

## Nr 204.

Ankom till riksdagens kansli den 15 juni 1944 kl. 3 em.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande av ytterligare en statsisbrytare m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 132 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 18 februari 1944, föreslagit riksdagen att

dels godkänna den av departementschefen i berörda statsrådsprotokoll förordade planen för ordnande av statens isbrytarverksamhet,

dels besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av i huvudsak de dimensioner, som av departementschefen förordats, för en beräknad kostnad av högst 5 650 000 kronor,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t

att på av departementschefen förordade villkor bevilja envar av städerna Malmö och Gävle statsbidrag med 33 procent av kostnaderna för anskaffande av en lokalisbrytare av i huvudsak de dimensioner och med den maskinstyrka som i statsrådsprotokollet angivits

samt att med Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag träffa avtal angående förhyrande av bolaget tillhörande isbrytande bogserbåtar i huvudsaklig överensstämmelse med i statsrådsprotokollet framlagt förslag,

dels ock för budgetåret 1944/45 under tionde huvudtiteln anvisa

till Statens isbrytarverksamhet: Anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor,

samt till Statens isbrytarverksamhet: Förhyrning av isbrytarfartyg ett förslagsanslag av 100 000 kronor.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta, den ena inom första kammaren av herr K. A. Johanson (I: 280) och den andra inom andra kammaren av herr G. Skoglund i Umeå m. fl. (II: 452), vari hemställt, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förnyad prövning av frågan angående en statsisbrytare för Norrland;

dels två likalydande motioner, väckta, den en inom första kammaren av herr N. Holmström m. fl. (I: 282) och den andra inom andra kammaren av herr E. Severin i Gävle m. fl. (II: 458), vari hemställt, att riksdagen må besluta, att förutom 33 procents statsbidrag för anskaffande av lokalisbrytare

för Gävle staten för varje vinterperiod skall svara för hälften av beredskapskostnaderna för fartyget;

*dels* två likalydande motioner, väckta, den ena inom första kammaren av herr *N. Holmström m. fl.* (I: 283) och den andra inom andra kammaren av herr *O. W. Lövgren m. fl.* (II: 457), vari hemstälts, att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om förslag till 1945 års riksdag om anskaffande av ytterligare ett isbrytarfartyg av minst Ymers typ, huvudsakligen avsett för norrlandstrafikens betjänande;

*dels* två likalydande motioner, väckta, den inom första kammaren av herrar *E. Ericsson* och *G. Velander* (I: 287) och den andra inom andra kammaren av herrar *O. Nilsson* i Göteborg och *E. Hagberg* i Malmö (II: 464), vari hemstälts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla,

dels att lämplig officer ur flottan snarast förordnas att vara statens isbrytarinspektör samt att statsisbrytarombud i enlighet med vad i motionerna anförts tillsättas,

dels ock att frågan såväl om placering av den statliga isbrytningsverksamhetens ledning inom statsförvaltningen som om bemanningen av statens isbrytarfartyg måtte göras till föremål för ytterligare utredning och de förslag, vartill utredningen må föranleda, snarast föreläggas riksdagen;

*dels* två likalydande motioner, väckta, den ena inom första kammaren av herr *O. E. Mattsson m. fl.* (I: 288) och den andra inom andra kammaren av herr *G. L. Andersson* i Mölndal *m. fl.* (II: 463), vari hemstälts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att innan definitiv uppgörelse träffas med Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag underhandlingar inledas i syfte att genom avtalet garantera fisket isbrytarhjälp inom större områden än vad i det preliminära avtalsförslaget avses, samt att, om lämplig uppgörelse icke kan träffas, Kungl. Maj:t måtte taga frågan om anskaffande av lämpliga fartyg för isbrytarhjälp åt västkustfisket under förnyat övervägande;

*dels* ock en inom andra kammaren av herr *G. Hedlund* i Rådom väckt motion (II: 462), vari hemstälts, att riksdagen i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 132 till innevarande års riksdag måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning för upprättande av ett detaljerat program för statens verksamhet med avseende å isbrytningen utefter norrlandskusten, vid vars upprättande skälig hänsyn tages till den betydelse Norrlands näringsliv har för hela vårt lands ekonomiska liv, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kan föranleda.

I fråga om de skäl, motionärerna anför till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna I: 282, I: 283, I: 287, II: 452, II: 462 och II: 463.

Kungl. Maj:ts förslag bygger på ett av 1941 års isbrytarutredning den 8 december 1942 dagtecknat betänkande.

