

## Nr 129.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag för anskaffande av ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov; given Stockholms slott den 17 februari 1933.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden 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.**

*Per Edvin Sköld.*

*Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 februari 1933.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Chefen för jordbruksdepartementet, statrådet Sköld, anför:

För att i olika avseenden bispringa fisket särskilt vid rikets västra kust tagas för närvarande i anspråk två staten tillhöriga fartyg. Det ena, ångfartyget »Skagerak» — till vars anskaffande 1905 års riksdag beviljade ett anslag av 130,000 kronor — har sedan sistnämnda år varit i verksamhet för hydrografisk-biologiska undersökningar av de Sverige omgivande haven samt för tillsyn och bevakning vid Sveriges havsfisken, medan det andra, kanonbåten »Svensksund», under vintern är statione-

rat å västkusten för upprätthållande av ordning under pågående vintersillfiske och för att på olika sätt bistå fiskarena, bland annat genom lämnande av skydd mot intrång av utländska fiskare på svenskt territorium.

Till underhålls- och driftkostnader för fartyget Skagerak har riksdagen för varje år beviljat anslag. För budgetåret 1933/1934 har i årets statsverksproposition under nionde huvudtiteln, punkt 136, för ändamålet äskats ett extra reservationsanslag av 75,000 kronor. Rörande de årliga kostnaderna för Svensksund må hänvisas till sagda huvudtitel, punkt 138.

I anslutning till en av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län gjord framställning om vidtagande av åtgärder i syfte att för statens räkning måtte anskaffas ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov har Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition, under utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 15, föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för anskaffande av ett dylikt fartyg beräkna för budgetåret 1933/1934 ett reservationsanslag av 500,000 kronor.

Sedan ärendets beredning nu avslutats, anhåller jag att ånyo för Kungl. Maj:t få anmäla ärendet.

Länsstyrelsens i Göteborgs och Bohus län omförmälda, den 31 december 1929 dagtecknade framställning har närmast föranletts av en av styrelsen för Göteborgs och Bohus läns havsfiskeförening hos länsstyrelsen gjord hemställan om utredning angående anskaffande av ett starkare isbrytande fartyg, att för fiskets behov stationeras vid västkusten. Under erinran, att denna fråga vid skilda tillfällen redan tidigare av länsstyrelsen framhållits såsom synnerligen betydelsefull och nu mera än någonsin syntes förtjänt av det största beaktande, har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* vidare anfört i huvudsak följande.

Flera stränga isvintrar, särskilt 1922, 1924 och 1929, hade klart visat, vilket stort hinder för fisket isbeläggning av såväl Bohusläns inre farleder som Kattegatt och östra Skagerak under dessa år medfört. Av tillgängligt siffermaterial framginge med tydlighet, att ishindren förorsakade synnerligen betydande förluster för fiskarebefolkningen. Visserligen stode till fiskets hjälp de båda fartygen Skagerak och Svensksund, och det vore obestriddigt, att dessa varit till nytta vid isbrytning, bogseringshjälp m. m. Men erfarenheten hade dock givit vid handen, att fartygen i fråga icke förmått hindra fiskeflottans tidvisa fullständiga instängande av is. Orsaken härtill vore helt och hållet att söka i fartygs-materialens beskaffenhet och dess höga ålder. Intetdera av fartygen kunde taga sig fram i packis.

Ångaren Skagerak, som alltifrån början inrättats för sitt egentliga ändamål som bevaknings- och undersökningsfartyg, vore över huvud icke byggd med tanke på isbrytning i större omfattning. Under den långa tid fartyget varit i bruk hade givetvis, trots företagna reparationsarbeten, både skrovets och maskinens styrka minskats genom nöt-

ning. Utan överdrift kunde numera sägas, att Skagerak helt och hållet saknade förmåga att arbeta sig fram i is även av ringa styrka.

Kanonbåten Svensksund däremot hade otvivelaktigt från början varit en rätt god isbrytare. Men fartyget hade uppnått en ålder av omkring 40 år, och dess skrov och maskinella anordningar, särskilt dess propellermaskin vore, såsom fartygets chef också uttryckligen framhållit, numera alltför svaga för att övervinna de svårigheter, som en sträng isvinter medförde vid en expedition till fiskets skydd och hjälp.

