

## Nr 129.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1930 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg.*

(3:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1930 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1930/1931 har Kungl. Maj:t under tionde huvudtiteln, innefattande anslagen till handelsdepartementet (punkt 31 av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över handelsärenden nämnda dag), föreslagit riksdagen, att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde varda riksdagen förelagd, till anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg för budgetåret 1930/1931 beräkna ett extra reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 14 mars 1930 dagtecknad proposition, nr 234, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden sagda dag, föreslagit riksdagen att

*dels* besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av i huvudsak de dimensioner och med den maskinstyrka, som av departementschefen förordats, för en beräknad kostnad av 3,400,000 kronor,

*dels ock* för detta ändamål för budgetåret 1930/1931 under tionde huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Genom beslut den 22 mars 1929 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för handelsdepartementet att tillkalla högst sex personer för att såsom sakkunniga inom departementet verkställa utredning av frågan om förstärkning av landets isbrytarberedskap. I anledning härav tillkallade departementschefen den 10 april 1929 vice häradshövdingen E. F. Wehtje, kommerserådet C. E. Landberg, direktören J. W. R. Lilliestråle, ledamoten av riksdagens första kammare, sjökaptenen O. A. Nordborg, ledamoten av riksdagens andra kammare, direktören O. E. Nylander samt chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, kommandören N. E. F. Selander att såsom sakkunniga verkställa ifrågavarande utredningsarbete, därvid upp-

drogs åt vice häradshövdingen Wehtje att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete och åt kommerserådet Landberg att tillika tjänstgöra såsom sekreterare vid utredningsarbetet.

I ett den 5 februari 1930 dagtecknat betänkande hava ovannämnda sakkunniga — isbrytarsakkunniga — framlagt resultaten av den utav dem verkställda utredningen. Lotsstyrelsen, chefen för marinstaben, kommerskollegium och marinförvaltningen hava avgivit utlåtanden över betänkandet i fråga.

Innan departementschefen ingått på en redogörelse för de sakkunnigas betänkande och de däröver avgivna utlåtandena, har i statsrådsprotokollet återgivits en i betänkandet lämnad översikt över vintersjöfartsfrågan och dess utveckling. Till denna översikt, som återfinnes å sid. 4—31 i statsrådsprotokollet, tillåter sig utskottet att hänvisa.

Det närmare innehållet av de sakkunnigas betänkande återfinnes å sid. 31—124 i berörda statsrådsprotokoll.

*Resultatet av  
Statsisbrytarens  
hittillsvarande verksamhet.*

De sakkunniga hava i betänkandet först ingått på ett bedömande av resultatet av den nuvarande statsisbrytarens hittillsvarande verksamhet.

För bedömande av denna fråga hava de sakkunniga införskaffat områden därom från de av denna verksamhet närmast berörda kretsar.

De sakkunniga hava sålunda till en början tillskrivit hamnkaptenerna eller motsvarande befattningshavare i samtliga stadshamnar i Norrland med begäran om en uppskattning från deras sida, i förekommande fall efter samråd med vederbörande isbrytarombud och lotsbefäl, rörande verkningarna av Statsisbrytarens verksamhet med avseende å sjöfartens på de olika hamnarna öppenhållande. I korthet har den härigenom erhållna utredningen givit vid handen följande.

Hamnmästaren i *Haparanda* har meddelat, att Statsisbrytarens verksamhet icke inverkat på sjöfartens förlängning i därvarande grunda hamn med nuvarande ringa sjöfart på densamma.

Hamnkaptenen i *Luleå* har givit uttryck för den meningen, att verkningarna av Statsisbrytarens verksamhet för nämnda hamns vidkommande bestode huvudsakligen däri att den varit till stor hjälp för fartyg, som på våren under svåra isförhållanden i Bottenviken varit destinerade till Luleå, liksom ock att den, såsom en säkerhetsfaktor att räkna med, sporrat till förlängd trafik höstetid.

Hamnkontoret i *Skelleftehamn* har meddelat såsom sin åsikt, att sjöfarten om våren genom Statsisbrytaren öppnats med säkerhet 14 dagar tidigare än eljest kunnat ske och på hösten förlängts lika lång tid, om ej längre, enär redarna med större trygghet kunnat befrakta sina fartyg dit i vetskap om Statsisbrytarens närvaro.

Hamnkontoret i *Piteå* har ansett Statsisbrytaren hava genom brytning av viss ränna i medio av november 1927 och den 12 maj 1929 möjliggjort högst en veckas längre sjöfart till Pitsundet. Enär djupet i Pitsundet hädanefter vore 9 meter och fartyg av intill 8 meters djupgående kunde gå upp till Skuthamn på yttre Pitefjärden, syntes möjligheterna för framtiden ställa sig annorlunda.

Hamnkontoret i *Umeå* har framhållit huvudsakligen den trygghet, Statsisbrytarens närvaro i farvattnen medfört för rederier, fartygsbefälhavare, avlastare och lastemottagare. Enligt hamnkontorets uttalande skulle aktivt ingripande av Statsisbrytaren hava allenast vid ett tillfälle, nämligen våren 1927, medfört sjöfartens öppnande på nämnda hamn tidigare än eljest kunnat ske och då med omkring 10 dagar.

Hamnkaptenen i *Örnsköldsvik* har ansett Statsisbrytaren hava möjliggjort sjöfartens förlängning respektive tidigare öppnande med i båda fallen omkring 14 dagar och har tillika uttalat, att, därest havsisar ej förekomme i större utsträckning, man även kunde påstå, att sjöfarten med säkerhet kunde hållas öppen året runt med Statsisbrytarens medverkan och genom användandet av för isgång byggt tonnage.

Hamnkaptenen i *Härnösand* har meddelat, att på grund av Statsisbrytarens eventuella ingripande sjöfarten på Härnösands distrikt med all säkerhet skulle kunna förlängas med en månad på hösten och en månad på våren, detta i synnerhet med anledning av det trygghetsmoment, som Statsisbrytarens tillkomst innebure. Statsisbrytarens direkta ingripande hade varit av största värde såväl för hamnen som industridistriktet.

Hamnkaptenen i *Sundsvall* har uppskattat, efter en redogörelse i detalj för Statsisbrytarens ingripande under de skilda åren av dess hittillsvarande verksamhet samt för sjöfartsförhållandena på hamnen under nämnda år, isbrytarfartygets medverkan till sjöfartens tidigare öppnande på våren till omkring 14 dagar och förklarat sig anse sjöfarten utan alltför stora risker kunna fortgå omkring 4 veckor längre på hösten och förvintern, om exportbehovet så påfordrade. Även denne hamnkaptén har framhållit den ökade trygghetskänsla, Statsisbrytaren genom sin blotta tillvaro skänkte de sjöfarande.

Hamnkaptenen i *Hudiksvall* har beräknat med ledning av vissa angivna data, att sjöfarten på hamnen genom Statsisbrytaren kunnat öppnas omkring 10 à 14 dagar tidigare än utan dess hjälp kunnat ske. Däremot hade Statsisbrytaren vid sjöfartssäsongens slut endast vid ett tillfälle besökt hamnen för att utassistera ett fartyg.

Hamnkaptenen i *Söderhamn* har meddelat, att Statsisbrytaren hittills icke utövat något direkt inflytande på tiden för vinterseglationen och att, enligt uppgift från överlotsen i Stugsund, detsamma vore förhållandet beträffande Vallvik, Ljusne och Nyhamn. Utan tvivel vore emellertid Statsisbrytarens verksamhet stimulerande för redare och befraktare. Sedan infartsleden till Branthälls redd numera förbättrats, funnes det större möjligheter än förut för isbrytare att assistera fartygen genom packisen. Därigenom komme kanske Statsisbrytaren i framtiden att få inflytande på sjöfartens öppnhållande vintertid, naturligtvis under förutsättning att hamnen i fortsättningen liksom hittills hölle isbrytare för skärgårdsisarna.

Hamnkaptenen i *Gävle* har slutligen framhållit huvudsakligen, att blotta vetskapen om möjligheten att få hjälp av Statsisbrytaren gjort, att där kunnat ordnas för utsträckt seglationstid med en viss känsla av trygghet. Det syntes kunna sägas, att förefintligheten av Statsisbrytaren dels berett sjöfarten på Gävle hamn ökad trygghet under förvintern, dock utan att genom direkt aktion förlänga trafiktiden, dels möjliggjort sjöfartens öppnande på våren någon vecka tidigare än vad man vågat räkna med utan densamma. Behovet av ytterligare förlängning av vintersjöfarten

på Gävle syntes emellertid räknas med hädanefter, i den mån redare samt handel och industri finge ökat förtroende till statens vilja att effektivt bistå vintertrafiken på hamnen.

I skrivelse till handelskamrarna i Norrland av den 23 maj 1929 hava de sakkunniga vidare anfört bland annat följande.

