säregna arten av fartygets verksamhet, en reducereing, såväl kvantitativ som kvalitativ, av personalen å 'Statsisbrytaren' kunna utan svårighet åga rum. Olägenheterna av 'Statsisbrytarens' överbemanning äro mindre framträdande, så länge örlogsflottan kan för bemanningen av fartyget avstå av dess respektive anslag i väsentlig mån avlönat folk. Men då med nästa budgetår avlöningarna till isbrytarfartygets besättning till den alldeles övervägande delen lära komma att belasta tionde huvudtiteln och därmed eventuellt i sista hand trafiken, torde möjligheterna av att nedbringa personalkostnaderna böra tagas under allvarlig omprövning, och lär nämnden bliva i stånd att snart framlägga förslag i sådant syfte. Nagon minskning av de särskilda avlöningsbeloppen för de olika personalkategorierna kan där-

emot icke tänkas, då ju avlöningarna utgå efter de för flottan härutinnan gällande normerna.

Slutligen kan nämnden ej underlåta att uttala sin förvåning över storleken av det till 50,000 kronor beräknade beloppet till det normala årliga underhållet, låt vara att däri äro inbegripna jämväl kostnaderna för fartygets ut- och avrustning. Nämda belopp borde, såvitt nämnden kan bedöma, komma att betydligt underbjudas, därest enskilda varv finge tillfälle att avgiva anbud å verkställande av ifrågavarande underhållsarbeten. För varje fall vore säkerligen den enskilda konkurrensen icke utan sin nytta i besparingssyfte.»

Beträffande frågan om *täckandet af fartygets drift- och underhållskostnader* anför nämnden följande:

»Vad därefter angår sättet för täckandet av kostnaderna för 'Statsisbrytarens' drift och underhåll, vill nämnden till en början erinra om sitt uttalande i ovanberörda skrivelse till chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, att i den mån — till följd av att dessa kostnader överstege inkomsten av den för deras täckande viktiga förhöjningen av fyr- och båkavgiften — påläggandet av nya avgifter utöver nyssnämnda förhöjning kunde befinnas lämpligt, ville nämnden, vilkens majoritet fann beaktansvärda skäl kunna anföras för att staten ensam bure de med isbrytarverksamheten förenade kostnaderna, bestämt avråda från att någon ytterligare förhöjning i fyr- och båkavgiften vidtoges. I det anförande till statsrådsprotokollet, varmed föredragande departementschefen motiverade sin hemställan om uppdrag åt marinförvaltningen och kommerskollegium att verkställa den ifrågavarande utredningen rörande 'Statsisbrytarens' drift- och underhållskostnader och sättet för dessas täckande, framhöll också departementschefen, att det kunde sägas innebära en orättvisa att låta sjöfarten ensam bära hela den av statsisbrytarverksamheten föranledda kostnaden, varför en lösning i sådan riktning om möjligt borde undvikas. Med hänsyn härtill och av andra angivna skäl syntes det departementschefen böra undersökas, huruvida frågan om sättet för täckande av skillnadsbeloppet mellan de verkliga kostnaderna för isbrytarverksamheten och sjöfartens bidrag skulle kunna lösas på det sätt, att berörda belopp gäldades genom sammanskott från respektive hamnar och lastageplatser.

I sist angivna riktning har också kommerskollegium sökt lösa frågan om sättet för täckandet av ifrågavarande kostnader.

Det framlagda förslaget lider, vilket kommerskollegium också framhållit, av åtskilliga brister av den art, att förslaget enligt nämndens mening icke torde vara ägnat att, åtminstone i dess nuvarande gestaltning, läggas till grund för en tillfredsställande lösning av frågan.