Det vore också att märka, att de båda fartygens arbetsuppgifter undan för undan ökats i samma mån som fiskeflottan moderniserats. De moderna fiskebåtarna med sina stora dimensioner och starka motorer kunde bedriva vinterfiske såväl långt ute till havs som i övrigt under förhållanden, där äldre tiders fiskefartyg varit helt förhindrade uppträda i sjön. Detta vore givetvis i och för sig till den största fördel för fisket, men medförde dock icke sällan, exempelvis vid isdrift, att fiskebåtarna råkade i så farofyllda situationer, att det tarvades både stark isbrytare och moderna bärgningsanordningar för att effektiv hjälp skulle kunna beredas dem.

Att genom ombyggnader bringa Skagerak eller Svensksund i sådant skick, att de i dessa hänseenden kunde fylla skäligen fordringar, syntes icke vara möjligt. Fartygen vore i sin helhet för gamla och för svaga för att en dylik ombyggnad skulle hava utsikt att lyckas. Anskaffande av ett fullständigt nytt, starkt isbrytande fartyg, inrättat från början med tanke på alla de uppgifter, som nutiden krävde av ett för fiskets hjälp vid västkusten stationerat fartyg, vore därför den enda praktiska lösningen av den föreliggande frågan.

Vederbörande fiskeriintendent hade ifrågasatt, att ett eventuellt nytt fartyg borde utrustas även för fiskeriundersökningar och övertaga vissa av undersökningsfartyget Skageraks nuvarande uppgifter. Länsstyrelsen hölle härutinnan före, att under sådana förhållanden Skagerak måhända kunde erhålla ändrat arbetsområde, exempelvis apteras till särskilt undersökningsfartyg för Östersjön.

Slutligen ville länsstyrelsen framhålla, att västkustfisket i betydande mån vore beroende av möjligheten att avsätta dess produkter utom riket. För en framgångsrik export vore av vikt, att en jämn tillförsel kunde i största möjliga utsträckning upprätthållas. Även ur denna synpunkt skulle en god isbrytare hava en mycket betydelsefull uppgift att fylla.

Med stöd av det anförda hemställde länsstyrelsen om åtgärder för åstadkommande av utredning snarast möjligt angående anskaffande av ett starkare isbrytande fartyg för västkustfiskets behov.

I remissutlåtande den 9 april 1930 har jämväl *lantbruksstyrelsen* vitsordat det föreliggande stora behovet av ett starkare isbrytande fartyg till fiskets hjälp. Styrelsen har därutöver anfört följande.

I sin framställning i ämnet syntes länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län utslutande hava tänkt på västkustens fiske. Emellertid skulle även fisket vid kusten av Östersjön, till vars förfogande för närvarande icke stode något isbrytande fartyg, tidvis kunna få god nytta av isbrytarhjälp. Lantbruksstyrelsen avsåge därvid särskilt mellersta delen av östra kusten, t. ex. trakten av Nynäshamn och Gotland.

Den av länsstyrelsen upptagna frågan om ett nytt isbrytande fartygs

användning även för fiskeriundersökningar ansåge lantbruksstyrelsen i hög grad bero på, huru driftkostnaderna komme att ställa sig för det nya fartyget och huruvida dess dimensioner gjorde det lämpligt för undersökningsarbeten. Därtill komme, att, om fartyget bleve strängt upptaget med isbrytning och andra arbeten för direkt hjälp åt fiskarena, man måhända skulle bliva tvungen att under lång tid avstå från utförande av även mycket trängande undersökningar.

Vad slutligen anginge undersökningsfartyget Skagerak kunde detta fartyg med hänsyn till dess storlek, manövrering och väl dyrbara driftknappast sägas vara särskilt väl lämpat såsom undersökningsfartyg för Östersjön, varest undersökningarna till stor del måste förläggas till skärgårdarna.

Då föreliggande frågor vore ganska invecklade, syntes en ingående, förutsättningslös utredning behövas. Härvid borde man i varje fall utgå därifrån, att det nya fartyget skulle övertaga de uppgifter, som hittills ålegat kanonbåten Svensksund. Dess viktigaste uppgifter skulle sålunda bliva 1) att bevaka sjöterritoriet mot intrång från utländska fiskare, 2) att bringa hjälp åt fiskefartyg vid ishinder, strandning eller andra olyckstillfällen, och 3) att, då övrigt arbete det medgäve, ägna sig åt sillrekognoscering. På grund av det anförda hemställde lantbruksstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för utredning angående anskaffande av ett isbrytande fartyg för fiskets behov.