Departementschefen har inledningsvis lämnat en översikt över av staten

hittills vidtagna åtgärder till främjande av vintersjöfart samt för gällande allmänna bestämmelser rörande statens isbrytarverksamhet. I samband härmed har departementschefen meddelat, att han icke avser att till behandling upptaga utredningens förslag rörande ledningen av statens isbrytarverksamhet samt statsisbrytarnas bemanning.

Av statsrådsprotokollet framgår att av fartyg hänförliga till egentliga statsisbrytare finnas allenast statsisbrytarna Atle och Ymer samt den Göteborgs stad tillhörande isbrytaren Göta Lejon. Till kategorien havsisbrytare har ock pläгат hänföras Stockholms stad tillhöriga Isbrytaren II. Till kategorien lokalisbrytare, användbara jämväl för viss kustisbrytning, har departementschefen uppräknat ett flertal samt meddelat att utöver nämnda för havs-, kust- eller lokalisbrytning användbara fartyg finnes ett icke oväsentligt antal isbrytande bogserbåtar. Slutligen är jämväl, framhåller departementschefen, ett antal passagerar- och lastfartyg användbart för viss isbrytning.

## **Plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet.**

### **Allmänna synpunkter m. m.**

Vid den beskrivning av olika slag av isbrytning för vintersjöfarten utefter våra kuster, som 1941 års isbrytarutredning lämnat, har utredningen skilt mellan havsisbrytning eller brytning av is under ett fartygs färd å havet samt därifrån in mot kusten, kustisbrytning eller forcering av den is som, ofta i form av mäktiga packisvallar, samlats i den i kustbandet befintliga farleden in mot land samt lokalisbrytning eller brytning av ränna i det inomskärs bildade fasta istäcket. Beträffande uppdelningen av isbrytningsverksamheten mellan å ena sidan staten samt å andra sidan kommuner och enskilda har utredningen, med utgångspunkt från redan nu tillämpad praxis, ansett staten böra svara för all förekommande havsisbrytning, medan kustisbrytningen borde allt efter omständigheterna — å vilka utredningen lämnar vissa belysande exempel — fördelas mellan de större statliga isbrytarna och mindre lokala isbrytare samt på sistnämnda slag av isbrytare borde i princip ankomma att ombesörja all lokalisbrytning, ledningen för den statliga isbrytningen dock obetaget att i särskilda fall låta statsisbrytare utföra jämväl lokalisbrytning.

Klart synes departementschefen vara, att havsisbrytningen framdeles liksom hittills bör helt åvila staten.

Vad kustisbrytningen beträffar torde böra beaktas, att någon bestämd skiljelinje mellan denna och havsisbrytningen icke går att uppdraga samt att kustisbrytningen ofta ställer sådana krav på isbrytarmaterielen som man icke rimligen kan begära att en allenast för vederbörande hamn med intilliggande kustområde anskaffad, i kommunal eller enskild regi driven isbrytare skall kunna uppfylla. Vid sådant förhållande, och då å andra sidan staten icke läser böra åtaga sig att utföra all erforderlig kustisbrytning, har departementschefen i likhet med utredningen ansett, att det bör få ankomma på

statens isbrytarledning och, i den mån av denna givna direktiv lämna statsisbrytarnas befälhavare befogenhet härtill, på dessa att, med beaktande av vad utredningen härutinnan anfört, allt efter omständigheterna i de särskilda fallen avgöra, om och i vilken omfattning staten skall befatta sig med kustisbrytning.

Ehuru, såsom utredningen framhållit, lokalisbrytning aldrig åvilar staten såsom en skyldighet, framgår dock av utredningens redogörelse för olika slag av isbrytning att staten i ej ringa omfattning verkställer lokalisbrytning, särskilt vid farledernas öppnande på våren samt till sådana hamnar, som tjänstgöra såsom baser för statsisbrytarna vid dessas verksamhet utefter kusten. Enligt departementschefens mening finnes ej anledning att bryta mot denna för de lokala intressena förmånliga praxis. Undantagsvis kan det enligt departementschefens mening även i andra fall än de nyss nämnda vara naturligt att statsisbrytare i samband med sin ordinarie verksamhet biträder med lokalisbrytning.