Vid de överväganden, som de sakkunniga hade att göra beträffande de lämpligaste åtgärderna för att för framtiden i möjligaste mån förhindra en upprepning av den senaste vinterns isblockad, hade de sakkunniga att jämväl taga hänsyn till Norrlandssjöfartens viktiga intressen. Det vore härvid för de sakkunniga av stort intresse att erhålla ett samlat uttryck för näringslivets inom Norrland syn på det föreliggande spörsmålet, såvitt frågan om vintersjöfart på Norrland därav berördes. I sådant hänseende vore det av värde om erfarenheterna hos olika näringsidkare inom respektive handelskammars distrikt kunde inhämtas beträffande den insats, med hänsyn även till olika godsslag, som sedan våren 1926 i och med Statsisbrytarens verksamhet genom svenska staten gjorts för vintersjöfarten på Norrland. Därvid skulle lämpligen angivas, helst även genom ämnet belysande siffror, om och i vad mån olika näringsgrenar, med hänsyn även till olika godsslag, haft gagn av denna verksamhet. I samband därmed borde ock meddelas de synpunkter och önskemål i olika hithörande hänseenden, vilka ansåges böra tillgodoses för framtiden, varvid beaktande även borde skänkas frågan, huruvida och i vilken utsträckning intresse förefunnes för att i efter hand ökad utsträckning genom lokal isbrytning, ombesörjd genom kommuns eller enskilds försorg, underlätta och eljest medverka till ökad effektivitet av statens isbrytningsverksamhet, eventuellt utökad genom dispositionen över ytterligare havsisbrytarmateriel. Tillika anhöllo de sakkunniga, att respektive handelskammare vid överlämnande av det material, som inkomme, ville jämväl för egen del uttala sig i det föreliggande ämnet ur de olika synpunkter, som sålunda antytts.

En sammanfattning av den utredning och de yttranden, som i anledning av denna de sakkunnigas hänvändelse inkommit, giver till resultat, att betydelsen av Statsisbrytarens verksamhet för sjöfarten på Norrland i stort sett närmast bör prövas med hänsyn till de intressen, vilka äro förknippade med exporten av malm, trävaror samt pappersmassa och papper ävensom med importen.

Vad då först *malmexporten* angår, har av Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare samt Luossavaara-Kirunavaara aktiebolags skeppningschef framhållits, att malmskeppningen under höstarna i regel kunnat avslutas så tidigt, att Statsisbrytarens direkta hjälp blott i något enstaka fall varit behöflig. Statsisbrytarens förläggning till Luleå hamn under tiden för den sena höstskeppningen har dock uppgivits i varje fall hava varit ett säkerhetsmoment, som tryggt skeppningarnas ostörda fortgång. Denna sida av den statliga isbrytarhjälpens betydelse har ock starkt framhåfts av Bergverks aktiebolaget Freja i dess yttrande till handelskammaren. Malmexporten har ansetts hava fördel av tidig vårskeppning, varigenom dess under vintern hopade lager kunde tidigare lättas och sannolikt även en bättre fördelning av skeppningarna under den följande tiden vinnas. Skeppningschefen har vidare framhållit, att det visserligen fölle sig svårt att angiva några siffror, men att det emellertid syntes röra sig om cirka 100,000 ton malm per år, som genom Statsisbrytarens insats kunnat årligen utskeppas tidigare än eljest skulle kunnat ske.

Beträffande härefter *trävaruexporten* hava förhållandena synts ställa sig något olika för de nordligare belägna delarna av Norrland jämfört med de söder därom belägna distrikten. Detta framgår ganska tydligt av en sammanställning av de tre norrländska handelskammarnas yttranden i ämnet.

Norrbottnens och Västerbottnens läns handelskammare har framhållit, att Statsisbrytarens insats i fråga om höstskeppningen vore långt ifrån betydelselös för trävarurörelsen. Visserligen finge man icke förbise, att vid lastageplatserna isläggningen på ett rätt tidigt stadium bleve ett oöverstigitligt hinder, i det att de för transportererna använda prämarna icke kunde framföras, när isen nått en viss tjocklek. Erfarenheten hade emellertid visat, att sjöfarten på lastageplatserna oftast upphörde långt innan sådant ishinder föreläge. Efterfrågan på trävarutonnage stege starkt på senhösten och rederierna finge tillfälle att välja mellan olika förmånliga frakthanbud. Övre Norrlands trävaruindustri komme därvid i efterhand. Fraktsatserna ökades redan genom höjda försäkringspremier för fartyg och last. Men än betydelsefullare vore, att rederierna hyste farhågor för att över huvud taget under ett sent stadium av säsongen dirigera sina fartyg till övre Norrland. De befarade, att en situation, som såge gynnsam ut, kunde snabbt förändras med påföljd, att fartygen utsattes för oberäkneliga risker och kostnader, kanske till och med för infrysning. Dessa farhågor vore närvaron i övernorrländsk hamn av en kraftig isbrytare, som i händelse av behov kunde ingripa utan att åsamka rederiet överdrivna kostnader, ägnad att motverka. Statsisbrytarens tillvaro utgjorde sålunda även i detta fall ett säkerhetsmoment, som — även om dess direkta hjälp icke behövde påkallas — utsträckte skeppningstiden avsevärt.

Däremot ägde, enligt handelskammarens mening, med isbrytarhjälp åstadkommen tidigare vårskeppning så gott som ingen betydelse. Den i brädgårdarna lagrade vinterproduktionen hade i regel icke nått den torkningsgrad, att varan vore mogen för export. Uppbrytandet av isränna till lastageplatserna vore ock i allmänhet verkningslöst, då fartyget sålän kunde ingå till kaj, utan varan skulle behöva på de med varje dag osäkrare men dock för prämtransport hinderliga isarna forslas ut till fartygssida.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare har konstaterat, att av den till kammaren inkomna utredningen framginge, att sjöfartens uppehållande under december och delvis januari månader icke hade så stor betydelse för trävaruindustrin. Redan i slutet av november vore de trävaror, som vore skeppningstorra, i regel utskeppade. De varor, som tillverkades efter september, bleve ej så torra, att de kunde utskeppas förrän nästa vår. En del sågverk hade visserligen under de senare åren låtit uppföra torkhus, men dessa kunde givetvis icke hava sådan kapacitet, att de möjliggjorde utskeppningen av några större kvantiteter.

Handelskammaren i Gävle har slutligen framhållit beträffande betydelsen för trävaruhanteringen av Statsisbrytarens verksamhet, att vinterskeppningen härutinnan icke för närvarande hade någon betydelse. Så länge man måste räkna med lufttorkning av trävarorna, vilken praktiskt taget endast kunde ske under vår- och sommarmånaderna, borde trävaruskeppningen för undvikande av ränteförluster begränsas till våren, sommaren och hösten. Därtill komme, att trävarorna vanligen måste prämstås, varför skeppningen borde verkställas innan isarna försvårade präm-

fraktningen. I köparens intresse låge å andra sidan att draga ut skeppningarna för att minska deras egna räntekostnader och vinna ökade utrymmen i sina virkesmagasin för de nya varorna.

Vidkommande *pappersmasseproduktionen* har Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare framhållit, att såväl tidigare vårskeppning som i synnerhet förlängd höstskeppning syntes vara av betydelse. Fördelarna växlade emellertid för olika fabriker i den mån lastning kunde ske vid kaj eller utforsling i prämar vore nödvändig, då i sistnämnda fall samma svårigheter inträdde som vid avskeppningen av trävaror från flertalet lastageplatser. I syfte att siffermässigt belysa Statsisbrytarens insats under vissa förhållanden anför kammaren bland annat, att hösten 1927 Västerbottenskusten norr om Kvarken så tidigt som under dagarna den 14—23 november blev isblockerad genom ogynnsamma vindar och att under denna isblockad, som senare på grund av omslag i vindförhållandena hävdades, Statsisbrytaren inom Skellefteå tulldistrikt fick bistå 13 ångare med en sammanlagd last av 7,174 kubikmeter trävaror och 10,463,698 kilogram trämassa och samtidigt dels assistera dels hålla isränna öppen åt 7 av Sveabolagets ångare, som i Skelleftehamn lossade inalles 1,680 ton stycke gods.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare har i direkt motsats till vad kammaren anfört beträffande trävaruindustrien framhållit den stora betydelsen av Statsisbrytarens verksamhet för pappersmassefabrikationen. När pappersmassan utginge från fabrikerna, vore den genast färdig för export, och fabriker för dylik tillverkning funnes längs hela kusten från Gävle upp till Kalix. Ännu större bleve Statsisbrytarens betydelse, när planerade utvidgningar och nybyggnader av trämassefabriker blivit slutförda. Av största vikt för pappersmassefabrikerna vore, att de i så stor utsträckning som möjligt kontinuerligt månad för månad kunde förse sina kunder i utlandet med sina produkter. De utländska köparna gjorde mer och mer anspråk härpå och lämnade företräde till sådana exportörer, som i detta avseende bäst kunde tillfredsställa dem. Det vore därför betydelsefullt, om de svenska pappersmassefabrikerna, åtminstone de söder om Kvarken belägna, kunde fullgöra sina leveranser även under december, januari och februari månader, så att de utländska köparna icke nödgades ligga med för stora lager. Fabriker söder om Kvarken producerade årligen mer än 100,000 ton pappersmassa per månad, förutom slipmassa och papper. Om sjöfarten kunde förlängas med tre månader, från mitten av november till mitten av februari, innebure detta, att dessa fabrikers produktion under denna tid icke behövde upplagras någon längre tid utan kunde utskeppas så gott som genast. I detta sammanhang borde också framhållas, att en tendens till förskjutning mot höstskeppningar kunnat iakttagas. En undersökning, som handelskammaren för annat ändamål företagit, utvisade sålunda, att skeppningen av pappersmassa inom Ångermanälvens industridistrikt under fyramånadersperioden september—december 1927 utgjorde 52 procent av hela skeppningen under den tio månader långa skeppningssäsongen. Slutligen har kammaren framhållit, bland annat, att Statsisbrytarens nödvändighet visade sig särskilt under fjolårets hårda och långvariga isblockad, medan statens isbrytningsverksamhet pågick för att hålla farvattnen först i Norrland och sedan söderut framför allt i Öresund öppna. Pappersmasseexportörer i Härnösand och söder därom tvingades, då isblockaden söderut blev alltför svår, att sända sina produkter med järnväg till Göteborg f. v. b. till im-