Vidkommande fartyget Skageraks sjöduglighet samt i fråga om fartygets behov av reparation och ytterligare utrustning har *förste fartygsinspektören i Göteborgs distrikt* i yttrande till länsstyrelsen i Göteborg den 16 maj 1931 anført, att han vid verkställd undersökning funnit, att fartyget icke fullt uppfyllde bestämmelserna för fartyg, som skola nyttjas i östersjöfart, det vill säga innanför linjen Hanstholm—Lindesnäs, att fartyget icke vore sjövärdigt för nyttjande i nordsjö- eller vidsträcktare fart och att fartyget icke syntes utan en synnerligen omfattande förstärkning av fartygsskrovet samt anskaffande av betydligt grövre ankarutrustning och annan utrustning kunna göras sjövärdigt för sådan fart.

*Statsisbrytarnämnden* har i infordrat utlåtande den 24 november 1932 närmast yttrat sig rörande frågan, huruvida fiskets behov av isbrytande fartyg skulle kunna effektivt tillgodoses på annat sätt, än genom byggande av ett nytt fartyg, samt härutinnan anført i huvudsak följande.

Vad anginge statens isbrytarmateriel, som representerades av statsisbrytarfartyget »Atle» och det under byggnad varande statsisbrytarfartyget »Ymer», båda avsedda för handelssjöfartens behov, ville nämnden enligt åberopad utredning uttala den bestämda uppfattningen, att fartyget Atle icke kunde eller borde tagas i anspråk för fiskets behov av isbrytning, och att detta givetvis överhuvud i än högre grad gällde Ymer, som till storlek och maskinstyrka vore ännu kraftigare än Atle. För fiskets behov bättre avpassad isbrytarmateriel vore däremot till finnandes i vissa kommuner och enskilda affärsföretag tillhöriga svenska isbrytande fartyg. I kommuner, som låge i eller intill fiskedistriktet, bor-

de för dessas egen skull stort intresse förefinnas för genomförandet av åtgärder, som skulle säkra en jämnare tillförsel av fiskefångster till vederbörande kommuner. Utsikter borde alltså förefinnas att genom förhyrande av dylika fartyg assistera fisket med isbrytning, bogsering m. m. Möjligheterna härför borde omsorgsfullt prövas.

Härefter anbefalldes Kungl. Maj:ten den 23 december 1932 lantbruksstyrelsen att, efter hörande av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, avgiva förnyat utlåtande i ärendet, innefattande utformat förslag samt kostnadsberäkningar rörande anskaffning av ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov. Med anledning härav har lantbruksstyrelsen den 24 januari 1933 ånyo utlåtit sig i ärendet och därvid tillika överlämnat yttrande den 20 i samma månad av nyssnämnda länsstyrelse jämte vissa vid yttrandet fogade kostnadsberäkningar rörande den ifrågasatta fartygsnybyggnaden.

I sitt till lantbruksstyrelsen avgivna yttrande den 20 januari 1933 har *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anført, att länsstyrelsen av aktiebolaget Götaverken, aktiebolaget Lindholmen—Motala och Eriksbergs mekaniska verkstads aktiebolag begärt en approximativ kostnadsberäkning för ett fartyg av den ungefärliga storlek och inredning som representerades av det danska undersökningsfartyget »Dana» — vartill en schematisk ritning ställts till varvens förfogande — dock av något större längd och med en isbrytande förmåga något överlägsen kanonbåten Svensksunds. Från varven hade sedermera inkommit skrivelser, innefattande dylika beräkningar. Med hänsyn till dessa och då ett belopp måste stå till förfogande för uppgörande av fullständiga ritningar ansågs länsstyrelsen kostnadssumman för fartyget icke kunna på nuvarande stadium beräknas till lägre belopp än 650,000 kronor.