Utöver den isbrytning utefter rikets kuster, som sålunda kunde komma att verkställas genom statens försorg, har utredningen funnit rimligt att staten, i den mån så kunde ske utan inkräktande på fullgörandet av huvuduppgiften, tillika biträdde med isbrytning på Mälaren och Vänern i sådan omfattning att isbrytare i statens tjänst efter isläggningen å sjöarna verkställde viss isbrytning i de större farlederna därstädes samt likaledes på våren biträdde med farledernas öppnande. Såväl med hänsyn till storleken av de vatten det här vore fråga om — isbrytningen å dessa sjöar torde icke icke i sin helhet kunna rubriceras såsom lokalisbrytning — som ock därtill, att varutrafiken till och från de största hamnarna vid dessa sjöar till sin natur vore jämförbar med den varutrafik, som försigginge över de större hamnstäderna utmed norrlandskusten, syntes det utredningen motiverat att staten här trädde hjälpande emellan. Självfallet skulle dock en sådan utsträckning av statens isbrytningsverksamhet att gälla jämväl farlederna till de största hamnarna vid Mälaren och Vänern lika litet som för t. ex. hamnarna vid norrlandskusten innebära, att staten lämnade någon garanti för farledernas öppethållande. Departementschefen har anslutit sig till den av utredningen sålunda uttalade uppfattningen.

Omfattningen av statens isbrytarberedskap kan emellertid, framhåller departementschefen, icke göras beroende av enbart de olika slag av isbrytning, med vilka staten har att taga befattning. Av betydelse för frågans bedömande är tillika, vilka krav man ställer på denna beredskap under de skiftande isförhållanden som erfarenhetsmässigt råda under olika vintrar. Härutinnan synes departementschefen till en början kunna fastslås, att beredskapen bör vara tillräcklig för att motsvara sjöfartens behov av isbrytarhjälp under milda vintrar och vintrar av normal stränghet. Dessa vintrar, vilka under de senaste 72 åren tillhopa utgjort omkring 75 % av samtliga, pläga karakteriseras bland annat därav att behov av havsisbrytning föreligger allenast för norrlandskustens vidkommande. För dylika vintrar har vår nuvarande isbrytarberedskap visat sig vara till fyllest. Mera tveksamt synes departementschefen vara,

i vad mån staten bör hålla en isbrytarberedskap för bemästrande av issvårigheterna även under särskilt stränga vintrar, då behov av isbrytarhjälp kan föreligga nära nog samtidigt längs rikets alla kuster. I likhet med utredningen har departementschefen funnit det av kostnadsskäl uteslutet, att staten skall hålla en för dylika svåra isförhållanden fullständig isbrytarberedskap. För den avvägning av arbetsuppgifterna gent emot varandra, som då måste vidtagas, synas departementschefen nu gällande regler härutinnan även framdeles kunna i huvudsak tjäna till ledning. Enligt den genom generalorder den 15 oktober 1937 fastställda allmänna planen för statsisbrytarnas verksamhet skall såsom allmängiltig grundsats för denna verksamhet gälla, att vid samtidigt inträffande behov av ingripande å skilda delar av rikets kuster — fall av nödläge för fartyg och besättningar undantagna — sjöfarten å rikets västra kust såsom den för riket viktigaste i främsta rummet skall erhålla hjälp, därnäst sjöfartsförbindelserna med kontinenten och slutligen norrlandssjöfarten. Denna grundsats överensstämmer i väsentliga stycken med vad utredningen framhållit, dock att utredningen med sjöfartsförbindelserna med kontinenten jämställt den för sjöfarten på ostkusten betydelsefulla genomgångstrafiken genom Öresund samt tillika framhållit betydelsen av att Gotland icke avspärras genom is och att sådan havsisbrytning utföres som under svåra isvintrar erfordras i Östersjön för uppehållande av sjöfarten på Stockholm och andra större östersjöhamnar. Det bör, framhåller departementschefen, slutligen erinras, att enligt vad utredningen förutsatt i regel varje vinter bör genom statens försorg utföras den havsisbrytning, som erfordras för åstadkommande av en med hänsyn till näringslivets behov och isförhållandenas beskaffenhet rimlig förlängning av sjötrafiken på norrländska hamnar, samt att därjämte visst biträde från statens sida lämnas till stöd åt vintersjöfarten på Mälaren och Vänern. Det av utredningen sålunda för den statliga isbrytarverksamheten föreslagna arbetsprogrammet, vilket torde i huvudsak överensstämma med under senaste svåra isvintrar tillämpad praxis, har synts även departementschefen kunna tjäna till utgångspunkt vid övervägandena rörande denna verksamhets ordnande för framtiden. Framhållas må dock, att programmet genom sin elasticitet lämnar ganska vida marginaler för omfattningen av beredskapen på detta område. Det erfordras därför enligt departementschefen en mera i detalj gående prövning av de krav, som rimligen kunna ställas på denna beredskap, för att man skall bliva i stånd att bilda sig en bestämd uppfattning om den lämpliga storleken och beskaffenheten av statens isbrytarmateriel samt andra med organisationen av den statliga isbrytningsverksamheten sammanhängande spörsmål.