portländerna. Visserligen beviljades härvid en väsentlig fraktnedsättning, men likväl förorsakade dessa järnvägsfrakter exportörerna betydande utgifter.

Handelskammaren i Gävle har hänvisat till tidigare uttalande, däri kammaren beträffande järnhanteringen framhållit betydelsen av vintersjöfartens förlängning bland annat genom den räntebesparing och minskning i lagerkostnader, som bleve följden av att kvantiteterna av inneliggande lager av råvaror kunde minskas. Härtill skulle helt säkert komma fraktbesparing för såväl inkommande som avgående gods, som droge betydande kostnader i form av järnvägsfrakter till och från isfria hamnar. I anslutning härtill hade handelskammaren framhållit, att det samma gällde pappersmasse- och pappersindustrierna. Massan levererades i poster tämligen jämnt fördelade över året. Här hade producenten vid en isfri hamn ett betydligt övertag. För papper vore detta ännu viktigare, då hastig leveransförmåga i denna bransch vore en huvudsak. Härvidlag måste också beaktas den konkurrens Norge och Finland kunde bjuda. Norge hade isfria hamnar och i Finland hade man koncentrerat sig på att hålla tvenne hamnar öppna året runt samtidigt med att man genom betydande fraktnedsättningar möjliggjort uttransporten även för avlägset belägna massafabriker och pappersbruk. Ville man sålunda lämna den norrländska industrien sitt understöd i dess utvecklingssträvanden, hade en av handelskammarens medlemmar anfört, så vore ett öppethållande av sjöfarten under så lång tid som möjligt ett viktigt steg i rätt riktning, men ville man taga steget fullt ut och dessutom stödja strävandena mot en fortsatt förädling av pappersmassa till papper, så måste man inrikta sig på att samtidigt som ett nödvändigt komplement under den tid sjöfarten låge nere ordna billiga järnvägstransporter från de norrländska industricentra till de isfria hamnar, som hade direkta förbindelser med importländerna.

Beträffande slutligen betydelsen för *importen* av Statsisbrytarens verksamhet har Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare framhållit, att varje lättnad för importen av förnödenheter beredde en lättnad även för exportindustrierna. Importen av förnödenheter — så gott som utslutande inrikestransport, eftersom direkt transport sällan förekomme — till övre Norrland vore av lätt insedda skäl i hög grad koncentrerad till senhösten. Affärsmännen önskade i möjligaste mån undvika ränte- och lagringskostnader och hemtog därför sina varor så sent som möjligt. Avnämarna hade fördel härav, och enligt handelskammarens mening borde man därför taga hänsyn till de tjänster Statsisbrytarens insats gjorde även inrikestransporten till distriktet. Direkt hjälp av Statsisbrytaren hade visserligen sällan påkallats men även härvidlag gällde, att Statsisbrytarens blotta närvaro utgjorde ett avsevärt säkerhetsmoment.

Även Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare har framhävt fördelarna för importhandeln av Statsisbrytarens verksamhet liksom även varit fallet med handelskammaren i Gävle och flera av de till denna kammare inkomna yttranden, såsom från Brukskoncernens försäljningsaktiebolag och Gävle ångväveri aktiebolag.

De sakkunniga hava härefter övergått till en redogörelse för kommuners och enskildas åtgärder för att understödja statens isbrytarverksamhet. Utöver den utredning, som härutinnan förebragts (sid. 38—41 i

*Kommuners  
eller enskildes  
åtgärder för  
att under-*

stads-  
statens  
isbrytnings-  
verksamhet.

statsrådsprotokollet), hava de sakkunniga genom kommerskollegii förmedling införskaffat uppgifter dels å i kommuners eller enskildes ägo nu varande isbrytarfartyg eller isbrytande bogserfartyg, därvid beträffande de senare satts en gräns av minst 25 meters längd i vattenlinjen, dels ock å eventuellt förefintliga planer på anskaffning av ytterligare sådan materiel. Resultatet av i angivna hänseende gjord undersökning utvisade, att antalet i kommuners ägo varande isbrytarfartyg eller isbrytande bogserfartyg uppginge till 10 — med en längd i vattenlinjen växlande mellan 60.24 och 18 meter — och att antalet i enskild ägo befintliga dylika fartyg utgjorde 25 med en längd i vattenlinjen av 25 meter och däröver.

Planer å nyanskaffning syntes beträffande kommuner föreligga allenast i Göteborg, vars hamnstyrelse nyligen föreslagit stadsfullmäktige därstädes att besluta anskaffning av en tredje isbrytare med en längd över allt av 55.5 meter och ett displacement till konstruktionsvattenlinjen av 1,900 ton. Kostnaden för fartyget med tillbehör beräknades till 1,750,000 kronor.

Beträffande enskilde har endast upplysts, att ett rederiaktiebolag i Luleå har för avsikt att anskaffa en isbrytare om 30.5 meters längd i vattenlinjen.

Statens is-  
brytnings-  
peditioner år  
1929 till de  
södra farvattnen.

Å sid. 42—45 har vidare lämnats en översikt över de särskilda åtgärder till sjöfartens bispringande, som av staten vidtogos under februari och mars månader 1929 i följd av de svåra isförhållandena i farvattnen utanför Sveriges södra och västra kuster.

En sammanfattning av från de olika i isbrytningsverksamheten anlitade fartygen avgivna rapporter utvisar, att därunder följande assisteringar ägt rum:

I s b r y t a r f a r t y g	Antal assisterade fartyg
Statsisbrytaren .....	6
Stockholms »Isbrytaren II» .....	110
Norrköpings »Isbrytaren I» .....	81
Ryska isbrytaren »Lenin» .....	143
Pansarskeppet »Drottning Victoria» .....	24
Summa	364.

Av dessa 364 fartyg uppgives omkring hälften hava varit svenska.

Från svensk sida deltog i isbrytningsverksamheten slutligen i viss omfattning Malmö stads isbrytare 'Bore'.

Från danska statens sida insattes i isbrytningsverksamheten statsisbrytarna 'Isbjörn' och 'Lillebjörn' samt den finska isbrytaren 'Sampo', som av den finska regeringen ställts till danska regeringens disposition.

Av de danska isbrytarna och de finska 'Sampo' och 'Jääkarhu' assisterades enligt uppgift bland annat sammanlagt 74 svenska fartyg.



En undersökning angående svenska statens kostnader för isbrytningsverksamheten i de södra farvattnen i februari och mars månader 1929 utvisar, att dessa uppgått till högst avsevärda belopp. På grundval av en från handelsdepartementet erhållen uppgift å från förslagsanslaget till oförutsedda utgifter under år 1929 på departementets föredragning anvisade belopp m. m. har uppgjorts följande sammanställning å dessa kostnader:

Ä n d a m å l	Kostnad Kronor
Expeditionen med Stockholms stads 'Isbrytaren II' .....	235,931: 18
» » Norrköpings stads 'Isbrytaren I' .....	104,596: 64
» » 'Lenin' .....	176,505: 02
» » 'Drottning Victoria' .....	32,569: 90
Ersättning till Malmö stad för isbrytning med 'Bore' .....	16,000: 00
Flygspaningar .....	158,194: 70
Ersättning till vissa till Köpenhamn kommenderade officerare samt till vissa färdledare å förhyrda isbrytare .....	5,241: 95
Ersättning för biträde vid upprättande av kontrakt för förhyrning av 'Isbrytaren I' och 'Lenin' .....	797: 25
Vissa telegram- och telefonkostnader .....	1,154: 70
Kostnader för 'Drottning Victorias' reparation .....	41,176: 17
Statsisbrytarens reparation .....	191,000: 00
Summa	963,167: 51.