Enligt de till länsstyrelsen från förenämnda varvsföretag inkomna skrivelser uppgå varvens kostnadsförslag beträffande ifrågavarande fartygsbyggnad till följande belopp, nämligen aktiebolaget Lindholmen—Motalas till cirka 650,000 kronor, Eriksbergs mekaniska verkstads aktiebolags till cirka 600,000 kronor, alternativt till cirka 615,000 kronor och aktiebolaget Götaverkens till 590,000 kronor. De från de båda förstnämnda varven inkomna kostnadsförslagen äro alltså endast approximativa. Uppgifterna om fartyget, som av dessa varv lämnats, omfatta i stort sett allenast dess huvuddimensioner samt beräknad fart och bränsleförbrukning. Det av aktiebolaget Götaverken avgivna kostnadsförslaget uppvisar däremot en fixerad slutsumma. Från detta bolag föreligger dessutom en specifikation för fartyget. Av denna inhämtas bland annat följande.

Huvuddimensionerna äro: längd överallt 46.63 meter, mallad bredd 7.93 meter och medeldjupgående 3.66 meter. Fartyget är avsett att byggas av stål med ett genomgående huvuddäck samt back. Propellermaskineriet skall förslagsvis bestå av en 3-cylindrig, dubbelverkande varmluftmotor av vertikal typ, konstruerad att vid ett varvantal av 110 per minut

utveckla cirka 600 axelhästkrafter. Varmluftmotorn skulle drivas med varmluft om cirka 4 atm. tryck, som levererades av 2 st. varmluftgeneratorer, vardera bestående utav en av en högtrycksförbränningsmotor driven luftkompressor.

Fartyget är beräknat att med full utrustning, inklusive bränsle, vatten, proviant m. m. göra en fart av 11.75 knop i stilla väder och smul sjö. Vid 9 knops medelfart beräknas fartyget hava en aktionsradie av 3,000 distansminuter.

Enligt förslaget är inredningen avsedd att omfatta i backen förrådsrum, timmermansverkstad, manskapsmäss och tvättrum samt å huvuddäcket i däckshus midskepps salong, befälsmäss, kök, penteri och likaledes i däckshus akter om maskinkappen laboratorium, fiskrum, sjukhytt och badrum. Å det midskepps uppbyggda båtdäcket har förut å kommandobryggan anbragts styrhytt, karthytt, radiehytt samt hytter för befälhavare och telegrafist och akterut uppställts två livbåtar och en jolle. Under huvuddäcket äro föröver skansar för manskapet anordnade och omedelbart akter därom finnes inredning för underbefäl, lots, fiskerimästare och 2 fiskare m. m. ävensom, längst akterut, 8 hytter för fiskeritjänstemän eller passagerare. För om det midskepps belägna maskinerirummet äro belägna ett lastrum och förrådsrum.

I sitt utlåtande den 24 januari 1933 har *lantbruksstyrelsen* inledningsvis meddelat, att styrelsen den 1 december 1932 till 1932 års kommitté för utredning angående beredskapsarbeten avlåtitt en framställning med hemställan, att frågan om byggandet av ett kraftigare undersöknings- och bevakningsfartyg för fiskets behov måtte upptagas till prövning i samband med planläggningen av övriga beredskapsarbeten. Styrelsen hade därvid framhållit följande. Allteftersom fisket utsträcktes till avlägsnare fiskevatten, ställdes ökade krav på ett undersökningsfartyg. Det krävdes större sjöduglighet och större aktionsradie. Ett betydande svenskt fiske bedreves numera över hela Nordsjön och väster om Shetlandsöarna och Skottland. Under senare år hade det svenska sillfisket vid Island alltmera tilltagit. År 1932 hade sålunda icke mindre än 26 svenska fartyg deltagit i detta fiske, och från fiskarehåll hade uttryckts önskan, att Skagerak skulle gå dit för att vara fiskarena till bistånd bland annat för rekognoscering efter sillen. Men att gå med detta fartyg till Island kunde icke komma i fråga. För närvarande vore bland fiskare på västkusten planer å bane att göra fiskeförsök efter sill utanför västkusten av Skottland. Även för dylika försök skulle det vara av stor betydelse, om undersökningsfartyget hade kunnat bistå fiskarena med rekognosceringar efter sillen och med andra undersökningar å fiskeområdet i fråga. Men ej heller detta läte sig göra. Behovet av ett kraftigare undersökningsfartyg hade alltså blivit alltmer trängande. Lantbruksstyrelsen ville därför framhålla önskvärdheten av att ett sådant fartyg måtte byggas snarast möjligt och hemställde därför, att frågan härom måtte upptagas till prövning i samband med övriga beredskapsarbeten.