Utöver vad kommerskollegium i sådant hänseende anført, måste nämnden såsom en beaktansvärd brist hos förslaget beteckna det förhållandet, att detsamma icke pålägger alla hamnar i landet skyldighet att bidraga till täckande av den nu ifrågavarande delen av kostnaderna för statsisbrytarverksamheten. Det torde komma att förefalla de norrländska hamnarna såsom en orättvisa, att dessa ensamma — låt vara att 'Statsisbrytarens' verksamhet hittills nästan uteslutande varit förlagd till den norrländska kusten och antagligen jämväl för framtiden kommer att mera sällan beröra landets södra delar — skola åläggas att betala och de övriga

hamnarna kostnadsfritt komma i åtnjutande av eventuell hjälp av 'Statsisbrytaren'.

Bliva vidare hamnarna skyldiga att, på sätt här föreslagits, erlagga bidrag till isbrytarkostnaderna, synas de icke utan berättigande förändras att ställa större krav på statlig isbrytarhjälp, vilka icke alltid kunna tänkas bli uppfyllda utan att äventyra en rationell plan för och ledning av isbrytarverksamheten.

Därjämte kan nämnden ej annat än instämma i det av kommerskollegium uttalade omdömet, att den i förslaget innefattade proceduren synes skäligen omständig i förhållande till det jämförelsevis ringa belopp, det gäller att därigenom inbringa. Tänkas kan ock, att denna procedur kan förorsaka vissa kostnader, vilka, även om de icke formellt komma att belasta 'Statsisbrytarens' konto, dock i verkligheten minska den redan i och för sig ringa inkomst staten kan draga av isbrytningsandelarna.

Slutligen hava de tre olika alternativen för beräkandet av isbrytningsandelen ettvarit sina nackdelar, såsom kommerskollegium också papekat. Betydelsen av en sådan av kollegium berörd nackdel, som är förenad med det av ämbetsverket förordade alternativet III, vill nämnden ytterligare understryka, nämligen de orättvisor, som uppstå på grund av den lindring eller avgiftsfrihet, som viss trafik åtnjuter i avgiftshänseende — särskilt malmtrafiken på Luleå, vilken icke belastas av andra avgifter än den, som utgå för de malmförande fartygen — och med hänsyn till den rådande olikheten mellan skilda taxor, såväl beträffande den allmänna taxenivån som eljest.

Tiden har i övrigt icke medgivit nämnden att underkasta förslaget en verkligt ingående granskning, ägnad att möjliggöra framställande av några förslag till de anmärkta bristernas avhjälpande.

För att få ämbetsverkets förslag allsidigt prövat torde emellertid vara nödvändigt att före frågans avgörande lämna vederbörande intressenter, nämligen hamnarna och näringslivet genom respektive korporationer, tillfälle att uttala sig om förslaget. En hänvändelse av sådan art torde jämväl vara betingad av skäligheten att ej utan vederbörandes hörande pålägga dem den nu ifrågasatta bidragsskyldigheten.

För ett uppskov med denna frågas avgörande talar ock starkt den omständigheten, att utredningen angående sjöfartsavgifter i allmänhet ännu icke är slutförd och att med hänsyn härtill den nu förevarande frågan om uttagande av ytterligare isbrytaravgift icke kan ses i sitt sammanhang med ett definitivt förslag till ordnande av de ovannämnda sjöfartsavgiftsfrågorna.

Till de övriga skälen för ett dylikt uppskov vill nämnden lägga ännu ett.

I sin ovanberörda skrivelse till chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition framförde nämnden den tanken, att avgift skulle uttagas av de hamnar eller fartyg, vilka komme i omedelbart åtnjutande av sådan hjälp av 'Statsisbrytaren', som icke kunde anses tillhöra dess egentliga verksamhet såsom havsisbrytare. Sådan särskild avgift skulle enligt nämndens mening uttagas för isbrytning i hamnar och tillfartsleder till dessa ävensom i andra farvatten inomskärs liksom ock för bogsering av fartyg i viss utsträckning m. m. En och samma grundavgift syntes nämnden kunna för alla fall fastställas till belopp, motsvarande statens så knappt som möjligt beräknade självkostnad, och ersättning böra krävas allenast för den speciella expedition, som direkt föranleddes av hjälpatgårdens i fråga.