De sakkunniga hava härefter till behandling upptagit frågan om behovet av förstärkning av landets isbrytarberedskap. I detta ämne hava de uttalat sig på följande sätt:

»Från flera håll hava i mer eller mindre direkt anslutning till erfarenheterna från den senaste isblockaden till Kungl. Maj:t ingivits framställningar rörande förstärkning av landets isbrytarberedskap.

Sålunda har Sveriges allmänna sjöfartsförening i framställning den 14 februari 1929 hemställt om åtgärder snarast möjligt för anskaffande av ytterligare ett isbrytarfartyg, vilket syntes föreningen böra, med hänsyn till den alltjämt ökade storleken av fartygen inom handelsflottan, givas större bredd och större maskinstyrka än den Statsisbrytaren äger. Vidare har Stockholms handelskammare i framställning den 12 mars 1929 på anförda skäl hemställt om proposition om anskaffande för statens räkning av ytterligare ett isbrytarfartyg. Båda dessa framställningar hava under hand överlämnats till de sakkunniga. Till de sakkunniga hava därjämte för att tagas i övervägande vid fullgörande av deras uppdrag överlämnats dels under hand en framställning rörande förstärkande av landets isbrytarberedskap av Skånes handelskammare dels ock genom remiss en framställning i samma syfte av den 17 maj 1929 från Sveriges allmänna lantbrukssällskap. Nämnda organisation framhåller i sin framställning, hurusom under den senaste vinterns långvariga avspärning av sjöfarten på södra Sverige genom ishinder försenades och förhindrades i hög grad den normala avsättningen av det svenska jordbrukets viktigaste exportartiklar såsom smör och fläsk, varigenom detta ådrogs betydande förluster, liksom införseln av vissa förnödenheter för jordbruket försvårades. Erfarenheterna från denna isavspärning hade sålunda visat,

*Behovet av förstärkning av landets isbrytarberedskap.*

att det även för vårt jordbruk och särskilt för det på export inriktade jordbruket vore av allra största vikt, att dylika av ishinder förorsakade avbrott i exporten i största möjliga grad förebyggdes och att vårt land för detta ändamål vore utrustat med ett isbrytarmateriel av tillräcklig omfattning och kapacitet. Under framhållande alltså av den stora betydelsen även för vår jordbruksnäring av att effektivare isbrytarhjälp anskaffades, hemställer sällskapet, att nödiga åtgärder i denna riktning snarast möjligt måtte företagas.

Även representanter för de norrländska intressena hava kraftigt uttalat sig för utökning av statens isbrytarresurser. Sälunda anför handelskammaren i Gävle i sitt till de sakkunniga avgivna yttrande härutinnan bland annat följande.

Den av handelskammaren förebragta utredningen gäve oförtydligt vid handen, att näringslivet inom handelskammarens distrikt fäste stora förhoppningar vid Statsisbrytarens fortsatta verksamhet till stödande av vintersjöfarten på Norrland ävensom att enskilda och allmänna hamnförvaltningar inom handelskammarens distrikt nedlagt och beredde sig att ytterligare nedlägga betydande kostnader på respektive hamnars utrustning under förlitande på en fortsatt utveckling av norrlandssjöfarten även vintertid. En sådan utveckling syntes dock icke kunna anses bebyggad, med mindre statens isbrytarresurser så stärktes, att norrlandssjöfarten under alla förhållanden kunde påräkna det bistånd den behövde och rimligtvis kunde göra anspråk på. Det vore därför handelskammarens bestämda uppfattning, att den norrländska sjöfarten bäst tillgodosåges i hithörande avseenden genom att statens isbrytarkrafter utökades. Anskaffades ytterligare en isbrytare, borde en plan för de två isbrytarna så uppgöras, att norrlandssjöfarten under starkare vintrar icke behövde sättas åt sidan. Visserligen erbjöde en mera utsträckt vintersjöfart på Norrland problem, som ännu icke kunde anses lösta. Men att den del av södra Norrland, för vilken handelskammaren i Gävle närmast förde talan, tillförts betydande fördelar av Statsisbrytarens tillkomst, syntes icke kunna bestridas. Det syntes också vara begripligt, att man där icke önskade förlora vad som sälunda vunnits. Såsom sammanfattning av vad handelskammaren anför och åberopat ville handelskammaren därför rikta den hemställan till isbrytarsakkunniga, att de sakkunniga måtte vid sitt yttrandes avgivande till Kungl. Maj:t beakta södra Norrlands intressen genom att förorda byggandet av ytterligare en statsisbrytare.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare sammanfattar i sitt yttrande till de sakkunniga sina erfarenheter och önskemål beträffande norrlandssjöfarten och isbrytarfrågan sälunda.

Den nu förefintliga statsisbrytarens verksamhet hade varit av största betydelse för landet i dess helhet, icke minst genom det trygghetsmoment, som skapats genom att fartygen ej behövt riskera att bliva infrusna vid lastplatserna i händelse av tidig och kraftig isbildning. Anskaffandet av tonnage för senare delen av skeppningssäsongen hade sälunda underlättats, och en förlängd sjöfart hade åstadkommit till stort gagn för såväl export- som importindustrin. För exportindustrin, enkannerligen den norrländska trämasseindustrin, borde en förlängning av sjöfarten medföra ett bättre utnyttjande av prisläget på marknaden och en större konkurrenskraft. Vad detta betyder för landet i dess helhet kunde förstås, om man toge i betraktande, att minst 26 procent av hela Sveriges export utgjordes av pappersmassa och arbeten därav, varav största de-

len tillverkades i Norrland med dess svåra isförhållanden. Staten och det allmänna måste anses hava ett alldeles särskilt intresse att genom förbättrade sjökommunikationer gynna den norrländska industrien, som skapat så många arbetstillfällen till höjandet av det allmänna väståndet, i all synnerhet som staten själv i större omfattning än annorstädes i Norrland ägde skogar och gruvor, vilkas avkastning i huvudsak måste exporteras sjöledes. Dessutom måste det vara av vikt för staten att genom förbättrade sjökommunikationer möjliggöra exploaterandet av de stora naturtillgångar, som förut outnyttjade väntade på att, förädlade eller i form av råvara, efter transport till kusten bliva skeppade till annan ort. De senaste årens isblockader med dess vittgående konsekvenser hade till fullo ådagalagt behovet av ytterligare en stark isbrytare, som oberoende av isrubbningarna i de sydligare farvattnen effektivt kunde bispunga fartygen i de norrländska farvattnen och ävenledes i större utsträckning än tidigare varit fallet verkställa isbrytning inomskärs och i hamnarna. Denna isbrytare skulle, på grund av vad förut anförts, bestå av statsmedel.»

Sedan de sakkunniga framhållit isbrytarfrågans samband med den allmänna sjöfartens krav samt de rubbningar för näringslivet m. m., som föranletts genom isblockaden söderut år 1929, hava de sakkunniga på det sättet sammanfattat resultatet av den verkställda utredningen, att densamma måste anses särskilt ådagalägga:

»att otillräcklig utrustning gentemot isförhållanden av den svårighetsgrad, vi tydligtvis måste hava att räkna med, lätt kan medföra *bestående* nackdel för landet genom att i utlandet skapa misstroende beträffande vår förmåga att vid understundom inträffande ogynnsamma klimatiska förhållanden fullgöra åtagna leveransförpliktelser och därmed svårt skada icke blott vår industri och i samband därmed stående handelsutbyte med utlandet utan ock vår lantmannanäring och den export, som sammanhängar därmed;

att ett osäkerhetstillstånd i nämnda hänseenden kan ogynnsamt återverka på våra sjöfartslinjer mellan utländska och svenska hamnar;

att de mera *tillfälliga* olägenheterna av bristfällig isbrytarberedskap gentemot isblockad visat sig kunna bliva av betydande omfattning, i det att avsevärda direkta förluster genom den senaste isspärrens förlamande inverkan på produktion, handel och trafik åsamkats olika grenar av näringslivet, jordbruket och det allmänna;

att verkningarna av issvårigheter, som icke kunna effektivt bekämpas, visat sig även drabba de inom industrien eller i hamnarbete anställdas arbetsinkomster genom att åstadkomma rubbningar i arbetstillgången för de anställda;

att med hänsyn till erfarenheten under det senaste decenniet frekvensen av för sjöfarten svåra vintrar kan befaras bliva jämförelsevis stor och att farhågorna härutinnan bestyrkas av meteorologiska undersökningar;

att med hänsyn till isbrytningsuppgiftens omfång och allvar under issvårigheter sådana som den sistlidna vinterns redan ett blott mycket

nödorftigt bispringande av sjöfarten visat sig kräva ett högst avsevärt antal isbrytarenheter;

att det sett enbart ur synpunkten av den svenska statens deltagande i isbrytningsarbete av antydd art synes i hög grad anmärkningsvärt, att staten skall vara i så stor utsträckning, som under nämnda vinter visade sig bliva fallet, beroende av dispositionen av utländsk eller enskild isbrytarmateriel;

att olägenheterna av detta förhållande skärpas genom den erfarenhetsmässigt konstaterade stora risken för sådana skador å isbrytarna, som för längre eller kortare tidsperioder försätta desamma ur funktion och det därigenom starkt framträdande behovet av reservmateriel; samt

att dylik reservmateriel icke med tillräcklig säkerhet kan påräknas vara tillgängligt inom landet och att det, särskilt med hänsyn till den uppvisade betydelsen av att för isbrytningverksamhet av här ifrågavarande art avsedda isbrytarenheter kunna snabbt komma till åsyftad användning, visat sig otillfredsställande och alltför osäkert att för disponerande av effektiv isbrytningsmateriel vara beroende av utlandet.