Lantbruksstyrelsen har i sitt förevarande utlåtande härefter anfört följande,

Vidkommande behovet av isbrytarhjälp för östersjöfisket hade såvitt anginge Blekinge län detta tillfälligt tillgodosetts genom anlåtande av isbrytande fartyg från marinens fartyg i Karlskrona. För isbrytning för fiskets räkning inom Blekinge skärgård under vintern 1932/1933 hade Kungl. Maj:t ställt till länsstyrelsens i länet förfogande ett belopp av 500 kronor. I den mån behov förelåge av isbrytarhjälp för ostkustfisket, syntes också den av statsisbrytarnämnden anvisade vägen vara den mest praktiska, nämligen att genom överenskommelse med kommuner och andra, som disponerade för ifrågavarande ändamål lämpliga fartyg, erhålla erforderlig isbrytarhjälp. Man kunde därför bortse från det behov av isbrytning för fisket i Östersjön, som kunde förefinnas. Där emot borde det ifrågasätta nya fartyget äga en isbrytande förmåga, som kunde anses motsvara rimliga anspråk för västkustfiskets vidkommande. För val av fartygstyp hade länsstyrelsen rådgjort med lantbruksstyrelsen. Såsom resultat härav hade framgått, att fartyget borde vara ungefärligen av samma storlek som det danska fiskeriundersökningsfartyget Dana, dock av något större längd men något mindre djupgående, och äga en isbrytande förmåga, något överlägsen kanonbåten Svensksunds. Dessutom borde fartyget få en aktionsradie, som möjliggjorde undersökningsfärdernas utsträckande, exempelvis till Island.

Med ledning härav och efter förhandlingar med fartyget Skageraks befälhavare hade de kostnadsberäkningar utförts, som bifogats länsstyrelsens yttrande.

Enligt vad i en av beräkningarna anförts, skulle oljeåtgången vid den mest ekonomiska farten eller 9 knop bliva 1.5 ton per dygn, motsvarande med nuvarande oljepris en beräknad kostnad av omkring 75 kronor. Kolåtgången för undersökningsfartyget Skagerak med samma fart utgjorde nu per dygn 6 ton, motsvarande vid nuvarande kolpris en kostnad av 138 kronor. Då driftkostnaderna i övrigt icke syntes bliva större för det nya fartyget än för Skagerak, förefölle driftkostnaderna i sin helhet bliva icke oväsentligt lägre för det nya fartyget än för Skagerak.

De inkomna kostnadsberäkningarna varierade på en slutsumma mellan 590,000 och 650,000 kronor. Under sådana förhållanden ville det synas, som om kostnaden för fartyget i fråga — däri även medräknade kostnaderna för uppgörande av fullständiga ritningar och byggnadsbeskrivningar — skulle kunna begränsas till en summa något lägre än 650,000 kronor.

Efter i ärendet erhållen remiss har slutligen *kommerskollegium* i utlåtande den 8 februari 1933 anfört i huvudsak följande.

De av aktiebolaget Lindholmen—Motala och Eriksbergs mekaniska verkstads aktiebolag avgivna kostnadsförslagen vore icke så uttömmande, att de kunde tjäna till grundval för det tekniskt-ekonomiska bedömandet, som nu avsäges. Däremot syntes det av aktiebolaget Götaverken avgivna kostnadsförslaget i förening med tillhörande specifikation innehålla tillräckliga uppgifter för att kunna tjäna som underlag för bedömande av de ungefärliga anskaffningskostnaderna för det i förslaget avsedda fartyget.

Under förutsättning att det av aktiebolaget Götaverken projekterade

fartyget i alla väsentliga hänseenden motsvarade de fordringar, som vederbörande kunde uppställa å ett fartyg för ifrågavarande speciella ändamål, syntes den uppgivna slutsumman, 590,000 kronor, särskilt i betraktande jämväl av slutsummorna i de båda förstnämnda kostnadsförslagen, kunna läggas till grund för anskaffningskostnadens bedömande. Innan beställning av det ifrågasatta fartyget komme till stånd, borde dock fartygets konstruktion och materialdimensioner etc. i detalj fastställas. Det syntes vara att förvänta, att det härvid visade sig nödvändigt att i vissa hänseenden uppställa ej oväsentligt strängare fordringar än dem, på vilka kostnadsförslaget grundade sig. Det vore därför nödigt att göra förbehåll för en ej alltför snävt tilltagen marginal utöver den av aktiebolaget Götaverken angivna slutsumma.