Då åtskilliga av de brister och nackdelar, som konstaterats hos kommerskollegii förslag, icke torde vara tillfinnandes hos nämndens uppslag till avgiftsfrågans lösning, anser nämnden det sistnämnda väl förtjäna att närmare utredas och framläggas i sådan form, att det kan före ett avgörande av förevarande fråga vägas mot kommerskollegii förslag. Nämnden tillåter sig därför hemställa, att en dylik utredning verkställles.»

*Departements-  
chefen.*

I det yttrande av den 31 januari 1924, vari särskilt tillkallade sakkunniga förordade anskaffandet för statens räkning av ett isbrytarfartyg, beräknade de sakkunniga — med utgångspunkt från att skötseln av fartyget anförtröddes åt flottans varv samt att fartyget bemannades med personal från flottan — kostnaderna för fartygets drift och underhåll per gångdag till cirka 1,300 kronor, varav avlöningar omkring 75 kronor, bränslekostnader 1,125 kronor och kostnader för förbrukningsartiklar 100 kronor. Därjämte räknade de sakkunniga med diverse maskin-, däcks- och allmänna underhållskostnader till ett årligt belopp av 10,000 kronor.

I sitt den 18 februari 1924 efter remiss gemensamt avgivna utlåtande över dessa kostnadsberäkningar förklarade sig kommerskollegium och lotsstyrelsen icke hava någon annan erinran att framställa mot de sakkunnigas driftkostnadskalkyl, än att dels posten å 10,000 kronor, avseende allmänna underhållskostnader m. m., borde höjas med 10,000 kronor, dels ock bränslekostnaderna syntes böra beräknas något högre än enligt nämnda kalkyl. Med utgångspunkt från att isbrytarfartyget genomsnittligt sett skulle behöva vara i gång under omkring 2  $\frac{1}{2}$  månader om året och i beredskap ungefär samma tid, uppskattades den årliga kostnaden för fartyget på följande sätt:

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

När ovan angivna beräkningar på sin tid verkställdes, d. v. s. innan statsisbrytaren tagits i bruk, saknades givetvis alla sådana erfarenheter, varpå man nu kan bygga med ledning från redan utförda expeditioner med fartyget. Väsentliga svårigheter kvarstå emellertid i allt fall fortfarande för ett tillförlitligt bedömande av de med statsisbrytarens verksamhet förenade kostnaderna. Omfattningen av fartygets verksamhet är ju väsentligen beroende av två omständigheter, nämligen dels isförhållandena, dels ock de krav, som från sjöfartens sida ställas på fartygets medverkan. Längden av den tidsperiod, varunder fartyget är i verksamhet, d. v. s. den årliga expeditionens varaktighet, liksom ock intensiteten av det utförda arbetet, d. v. s. fartygets gångtid, äro de huvudsakliga faktorer, som inverka på kostnadsfrågan. Medan år 1924 beräknades en expedition av 5 månaders varaktighet och en gångtid under 2  $\frac{1}{2}$  månader



av 12 timmar per dygn, har man nu faktiskt att räkna med en expedition av 6 månaders varaktighet — under budgetåret 1926—1927 var fartyget i verksamhet 6  $\frac{1}{2}$  månader — och en gångtid under 5 månader av 12 timmar per dygn. Dessa omständigheter hava naturligtvis utgjort de väsentliga anledningarna till att de på sin tid beräknade kostnaderna i så betydlig mån överskridits.

Utöver de kostnader, som fortfarande för olika ändamål skola bestridas av nu ifrågavarande anslag, äro att märka de nu framställda, av vederbörande myndigheter tillstyrkta förslagen att kostnaderna för avlöning åt en reservofficer samt för avlöningar m. m. åt fartygets manskapsbemannning, tillhoppa 34,300 kronor, jämväl skulle utgå av detta anslag. För egen del finner jag mig böra tillstyrka, att denna lösning av bemanningsfrågan åtminstone försöksvis prövas.