Särskilt i belysning av händelserna under de senaste isvintrarna vore det sålunda uppenbart, att den allmänna sjöfarten icke kunde tryggas med mindre landets isbrytarberedskap förstärktes, så att staten vid förefallande behov kunde med säkerhet och utan uppskov disponera ytterligare ett för havsisbrytning lämpat kraftigt isbrytarfartyg.»

Med utgångspunkt från den sålunda angivna grunduppfattningen beträffande behovet av utökning av den för statlig isbrytningsverksamhet nödvändiga materielen hava de sakkunniga verkställt undersökning rörande förutsättningarna för att med staden Göteborg beträffande en för nämnda stad eventuellt anskaffad isbrytare träffa liknande överenskommelse som det med staden Stockholm nu gällande avtalet rörande dess »Isbrytaren II». På anförda skäl hava emellertid de sakkunniga, som funnit, att internationellt samarbete för bekämpande av nu ifrågavarande issvårigheter vore önskvärt, men att dylikt samarbete icke kunde minska kravet på förstärkning av de svenska isbrytarresurserna, förklarat sig hava kommit till den bestämda slutsatsen, att den erforderliga förstärkningen av svenska statens isbrytarberedskap kunde effektivt realiseras endast genom anskaffande för statens räkning av ett nytt isbrytarfartyg av lämplig typ, storlek och maskinstyrka.

*Åtgärder i  
andra länder  
för förstärk-  
ning av is-  
brytarbered-  
skapen.*

Efter att därefter hava framlagt viss ytterligare utredning rörande vintersjöfarten på Norrland och bland annat hava framhållit hurusom beträffande denna sjöfart en förlängning av seglationen genom Statsisbrytarens verksamhet åstadkommits, men att, så länge staten ägde endast en havsisbrytare, denna sjöfart med hänsyn till risken för issvårigheter utanför andra delar av Sveriges kuster icke alltid kunde med till-

räcklig säkerhet påräkna isbrytarhjälp, hava de sakkunniga övergått till en redogörelse för de åtgärder, som i andra länder vidtagits eller vore avsedda att vidtagas för förstärkning av isbrytarberedskapen. Redogörelsen härutinnan återgives å sid. 65 och 66 i statsrådsprotokollet.

Å sid. 67—85 i statsrådsprotokollet återfinnes de sakkunnigas förslag i fråga om det nya isbrytarfartygets typ, storlek, maskinstyrka och anskaffningskostnad m. m., och sid. 85—104 innehålla redogörelse för den av de sakkunniga föreslagna isbrytningsverksamhetens organisation.

*Det nya isbrytarfartygets typ m. m.*

Sedan härefter (sid. 104—121) frågan om bemanningen å isbrytarfartyget behandlats, hava de sakkunniga (sid. 121—124) framlagt vissa förslag rörande försäkring av staten icke tillhörigt isbrytarfartyg vid statens disposition eller förhyrning av sådant fartyg ävensom beträffande förhyrning av isbrytarmateriel.

De sakkunnigas betänkande utmynnar i följande hemställan:

att för svenska statens räkning till ett pris av högst 3,400,000 kronor för leverans snarast möjligt och senast omkring årsskiftet 1931—1932 anskaffas ett nytt isbrytarfartyg av den storlek och effektivitet, som av de sakkunniga förordats;

*Isbrytarsakkunnigas hemställan.*

att den centrala ledningen för statens isbrytningsverksamhet vid lämplig tidpunkt överflyttas från sjöförsvarets kommandoexpedition till handelsdepartementet och att i nämnda departement, i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, för ändamålet inrättas en statens isbrytningsmyndighet, samt att bemyndigande utverkas för Kungl. Maj:t att härför av det under tionde huvudtiteln anvisade anslaget till drift- och underhållskostnader för statens isbrytarfartyg årligen använda ett belopp av högst 10,500 kronor;

att institutionen med särskilda statens isbrytarombud kompletteras och omorganiseras i enlighet med de sakkunnigas riktlinjer härför;

att förvaltningen av och bemanningen å statens isbrytarfartyg i anslutning till de sakkunnigas förslag och i huvudsak på sätt de sakkunniga förordat äger rum genom flottans försorg;

att undersökningarna rörande internationellt samarbete vid isbrytningsverksamheten i vissa farvatten utanför landets södra och västra kuster fullföljas enligt riktlinjer, som hittills vunna resultat av sådana undersökningar utvisa; samt

att åtgärder snarast möjligt vidtagas för realiserande av de sakkunnigas övriga förslag rörande viss ändring av gällande avtal med Stockholms stad rörande dispositionen av »Isbrytaren II», beträffande undersökningar om mera tillfredsställande förhållanden i fråga om försäkring av staten icke tillhöriga isbrytarfartyg, då de av staten förhyras eller eljest disponeras, och beträffande åstadkommande av förslagsöverenskommelser för eventuellt förhyrande av sådana fartyg.

Över de sakkunnigas förslag hava, såsom förut nämnts, lotsstyrelsen, chefen för marinstaben, kommerskollegium och marinförvaltningen avgivit särskilda utlåtanden. Lotsstyrelsen och chefen för marinstaben hava härvid förklarat sig icke hava några erinringar att göra mot förslaget. I fråga om innehållet av kommerskollegii och marinförvaltningens utlåtanden tillåter sig utskottet hänvisa till sid. 125—131 i statsrådsprotokollet.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Det är ett välbekant faktum, att Sveriges handelsutbyte med utlandet under senare tid följt en starkt stigande kurva. Såsom belysande härför kan anföras, att totala handelsomsättningen med utlandet per invånare, som under århundradets första decennium enligt kommerskollegii statistik beräknades utgöra 196 kronor 96 öre, stigit till 446 kronor 2 öre år 1924 och 538 kronor 44 öre år 1928. Vårt lands folkförsörjning är följaktligen i ständigt stegrad grad beroende av exporthandeln, ett förhållande som medför konsekvenser i olika avseenden. Det måste bland annat framstå såsom ett viktigt önskemål, ej minst ur konkurrenssynpunkt, att, å ena sidan, kunna fördela utförseln på så lång period av året som möjligt och, å andra sidan, fullgöra avtalade leveranser regelbundet utan störande avbrott. Tilliten till våra möjligheter i sistberörda avseende måste av förhållanden sådana som de under och till följd av isblockaden år 1929 förekommande försvagas, något som den ovan återgivna utredningen även ådagalagt. Det är därför alldeles uppenbart, att, om Sverige skall kunna i den för närvarande och helt säkert för framtiden alltjämt mycket hårda tävlan på den internationella marknaden ej blott bibehålla utan även, såsom önskvärt, än ytterligare utveckla sitt handelsutbyte, sådana anordningar måste träffas, vilka kunna i utlandet stärka förtroendet för vår förmåga att även vid understundom inträffande ogynnsamma klimatiska förhållanden fullgöra åtagna förpliktelser i här ifrågakarande hänseenden.

Det bör härvid uppmärksammas, att de olägenheter, vilka i form av bristande förtroende från utlandets sida kunna framkallas genom otillräcklig utrustning gentemot issvårigheter och vilka lätt kunna bliva till *bestående* nackdel för landet, hänföra sig icke blott till vår industri och i samband därmed stående handelsutbyte med utlandet. Vår lantmannanäring, i den mån denna arbetar för export, är i kanske än högre grad beroende av ett ostört upprätthållande av handelsförbindelserna med avsettningsländerna.

I detta sammanhang få icke heller förbises de ogynnsamma återverkningar, som ett osäkerhetstillstånd i nu ifrågakarande hänseende kan få på våra nu väl inarbetade sjöfartslinjer mellan utländska och svenska hamnar, för vilka linjer en så vitt möjligt regelbunden trafik under största möjliga del av året är av stort intresse.