Sistnämnda bolags kostnadsförslag förutsatte, att fartyget försåges med framdrivningsmaskineri av bolagets specialkonstruktion för kombinerad diesel- och varmluftsdrift. Motormaskineri av denna tillverkning syntes vara oprövat för fartyg av den storlek och art, varom här vore fråga. Huruvida maskineriet vore lämpligt för dylikt fartyg kunde icke bestämt bedömas med ledning av tillgängligt material. Frågan här om borde därför underkastas ingående utredning, innan slutlig ställning toges till densamma. Kungl. Maj:t borde vara förbehållen fria händer på denna punkt liksom för övrigt rörande samtliga detaljer i fartygsbygget.

Därest fartyget skulle förses med annat framdrivningsmaskineri än det av aktiebolaget Götaverken föreslagna, kunde kostnaderna för maskineriet komma att ställa sig annorlunda än de av bolaget beräknade. Även av denna anledning fordrades viss marginal för eventuellt ifrågakommande kostnadsökning.

Vid marginalens beräkning syntes hänsyn även få tagas till att vid fartygets anskaffande torde uppkomma vissa extra kostnader, t. ex. för uppgörande av anbudsritningar och byggnadsbeskrivning, granskning av anbud med tillhörande kontraktsritning, kontrollering av fartygsbygget, besiktning av det färdigställda fartyget samt eventuellt för anskaffande av radiotelegrafinstallation och andra i specifikationen ej omnämnda anordningar för fartyget.

Att på nuvarande stadium lämna en bestämd uppgift å det belopp, till vilket anskaffningskostnaden för fartyget komme att belöpa sig, vore givetvis omöjligt. Det förefölle emellertid, som om en marginal av cirka 10 procent eller 60,000 kronor utöver den i aktiebolaget Götaverkens kostnadsförslag angivna slutsumman av 590,000 kronor vore tillräcklig för täckande av samtliga de ytterligare kostnader, som enligt vad sålunda nämnts kunde tillkomma. Med reservation för i större utsträckning ändrade materialpriser vid tiden för fartygsbygget, ansåge kommerskollegium att för anskaffning av ett fartyg av i huvudsak det slag, som i aktiebolaget Götaverkens kostnadsförslag och specifikation avsåges, borde beräknas ett belopp av 650,000 kronor. Kungl. Maj:t syntes böra förbehålla sig befogenhet att besluta om de avvikelser från förslaget med avseende å maskineri och övriga delar av fartyget, som kunde finnas lämpliga.

Departements-  
chefen.

Vid bedömande av förevarande förslag om anskaffande av ett nytt bevaknings- och undersökningsfartyg för havsfiskets behov synes man böra hålla i åtanke fiskerinäringens stora betydelse för vårt näringsliv och de ofta vanskliga och svåra förhållanden, varunder särskilt havsfiskarbe-



folksningen arbetar. Statsmakterna hava även beaktat detta och på olika sätt sökt främja fiskerinäringen. Bland de sålunda vidtagna åtgärderna torde särskild betydelse böra tillmätas dem, som innebära tillhandahållande för fiskets behov av vissa fartyg för bevakning och lämnande av skydd och bistånd i olika hänseenden åt havsfiskarna samt för möjliggörande av vetenskapligt-praktiska undersökningar och försök på hithörande områden. Såsom i ärendet framhållits, torde det emellertid icke kunna bestridas, att fartygen Skagerak och Svensksund, på grund av ålder och förslitning samt med hänsyn till fiskeflottans motorisering och modernisering och därav ökade aktionsradie, numera icke fylla de krav, som måste ställas på hjälp- och undersökningsfartyg med de uppgifter, varom här är fråga. De båda fartygen äro sålunda exempelvis oförmögna att i fråga om de långt till havs gående moderna fiskebåtarna assistera vid isdrift eller andra farofyllda situationer. Behovet av nyanskaffning har, särskilt beträffande Skagerak som torde hava den viktigaste uppgiften att fylla, ganska länge gjort sig påmint. Såväl länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län som lantbruksstyrelsen hava också framhållit vikten av vidtagande av snara åtgärder i angivna syfte. Därvid har särskilt betonats behovet av ett isbrytande fartyg för havsfiskets behov. Båda nämnda myndigheter hava erinrat, att isbeläggning av såväl Bohusläns inre farleder som Kattegatt och östra Skagerak ej sällan vållat svårt avbräck för fisket och därmed betydande förluster för fiskarbefolkningen. Att genom ombyggnader bringa Skagerak och Svensksund i sådant skick, att de i förevarande hänseenden skulle kunna fylla skäliga fordringar, har till följd av fartygens höga ålder och jämförelsevis svaga konstruktion ansetts icke vara möjligt. Såsom statsisbrytarnämnden anført, torde heller icke vara lämpligt att för ändamålet disponera de till havsisbrytning för handels-sjöfartens behov avsedda, staten tillhöriga isbrytarfartygen Atle och Ymer. Då annan utväg icke synes stå till buds, finner jag mig därför böra biträda det nu föreliggande förslaget om nybyggnad av ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov. Skulle den invändningen göras mot förslaget, att man möjligen ännu någon tid kunde åtnöjas med de äldre fartygen, må häremot framhållas, att de sakkunniga myndigheterna funnit behovet av nyanskaffning trängande samt att genom ett omedelbart igångsatt nybyggande erhålles ett i hithörande arbetsfack välbehöfligt tillskott av arbetstillfällen.