De nu uppgjorda beräkningarna till drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg sluta på ett belopp, vars höjd, på sätt statsisbrytar-nämnden uttalat, är ägnat att ingiva betänkligheter. Lika med nämnden finner jag det därför nödvändigt, att en nedsättning i utgifterna i gör-ligaste mån eftersträvas. Nämnden har också i fråga om de största i anslaget ingående posterna, nämligen kostnaderna för brännolja, besättnin-gens avlöning och fartygets underhåll givit vissa anvisningar på huru dessa kostnader, enligt nämndens mening, borde kunna avsevärt nedbrin-gas, och har nämnden omförmålt sin avsikt att inom den närmaste tiden framlägga ett förslag i fråga om reducering av fartygets personal. Då jag nu oaktat de sålunda framhållna betänkligheterna ämnar förorda fram-ställning till riksdagen om äskande av ett anslagsbelopp, motsvarande de av marinförvaltningen beräknade kostnaderna med avdrag för det mindre belopp, som beräknas komma att inflyta för bogseringshjälp m. m., inne-bär detta sålunda icke ett principiellt godtagande från min sida av de uppgjorda beräkningarna. Enär emellertid, innan vare sig nämndens in-förväntade förslag till nedbringande av personalkostnaderna eller övriga av nämnden i besparingssyfte gjorda erinringar kunnat underkastas er-forderlig prövning, fastare hållpunkter saknas för ett bedömande av den minskning av kostnaderna, som må kunna uppnås, hemställer jag, att anslaget till fartygets drift- och underhållskostnader nu upptages med ett belopp av 300,000 kronor. Jag förutsätter därvid att, på sätt erfarenheten visat önskvärt, med detta anslag får täckas även kostnaden för sådana mindre kompletteringar och förbättringar av den maskinella utrustningen av fartyget m. m., som, ehuru icke direkt hänförliga till det årliga un-derhållet, svårigen kunna undgås på ett fartyg av denna sort och storlek.

Beträffande därefter frågan om sättet för täckandet av samma kostnader hava ju såväl Kungl. Maj:t som riksdagen hittills hävdad den uppfattningen, att berörda kostnader böra täckas av dem, som kunna tänkas hava nytta av isbrytarfartygets verksamhet. Det är också i anslutning till denna

syn på frågan som den förut omförmälda höjningen av fyr- och båkavgiften tillkommit.

Nu har visserligen kommerskollegium med utgångspunkt från de i ovan nämnda statsrådsprotokoll över handelsärenden den 9 september 1927 skisserade grunderna utarbetat ett förslag, enligt vilket skillnadsbeloppet mellan de verkliga kostnaderna för isbrytarens verksamhet och sjöfartens bidrag till samma verksamhet skulle gäldas genom sammanskott från respektive norrländska hamnar och lastageplatser. Men collegium har samtidigt med ifrågavarande förslags avgivande framhållit vissa skäl, som enligt collegii mening starkt motiverade, att statsverket självt borde vidkännas de kostnader, varom här är fråga. I allt fall har collegium förklarat sig avstyrka, att åtminstone för närvarande några åtgärder vidtoges i det i merberörda statsrådsprotokoll angivna syfte.

De av collegium framhållna skälen för ett uppskov med förevarande frågas avgörande äro i huvudsak följande.