Även de mera *tillfälliga* olägenheterna av isblockader måste, såsom de sakkunnigas utredning påvisat, tillmätas mycket stor betydelse vid övervägandet av frågan rörande åtgärder till förstärkande av landets isbrytarberedskap. Även om det icke varit möjligt att därutinnan verkställa exakta beräkningar utvisar dock den föreliggande utredningen, att det rör sig om avsevärda direkta förluster, som under sistlidna vinter genom isspärrens förlamande inverkan på produktion, handel och trafik åsamkats såväl det allmänna som olika grenar av näringslivet, ej minst jordbruket.

Det bör slutligen framhållas, att förevarande fråga berör icke allenast ekonomiska, utan även humanitära intressen. Visserligen utvecklades issvårigheterna förliden vinter glädjande nog utan förlust av människoliv, men riskfyllda situationer och allvarliga olyckstillbud saknades ingalunda. Erfarenheten har visat, att faran för fartygs sönderskruvning och nedpressande under isen på mycket kort tid i vissa lägen kan vara överhängande, och att det därför kan vara av avgörande betydelse att äga tillgång till snar hjälp av isbrytare.

Det skulle möjligen kunna göras gällande, att man icke av ett fåtal svåra isvintrar eller speciellt de säregna förhållandena under förliden vinter bör draga alltför vittgående slutsatser med avseende å behovet av en förstärkning av landets isbrytarberedskap. Jag vill häremot erinra om att svåra vintrar i vårt land, för att nu hålla mig endast till det senast förflutna decenniet, inträffat, förutom år 1929, åren 1922 och 1924. I en vid de sakkunnigas betänkande såsom bilaga fogad uppsats, betitlad »Om kalla vintrar i Europa», av chefen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt uttalas också, att meteorologiska undersökningar givit vid handen, att, om ock en lång följd av år förgått med ur meteorologisk-statistisk synpunkt mycket fåtaliga eller inga stränga vintrar, erfarenheten visar, att all anledning finnes till att förvänta, att en period av talrikare stränga vintrar åter skall inträda. De intressen, som härvid stå på spel, hava, såsom av utredningen framgår, visat sig vara så betydande, att de uppostringar, som en för bekämpande av svårartade isförhållanden tillräckligt effektiv beredskap med nödvändighet medför, måste få betraktas som en riskpremie, som god omtanke bjuder att erlagga.

Genom anskaffandet av den nuvarande Statsisbrytaren har staten lämnat ett avsevärt stöd för uppehållet av vintertrafiken på våra kuster. Ett mycket nödtorftigt bispringande av sjöfarten under sistlidna vinters issvårigheter visade sig emellertid kräva ett högst avsevärt antal isbrytareheter. Visserligen gick svenska staten genom Statsisbrytarens haveri så gott som helt miste om de tjänster, detta fartyg eljest kunnat erbjuda. Men ehuru staten på grund av de jämförelsevis gynnsamma isförhållandena i Stockholms skärgård kunde använda sig av sin dispositionsrätt över Stockholms stads »Isbrytaren II», visade

det sig nödvändigt att förhyra ytterligare två isbrytare nämligen Norrköpings stads »Isbrytaren I» och den ryska isbrytaren »Lenin», varjämte pansarskeppet »Drottning Victoria» utsändes på ett flertal expeditioner. Även Malmö stads isbrytare »Bore» biträdde i viss omfattning med assisteringsarbete utanför sitt eget arbetsområde. Det synes, bortsett från Statsisbrytarens haveri, anmärkningsvärt, att staten vid en situation som den ifrågavarande måst vara i så stor utsträckning, som här blev fallet, beroende av dispositionen över isbrytarmateriel tillhörig annan än staten själv. Huvudorsaken till denna omständighet var givetvis bristen å staten tillhörigt reservmateriel. Det torde i detta sammanhang böra erinras om att utom Statsisbrytaren även tvenne av de övriga isbrytarna ledo haverier under 1929 års kampanj. Den stora risken för sådana skador å isbrytare, varigenom dessa bliva under längre eller kortare tider försatta ur funktion, ådagalägger således även den ett starkt framträdande behov av reservmateriel.

Detta behov kan icke under alla förhållanden i erforderlig utsträckning tillgodoses vare sig genom dispositionsrätt till eller förhyrning av andra isbrytarfartyg. Möjligheten för staten att begagna sig av sin dispositionsrätt till Stockholms stads »Isbrytaren II» är beroende av att ej öppenhållande av för handelssjöfarten erforderlig ränna till Stockholms hamn genom utnyttjandet av denna rätt äventyras. Man måste sålunda räkna med den möjligheten att, när behov av denna isbrytares hjälp föreligger för isbrytning i exempelvis sydligare farvatten, fartyget icke kan få disponeras på grund av nödtvungen verksamhet vid sin hemort. Enahanda osäkerhetsmoment förefinnes av naturliga skäl även beträffande eventuellt förvärvad dispositionsrätt över andra isbrytare än den sist nämnda. Sålunda läser icke heller en eventuellt förvärvad dylik rätt beträffande staden Göteborg tillhörig isbrytare kunna trygga statens behov av reservmateriel. Jag tillåter mig i detta avseende hänvisa till de sakkunnigas redogörelse för av dem, i enlighet med de lämnade direktiven, förda förhandlingar med Göteborgs stad. Det framgår av denna redogörelse, att den planerade nyanskaffningen av en havsisbrytare för Göteborg — som visserligen i och för sig skulle bliva till ovärderlig nytta för hela landets varutillförsel och export, i den mån därigenom ett öppenhållande under alla förhållanden av Göteborgs hamn garanterades — icke kan utöva nämnvärd inverkan på lösningen av landets isbrytarfråga såsom helhet betraktad. Med undantag av Stockholms stads större isbrytare — och eventuellt den nya Göteborgsisbrytaren — finnes för övrigt icke inom landet något kommun eller enskilt företag tillhörigt isbrytarfartyg av den storleksordning, att det under svårartade isförhållanden kan göra fullgod tjänst. Beträffande förhyrning av isbrytarmateriel är det givetvis av största betydelse att isbrytarna snabbt kunna komma till åsyftad användning. Det visade sig emellertid under den senaste vintern vara förenat med betydande olägenheter att vara beroende av



denna utväg för erhållande av reservmateriel, särskilt när denna måste anskaffas från utlandet.

Vid övervägandena rörande behovet av förstärkning av landets isbrytarberedskap bör vidare uppmärksammas det förhållandet, att den hittills vunna erfarenheten från isbrytningsverksamheten med tydlighet visat på att under svåra isförhållanden samarbete mellan två isbrytare ofta kräves för att erforderlig effekt skall kunna uppnås. Ett dylikt samarbete, som redan vid jämförelsevis normala issvårigheter kan visa sig lämpligt, framtingas därför av nödvändigheten vid svårare isförhållanden.

De sakkunniga hava i sitt betänkande erinrat om det under sistlidna vinter inledda internationella samarbetet för isbrytning i vissa till Sveriges kuster angränsande farvatten. Med avseende å detta samarbete tillåter jag mig i första hand hänvisa till det förslag jag senare i dag kommer att framlägga om utverkande av riksdagens godkännande av förslag till överenskommelse med Danmark i förevarande avseende. Detta samarbete, vars fullföljande genom förhandlingar med andra intresserade Östersjöstater torde böra eftersträvas, förutsätter emellertid, att de däruti deltagande staterna förfoga över de materialresurser, som situationen i varje särskilt fall kan kräva.

Beträffande den mera speciella frågan om vintersjöfarten på Norrland och därmed sammanhängande intressens inverkan på spørsmålet om förstärkning av landets isbrytarberedskap läser av den föreliggande utredningen framgå, att den genom Statsisbrytaren åstadkomna förlängningen av sjöfarten i ganska stor utsträckning hänför sig till det trygghetsmoment, som själva närvaron av fartyget innebär för respektive distrikt, då deras farvatten kunna befaras tillfrysa. Denna omständighet torde hava sin stora betydelse särskilt och i första hand för seglotionens förlängning under hösten och förvintern, då fartygen, i förvissning om att kunna, i händelse tillfrysning sker, förhjälpas ut av Statsisbrytaren, våga utsträcka trafiken på Norrland under väsentligt längre tid än eljest kunde anses tillrädligt. Erfarenheten av Statsisbrytarens verksamhet visar emellertid att, så länge staten äger endast en havsisbrytare, norrlandsjöfarten, med hänsyn till risken av issvårigheter utanför andra delar av rikets kuster, icke alltid kan med tillräcklig säkerhet påräkna isbrytarhjälp under tid då sådan eljest är möjlig och motiverad. Att detta måste minska effekten av isbrytningsverksamheten ligger i öppen dag.