Det nya fartyget synes mig, såsom förut antytts, böra övertaga såväl de uppgifter, som hittills ålegat kanonbåten Svensksund, som ock den verksamhet för hydrografisk-biologiska undersökningar av de Sverige omgivande haven samt den tillsyn och bevakning vid Sveriges havsfisken, som för närvarande ombesörjes av fartyget Skagerak. Fartyget torde kunna få särskild betydelse för lämnande åt västkustfiskarna av hjälp med isbrytning och bogsering genom isen samt erforderlig assistens vid fiske långt till havs. Beträffande åter tillgodoseende av behovet av isbrytar-

hjälp för östersjöfisket ansluter jag mig till den utav statsisbrytarnämnden uttalade, av lantbruksstyrelsen biträdda uppfattningen, att överenskommelser om erforderlig isbrytarhjälp böra kunna slutas med kommuner och andra, som disponera för ändamålet lämpliga fartyg.

Efter det ifrågasatta nya fartygets tillkomst, torde åtgärder böra vidtagas för försäljning vid lämplig tidpunkt av fartyget Skagerak. Att såsom länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ifrågasatt aptera Skagerak till särskilt undersökningsfartyg för Östersjön kan jag av statsekonomiska skäl icke tillstyrka. Skagerak torde för övrigt på grund av sin storlek och sitt djupgående vara mindre lämplig för sådant ändamål, då fiskeriundersökningar i Östersjön till väsentlig del böra utföras i dess skärgårdsområden. Därest riksdagen intet har att häremot invända, torde Kungl. Maj:t böra äga vidtaga åtgärder för Skageraks försäljning på för staten gynnsammaste villkor. Därvid inflytande köpeskilling torde böra tillgodoföras riksstatens inkomstitel »Diverse inkomster».

I avseende å Svensksund, som hittills använts — förutom vissa tider för havsfiskets behov — för militär sjömätning i regel under tiden slutet av april—slutet av augusti samt tidvis för utbildning av reservbefäl, torde detta fartyg, enligt vad jag inhämtat, även framdeles hava uppgifter att fylla inom sjöförsvaret. Endast därest förstärkt bevakning till skydd mot intrång av utländska fiskare på svenskt territorium skulle erfordras, torde jämsides med det ifrågasatta nya fartyget hjälp från sjöförsvaret tillhörande fartyg framdeles böra påkallas.