Fastställandet av särskilda grunder för uttagande av vederlag för den del av de med statsisbrytarens verksamhet förbundna kostnaderna, som icke täckas av den förhöjda fyr- och båkavgiften, måste i viss mån innebära ett föregripande av prövningen av de s. k. sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag, i vad detta byggde på att — liksom enligt de sakkunnigas förslag fyr- och båkavgiften i allmänhet icke skulle uttagas med större belopp än som kunde beräknas vara erforderligt för täckande av kostnaderna för fyr- och båkväsendet, medan den andra hälften av samma kostnader skulle täckas av det allmänna — hälften av kostnaden för statsisbrytarens verksamhet skulle bestridas av statsmedel. Innehållet av det utav collegium framlagda förslaget utvisade ytterligare, i vad detsamma utginge ifrån att debiteringen å lastageplatserna av bidrag till fartygets drift- och underhållskostnader skulle bygga på uppbörden av grundpenningar, att förslaget, därest detsamma skulle bliva gällande för all framtid, skulle verka föregripande å prövningen av nyssnämnda sakkunnigas förslag, i vad detta innebure, att grundpenningarna skulle ställas på successiv avskrivning. Collegium, å vilket det ankomme att i sinom tid i första hand taga ställning till de sakkunnigas olika förslag, hade emellertid velat framhålla, att, då collegium ansett sig hava varit direkt uppfordrat att framlägga ett förslag till åtgärder för täckande av nu ifrågavarande kostnader, collegium icke ansett sig för sin del i och med avgivandet av sådant förslag hava slutligt bedömt de sakkunnigas utredning utan hava giltig anledning att betrakta sitt förslag i förevarande ämne såsom uppslag till ett allenast provisoriskt ordnande av frågan.

Statsisbrytarnämnden har för sin del uttalat, att det framlagda förslaget lede, vilket också collegium framhållit, av åtskilliga brister av den art, att detsamma enligt nämndens mening icke syntes ägnat att, åtminstone i dess nuvarande skick, läggas till grund för en tillfredsställande lösning

av frågan. Utöver vad kollegium i sådant hänseende framhållit, betecknar nämnden såsom en beaktansvärd brist hos förslaget det förhållandet, att detsamma icke pålägger alla hamnar i riket skyldighet att bidra till täckande av nu ifrågavarande del av kostnaderna för statsisbrytarverksamheten.

Därest vissa hamnar bleve skyldiga att, på sätt som föreslagits, erlagga bidrag till isbrytarkostnaderna, syntes de icke utan berättigande föranledas att ställa större krav på statlig isbrytarhjälp, vilka icke alltid kunde tänkas bli uppfyllda utan att äventyra en rationell plan för och ledning av isbrytarverksamheten.

Nämnden framhåller vidare nödvändigheten av att, för att få kollegii förslag allsidigt prövat, före frågans avgörande lämna vederbörande intresser — hamnarna och näringslivet genom respektive korporationer — tillfälle att uttala sig om förslaget. En dylik hänvändelse har synts nämnden jämväl vara betingad av skäligheten att ej utan vederbörandes hörande pålägga dem den nu ifrågasatta bidragsskyldigheten.

Slutligen har nämnden erinrat om ett av nämnden själv på sin tid framlagt uppslag till avgiftsfrågans lösning, vilket nämnden ansåge väl förtjäna att närmare utredas och framläggas i sådan form, att det kunde före ett avgörande av förevarande fråga vägas mot kollegii förslag.

Med anledning av vad sålunda från ej mindre kommerskollegii än även statsisbrytarnämndens sida framhållits som skäl för ett uppskov tillsvidare med ställningstagandet till nu ifrågavarande spørsmål, anser jag mig tyvärr icke nu kunna framlägga något förslag i det syfte, som i förenämnda statsrådsprotokoll den 9 september 1927 ursprungligen avsetts. I avvaktan på slutlig prövning av det förslag i ämnet, som efter den utredning i ärendet, som ytterligare erfordras, kan framkomma, lär det sålunda icke kunna undgås att merkostnaderna för statsisbrytarens verksamhet tillsvidare gäldas, liksom hittills, utan att särskilda medel ställas till förfogande för ändamålet. Enligt vad chefen för finansdepartementet meddelat, kunna för täckande av nu ifrågavarande del av anslaget i fråga medel beredas å riksstaten.

Under återopande av vad jag här ovan anført hemställer jag nu, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att — med uteslutande av den i förslaget till riksstat för budgetåret 1928—1929 under rubriken Uppbörd i statens verksamhet uppförda inkomstiteln: »Avgifter för isbrytarhjälp» å 160,000 kronor — till bestående av drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg under sagda budgetår anvisa ett extra förslagsanslag av 300,000 kronor.

*Kungl. Maj:ts proposition Nr 198.*

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla samt förordnar, att proposition skall till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Einar Engelstedt.*