Särskilt med avseende å de sydligare belägna distrikten av Norrland kan ett mera framträdande resultat av Statsisbrytarens verksamhet i riktning mot möjligheten av förlängd seglotion spåras. Då den otvivelaktigt största betydelsen av förlängd seglotionstid hänför sig till exporten av pappersmassa och papper samt Västernorrlands och Gävleborgs län äro de ojämförligt största producenterna av dessa viktiga exportvaror, framstår vikten av att den av staten bedrivna isbrytningsverk-

samheten särskilt för dithörande distrikts vidkommande får ostört pågå så länge som överhuvud är möjligt. Då därjämte omfattande åtgärder från såväl kommuners som enskildas sida vidtagits och ytterligare planeras till möjliggörande av förlängd seglation, är det naturligt, om man i vissa delar av Norrland ställer särskilt stora förväntningar på statens åtgärder för sjöfartens öppenhållande under längsta möjliga tid.

Den föreliggande utredningen synes mig med tydlighet hava ådagalagt nödvändigheten av att åt staten beredes möjlighet att i vidsträcktare mån, än vad med nu tillgängliga hjälpmedel kan ske, lämna sjöfarten stöd och hjälp i dess ansträngningar att uppehålla vintertrafiken å våra kuster. Visserligen har genom 1929 års riksdags beslut om anskaffande för statens järnvägars räkning av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz beträffande denna speciella linje ett stort framsteg vunnits i nyss antydda syfte. Men det ligger i sakens natur, att, med hänsyn till såväl detta fartygs säregna beskaffenhet som betydelsen av ett så vitt möjligt tidtabellsenligt uppehållande av trafiken å denna förbindelseled, ifrågavarande anskaffning ej kan skapa någon nämnvärd lättnad för vår vintersjöfartsfråga i övrigt. Samtliga de i ärendet hörda myndigheterna hava ock tillstyrkt de sakkunnigas förslag om anskaffande av ytterligare en statsisbrytare. Likaledes hava, på sätt redan omförmäls, upprepade framställningar härutinnan gjorts från sjöfartsintressets målsmän. Då även jag, med hänsyn till här förut anförda omständigheter, finner frågan om anskaffandet av ännu en statsisbrytare icke längre böra uppskjutas, tillstyrker jag sålunda, att åtgärder nu vidtagas för byggandet av ett dylikt fartyg.

Vad angår de sakkunnigas, med ledning av särskilt erfarenheterna från iskampanjen under förra delen av år 1929 och under hänsynstagande till speciellt erfarenheterna från Finland på isbrytarbyggandets område, framställda och av myndigheterna tillstyrkta förslag beträffande fartygets typ, storlek och maskinstyrka ansluter jag mig till detsamma. Jag vill emellertid framhålla att, på sätt även de sakkunniga själva hemställt och myndigheterna förordat, möjlighet bör hållas öppen att däri göra de jämkningar, som kunna finnas önskvärda och lämpliga.

I fråga om fartygets framdrivningsmaskineri hava de sakkunniga låtit utarbeta tre alternativa förslag, varav ett avser oljeeldat ångmaskineri (Alt. I), ett dieselmotorer, direkt drivande propellrarna (Alt. II) och ett diesel-elektriskt maskineri (Alt. III). Såväl de sakkunniga som samtliga de i ärendet hörda myndigheterna hava bestämt uttalat, att dieselmotorer, direkt drivande propellrarna (Alt. II) ej böra komma i fråga som maskinutrustning för fartyget. De sakkunniga hava för sin del ansett sig böra giva bestämt företräde för maskintypen diesel-elektriskt maskineri (Alt. III). Även huvudparten av myndigheterna hava förordat sistnämnda maskintyp. Sålunda har *marinförvaltningen*, som lärer förfoga över

den största sakkunskapen å ifrågavarande område, för sin del uttryckligen uttalat, att ett maskineri av nu ifrågavarande slag icke blott är möjligt att även här i Sverige utföra på ett tekniskt tillfredsställande sätt utan även innebär så stora fördelar för ett isbrytarfartyg, att man såvitt möjligt bör införa denna maskintyp å den nya isbrytaren. I detta sammanhang må även erinras om hurusom samma ämbetsverk, i anledning av den utav Sveriges fartygsbefälsförening gjorda framställningen om att den nya isbrytaren ej måtte förses med motormaskineri, framhållit, att berörda förening måste anses i viss mån hava tagit intryck av erfarenheterna i fråga om isbrytning med fartyg, försedda med dieselmotorer, direkt drivande propellrarna, att, bland andra, såväl de sakkunniga som ämbetsverket självt uttryckligen förklarar sistnämnda slag av driftsmaskineri ej kunna anses lämpligt för ett uteslutande för isbrytning avsett fartyg, samt att vid det diesel-elektriska systemet dieselmotorerna ej komme att direkt påverkas av propellrarnas arbete vid isbrytning utan de elektriska propellermotorerna, vilka vore överlägsna andra propellermaskiner. *Kommerskollegium*, som i sak synes vara ense med marinförvaltningen, har emellertid för sin del ansett önskvärt att, innan definitivt beslut fattas beträffande fartygets framdrivningsmaskineri, tillfälle måtte beredas vissa sakkunniga personer att i utlandet praktiskt studera den av de sakkunniga förordade maskintypen, som där numera tillämpades vid ett flertal fartygsinstallationer.

Med hänsyn till vad i detta ämne från marinförvaltningens sida uttalats och i den föreliggande utredningen eljest från sakkunnigt håll anförts och påvisats synes fartygets förseende med diesel-elektriskt maskineri medföra betydande fördelar i avseende å såväl effektivitet som drift- och underhållskostnader.

Jag vill i detta sammanhang meddela, att, enligt vad jag erfarit, amerikanska regeringen år 1927 insatte ett med diesel-elektriskt maskineri försedd, isbrytande fartyg »Northland» i kustbevakningstjänst vid kusten av Alaska och angränsande arktiska farvatten samt att erfarenheterna från detta fartygs hittillsvarande verksamhet uppgivas var utmärkta.

Emellertid synas mig åtgärder för vinnande av närmare kännedom om redan förefintliga diesel-elektriska installationer på fartyg böra vidtagas, innan definitiv ställning tages till maskinerifrågan. Det är därför min avsikt att undersöka, på vad sätt sådan kännedom må kunna vinnas.

Då jag alltså anser mig böra föreslå, att med det definitiva ståndpunkts-tagandet till frågan huruvida fartyget bör förses med diesel-elektriskt maskineri eller med oljeeldat ångmaskineri må tills vidare anstå, beror detta även på följande omständighet.

De sakkunniga hava beräknat anskaffningskostnaden för det nya fartyget till 3,400,000 kronor, däri inberäknat bland annat ett belopp av omkring 180,000 kronor för mötande av en eventuell högre kostnad för det diesel-elektriska maskineriet i förhållande till övriga maskintyper. Ma-

rinförvaltningen har för sin del funnit nyssnämnda kostnadssumma av 3,400,000 kronor ej vara tillräcklig för byggande inom landet av ett isbrytarfartyg, uppfyllande de sakkunnigas fordringar och försett med nyss omförmälda slag av maskineri. De sakkunnigas med biträde av marin-direktören Falkman uppgjorda beräkningar grunda sig i huvudsak på från vissa varv införskaffade kostnadsuppgifter samt under hand inhämtade upplysningar. Att med ledning endast härav kunna tillförlitligt bedöma vilken kostnad, som anskaffningen av det föreslagna fartyget i verkligheten kan komma att betinga, är givetvis vanskligt. Fullständig visshet härom läser näppeligen kunna vinnas, förrän fasta anbud å fartygets byggande avgivits. Att därvid icke något bör lämnas oförsökt för nybyggnadens förbilligande säger sig självt. Härvid läser man, såsom de sakkunniga också förutsatt, icke kunna underlåta att räkna med alternativet att i större eller mindre mån anlita utländsk verkstad eller utländskt material. Självfallet bör detta icke ifrågakomma, därest möjlighet finnes att till rimligt pris placera beställningen i landet, men den mycket stora differensen mellan slutsummorna för de inkomna kostnadsuppgifterna från inhemska och från utländska varv kan måhända sammanhånga med att den svenska skeppsbyggnadsindustriens prestationsförmåga är så hårt tagen i anspråk för den närmaste tiden — till stor del av utländska beställare — att ifrågavarande beställning icke för närvarande äger lika stort intresse för de svenska varven, som under andra förhållanden skulle vara fallet. Även om därför det skulle visa sig lämpligt att bygga skrovet utomlands, bör naturligen möjligheten att anlita svensk företagsamhet för fartygets maskineri och inredning i övrigt noggrant undersökas. Även de sakkunniga hava pekat på möjligheten att uppdelat nybyggnaden i flera underleveranser. Då i allt fall, innan anbud avgivits, det på sakens nuvarande ståndpunkt icke läser vara möjligt att åstadkomma några tillförlitligare kostnadsberäkningar än de nu föreliggande och då, av utredningen att döma, sannolikheten synes tala för att anskaffningskostnaden skall kunna hållas inom den utav de sakkunniga beräknade summan, synas mig de medel, som för ifrågavarande anskaffning skola utverkas av riksdagen, lämpligen böra sättas till ovannämnda belopp 3,400,000 kronor. Denna kostnadssumma överskrider med icke mindre än 400,000 kronor det belopp, vartill de sakkunniga vid tiden för avlåtandet av 1930 års statsverksproposition, enligt vad de då under hand hade meddelat mig, i sina kalkyler kommit och varav hälften eller 1,500,000 kronor beräknats vara erforderlig för budgetåret 1930/1931. Någon höjning av nämnda anslagsbelopp anser jag mig likväl nu icke böra ifrågasätta.