Av de ifråga om fartygsnybyggnaden infordrade kostnadsförslagen uppvisar allenast det av aktiebolaget Götaverken avgivna förslaget en fixerad slutsumma, varjämte endast från detta bolag föreligger specifikation för fartyget. Aktiebolaget Götaverkens kostnadsförslag å 590,000 kronor är därtill det lägsta. Emellertid framgå icke till fyllest av kostnadsförslaget och specifikationen fartygets konstruktion och materialdimensioner m. m. beträffande skrov och andra delar av detsamma. Kommerskollegium har ock anmärkt, att det i nyssnämnda hänseenden möjligen kan visa sig vara nödvändigt att uppställa ej oväsentligt strängare fordringar än dem, på vilka kostnadsförslaget vore grundat. Därtill borde enligt kollegiets åsikt frågan om lämpligheten av det av Götaverken föreslagna motormaskineriet underkastas ingående utredning, innan slutlig ställning toges till densamma. Kostnaderna för annat dylikt maskineri kunde komma att ställa sig annorlunda än de av bolaget beräknade. Därest emellertid fartygsanskaffningen ifråga beslutas, torde fullständiga ritningar och kostnadsförslag å fartyget samt uppgift å nödiga inventarier och utrustningsartiklar, efter beslut av Kungl. Maj:t, komma att infordras, innan de för anskaffningen nödiga medlen utanordnas. Vid sådant förhållande synes den omständigheten, att en i alla detaljer ingående utredning härutinnan för närvarande icke föreligger, ej behöva utgöra hinder för avlåtande av

proposition till riksdagen om beviljande av nödiga medel för fartygets anskaffande.

Enligt förberörda preliminära beräkning skulle anskaffningskostnaderna för fartyget uppgå till 590,000 kronor. Till detta kostnadsbelopp böra emellertid, såsom kommerskollegium anfört, läggas dels av förenämnda tekniska grunder eventuellt föranledda kostnadsökningar, dels ock vissa extra kostnader för anbudsritningar, byggnadsbeskrivning, granskning av anbud med tillhörande kontraktsritningar, kontrollering av fartygsbygget, eventuell radiotelegrafinstallation m. m. Kommerskollegium har ansett en marginal för dylika kostnader av cirka 60,000 kronor böra beräknas. Samtliga kostnader för fartygsanskaffningen skulle sålunda uppgå till 650,000 kronor. Mot denna beräkning har jag intet att erinra.

I avseende å beloppet av det anslag, som för ifrågavarande fartygsbyggnad bör av riksdagen äskas, finner jag mig, med hänsyn till vad sålunda anförts, icke kunna förorda, att detsamma bestämes till lägre belopp än förenämnda 650,000 kronor. Detta belopp överstiger med 150,000 kronor det i årets statsverksproposition för ändamålet preliminärt beräknade anslagsbeloppet. Efter samråd med chefen för finansdepartementet vill jag tillstyrka framställning till riksdagen om anvisande för budgetåret 1933/1934 under utgifter för kapitalökning och fonden för förslag till statsverket av ett reservationsanslag av 650,000 kronor, att i sin helhet utgå av lånemedel, för anskaffande, i huvudsaklig överensstämmelse med av mig angivna riktlinjer, av ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att bland annat pröva, huruvida med hänsyn till rådande arbetslöshet närmare bestämmelser för nybyggnadsarbetets utförande böra föreskrivas. Kungl. Maj:t torde böra äga befogenhet att jämväl i övrigt besluta i fråga om samtliga fartygsbygget berörande detaljer.

Vad slutligen angår frågan om de årliga driftkostnaderna för fartyget, vilket liksom Skagerak torde böra stå under länsstyrelsens i Göteborgs och Bohus län överinseende, vill jag i detta sammanhang allenast erinra om lantbruksstyrelsens i denna fråga gjorda uttalande, att ifrågavarande driftkostnader beräknats i sin helhet bliva icke oväsenligt lägre för det nya fartyget än för Skagerak. Frågan om driftkostnaderna för fartyget torde emellertid icke nu påkalla annat beslut från riksdagens sida än ett medgivande, att, därest fartyget skulle bliva färdigt till användning redan under nästa budgetår, det till underhålls- och driftkostnader för fartyget Skagerak under nionde huvudtiteln anvisade extra reservationsanslaget må tagas i anspråk jämväl till möjligen uppkommande driftkostnader för det nya fartyget. Någon höjning av sistnämnda anslag torde för budgetåret 1933/1934 av denna anledning icke påkallas.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*Kungl. Maj:ts proposition nr 129.*

1) till anskaffande av ett isbrytande undersöknings- och bevakningsfartyg för havsfiskets behov anvisa för budgetåret 1933/1934 under utgifter för kapitalökning ett reservationsanslag av 650,000 kronor;

2) medgiva, att det till underhålls- och driftkostnader för fartyget Skagerak under nionde huvudtiteln anvisade extra reservationsanslaget må tagas i anspråk jämväl till bestridande av möjligen uppkommande driftkostnader för det nya fartyget.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen lämnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Joh:s Thygesen.*