Beträffande underhålls- och driftskostnaderna för såväl det nuvarande som det ifrågasatta nya isbrytarfartyget hava vissa erinringar framställts av marinförvaltningen. Då emellertid de uppgjorda kalkylerna, även om de tillsvidare måste anses allenast såsom preliminära, synas mig i huvudsak

kunna läggas till grund för bedömandet av de utgifter av dylikt slag, som anskaffandet av en ny statsisbrytare skulle medföra, torde man tillsvidare i det väsentligaste kunna utgå från ifrågavarande beräkningar. Till detta spörsmål liksom till övriga i samband därmed stående frågor, såsom de sakkunnigas förslag till bemanning av isbrytarna, särskilt arvode till chefen å den nya isbrytaren m. m. lärer bliva anledning att i sinom tid återkomma, när detta fartyg närmar sig sin fullbordan och tidpunkten sålunda är inne för äskande av de för isbrytningsverksamhetens uppehållande erforderliga medel. Jag vill emellertid redan nu framhålla, att, i likhet med vad som redan äger rum beträffande den nuvarande statsisbrytaren, det torde vara lämpligast att skötseln av det nya fartyget anförtras åt flottans varv samt att fartyget, i den utsträckning så kan ske, bemannas med personal från flottan.

Till förslaget om överflyttande av den centrala ledningen för statens isbrytningsverksamhet från sjöförsvarets kommandoexpedition till handelsdepartementet samt om inrättande i departementet av en statens isbrytningsmyndighet är jag icke heller beredd att nu taga ställning. Oavsett att de sakkunnigas därutinnan framställda och av myndigheterna tillstyrkta förslag synes mig böra bliva föremål för ytterligare övervägande, är detta spörsmål nära förbundet med nyss berörda fråga beträffande anslaget till fartygens drift- och underhållskostnader, då enligt förslaget ersättning till isbrytningsmyndigheten är avsedd att i sin helhet utgå från samma anslag.

Även övriga av de sakkunniga i deras betänkande framställda förslag synas mig vara av beskaffenhet att icke böra eller kunna i detta sammanhang bliva föremål för avgörande. Sålunda ämnar jag framdeles underställa Kungl. Maj:ts prövning frågan om omorganisation av isbrytarombudsinstitutionen. Beträffande förslaget att staten borde påtaga sig självrisk i fråga om sådant staten icke tillhörigt fartyg, som för isbrytningsändamål disponeras eller förhyres av staten, lärer detta vara ett förslag som för sitt realiserande kräver ytterligare undersökning, eventuellt förhandlingar med vederbörande fartygs ägare, innan detsamma kan underställas riksdagens prövning.»

Då förslag om anskaffande av ett statens isbrytarfartyg förelades 1924 års riksdag, anförde riksdagen i sin skrivelse i ämnet till Kungl. Maj:t (nr 158), att det syntes få anses såsom ostridigt, att vårt land, med hänsyn till sitt läge och de svårigheter, som måste övervinnas för utvecklingen av dess vintersjöfart, kommit att intaga ett mycket efterblivet läge i förhållande till grannländerna ej blott med avseende på tillgängligt, för vintersjöfart användbart tonnage utan framförallt, vad anginge medel att säkerställa och betrygga en sådan sjöfart. Om man bortsåge från det visserligen icke obetydliga utlägg av statsmedel, som utgått för anskaffning, drift och underhåll av den Stockholms stad tillhöriga »Is-

*Utskottets  
yttrande.*

brytaren II» ävensom eljest för öppenhållande av vintertrafik å Stockholm, hade svenska staten dittills knappast nedlagt några kostnader på utvecklingen av vintersjöfart på våra kuster. Användandet för statsverket och utom Stockholms skärgård av nämnda havsisbrytare förutsatte, såsom jämväl propositionen i ämnet utvisade, särskilda överenskommelser och vore för övrigt förenat med så stora formella svårigheter och därav följande tidsutdräkt, att det endast i utomordentliga fall kunde ifrågasättas. De då senast gångna vintrarnas erfarenheter syntes ock till fullo hava ådagalagt nödvändigheten av, att staten ägde större möjlighet än vad då vore fallet att lämna sjöfarten erforderligt stöd och hjälp i dess ansträngningar att uppehålla vintertrafiken på våra kuster. Med hänsyn härtill och på grund av de skäl, som i propositionen anförts, ansåg riksdagen frågan om anskaffandet av en statsisbrytare icke längre böra undanskjutas. I anledning av Kungl. Maj:ts förslag beslöt sålunda riksdagen anskaffandet av ett statens isbrytarfartyg för en beräknad kostnad av sammanlagt 2,100,000 kronor.

Om än staten sålunda, på sätt nu nämnts, genom anskaffandet av den nuvarande statsisbrytaren samt åtgärder i övrigt lämnat sjöfarten stöd och hjälp i dess ansträngningar att uppehålla vintertrafiken å våra kuster, kunna dock enligt utskottets mening statens insatser på förevarande område icke anses tillräckliga, utan synas ytterligare statliga åtgärder på området i fråga vara av nöden. Såsom i statsrådsprotokollet framhållits, kunna härför åberopas ej blott ekonomiska utan även humanitära intressen. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om, att, enligt vad av de sakkunnigas redogörelse framgår, med undantag av Stockholms stads större isbrytare och eventuellt den nya Göteborgsisbrytaren, inom landet icke finnes någon kommun eller enskilt företag tillhörigt isbrytarfartyg av den storleksordning, att det under svårartade isförhållanden kan göra fullgod tjänst, och vad beträffar förhållanden från utlandet av isbrytarmateriel, giver erfarenheten härutinnan vid handen de vanskligheter, som härmed äro förbundna. Erinras må ock, att man från dansk sida redan gått i författning om byggande av ett nytt statligt isbrytarfartyg, betydligt kraftigare än de båda isbrytare, danska staten hittills förfogat över.

På grund av vad sålunda anförts och under erinran om att samtliga de i ärendet hörda myndigheterna tillstyrkt de sakkunnigas förslag om anskaffande av ytterligare en statsisbrytare — varom upprepade framställningar ock gjorts från sjöfartsintressets målsmän — har utskottet för sin del funnit sig böra biträda förslaget härutinnan. Utskottet får alltså tillstyrka, att åtgärder vidtagas för byggandet av ett dylikt fartyg.

Vad angår fartygets typ, storlek och maskinstyrka, har departementschefen anslutit sig till de sakkunnigas förslag men därvid framhållit, att, på sätt de sakkunniga hemställt och myndigheterna förordat, möjlighet borde hållas öppen att däri göra de jämkningar, som kunde befinnas

önskvärda och lämpliga. Mot förslaget härutinnan har utskottet icke haft något att erinra. Utskottet biträder ock departementschefens mening därom, att med det definitiva ståndpunktstagandet till frågan, huruvida fartyget bör förses med diesel-elektriskt maskineri eller oljeeldat ångmaskineri, bör tillsvidare anstå.

Då utskottet ej heller i övrigt funnit skäl till erinran mot vad i den föreliggande propositionen föreslagits, får utskottet alltså hemställa,

att riksdagen må

a) besluta anskaffande för en beräknad kostnad av 3,400,000 kronor av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av i huvudsak de dimensioner och med den maskinstyrka, som av departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden den 14 mars 1930 förordats; samt

b) för detta ändamål för budgetåret 1930/1931 under tionde huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Stockholm den 28 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, O. Bergqvist, J. Nilsson i Malmö, C. P. V. Nilsson i Gränebo, K. V. Rydén, E. A. Lundell, C. G. V. Hammar-skjöld, P. A. Bergström, O. A. Ernfors, D. Hansén och K. A. W. Björck;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, P. Nilsson i Bonarp, S. Bengtsson i Norup, L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson i Blädinge, B. F:son Holmgren, J. Olofsson i Digernäs, O. Nilsson i Örebro, S. Persson i Fritorp, J. E. Andersson i Ovanmyra och C. J. Högström.

---