### **Havsisbrytning utefter norrlandskusten.**

Efter att hava behandlat frågan om isbrytning till stöd för norrlandssjöfarten (s. 29—33 i statsrådsprotokollet) har *utredningen* framhållit, att den granskning, utredningen sålunda företagit av förutsättningarna för och behovet av ökad vintersjöfart på Norrland, icke gäve vid handen, att förutsätt-

ningar föreläge för sådan ökning av denna vintersjöfart, att den skulle erfordra bedrivande av havsisbrytning under längre tid och i väsentligt större omfattning än hittills varit brukligt. Däremot ansåge utredningen både förutsättningar för och behov av sådan isbrytning föreligga, som, i anslutning till i hittills vanlig omfattning bedriven havsisbrytning, vore ägnad att under längre tid av vintern än hittills låtit sig göra öppethålla farlederna in till hamnar och lastageplatser utefter norrlandskusten, särskilt sådana belägna inom Gävleborgs och Västernorrlands län. Till detta spörsmål ämnade utredningen senare återkomma.

Mot vad utredningen sålunda uttalat hava inom utredningen anförts avvikande meningar.

*Departementschefen*, som härefter redogjort för i ärendet avgivna yttranden, har för egen del anfört följande.

Klimatförhållandena i vårt land äro sådana, att hållandet av en isbrytarberedskap är av särskild betydelse för Norrlands vidkommande. Medan det i södra Östersjön och på västkusten förekommer för sjöfarten besvärande isbildning blott enstaka år — för den av utredningen undersökta tidsperioden i medeltal endast omkring vart fjärde år — äro åtminstone de flesta norrländska hamnar så gott som årligen under någon tid stängda av is. Säkertligen ligger det icke heller inom de praktiska möjligheternas gränser att under stränga eller ens under normalt kalla vintrar för rimliga kostnader låta sjöfarten längs hela norrlandskusten fortgå utan avbrott. Bemödandena att vintertiden hålla denna sjöfart i gång kunna därför knappast syfta längre än till att förkorta dessa avbrott genom isbrytning i början och slutet av isperioderna. Statens verksamhet på detta område bedrivs också för närvarande i regel så, att en av de båda statsisbrytarna vid början av isläggningen uppe i Bottenviken biträder sjöfarten i dessa farvatten och därefter så småningom allteftersom isbildningen fortskrider dirigeras söderut för assistens åt fartyg på resa till eller från hamnar i mellersta och södra Norrland. På motsvarande sätt ehuru i omvänd ordning plägar en av statsisbrytarna på våren så snart förhållandena det medgiva bryta rännor i isen längs hela norrlandskusten och in till hamnarna därstädes. Under särskilt stränga isvintrar, då det ofta uppstår stark isbildning ungefär samtidigt på olika delar av kusten, bruka båda statsisbrytarna anlitas till hjälp åt sjöfarten på Norrland, medan eljest i regel den ena statsisbrytaren ligger överksam under den tid den andra är ute på expedition i Bottniska viken.

Utredningen har nu till närmare granskning upptagit frågan, huruvida en intensifiering bör ske av den av staten bedrivna havsisbrytningen utefter norrlandskusten. De fördelar ur såväl företags- och nationalekonomisk som handels- och socialpolitisk synpunkt, vilka skulle vinnas genom en förkortning av det vintertid nödtvungna avbrottet i varutrafiken sjöledes till och från de norrländska hamnarna och lastageplatserna, hava utförligt redovisats både i utredningens betänkande och i de däröver avgivna yttrandena. Härutinnan må allenast hänvisas till den av mig förut lämnade redogörelsen.

Emellertid har utredningen fäst uppmärksamheten på, att en utvidgad statlig isbrytningsverksamhet icke är den enda betingelsen för en ökning av den under vintern sjöledes bedrivna trafiken på Norrland. Därjämte bör enligt utredningens mening åstadkommas en väsentlig ökning av det för gång i is av svårare beskaffenhet användbara handelstonnaget, i vilket hänseende utredningen beaktat, att anbringande av nöjaktig isförstärkning är kostsam och att densamma väsentligt nedsätter fartygens lastningsförmåga. Utred-

ningen har tillika framhållit, att så länge vid åtskilliga platser utefter norrlandskusten lastningen i brist på lämpliga kajanordningar måste ske genom läktring eller prämning, behovet av intensifierad isbrytning för åvågabringande av förlängd skeppningssäsong för vissa av de viktigaste norrländska exportvarorna, såsom trä, trämassa och cellulosa, kan anses vara mindre framträdande. Enligt utredningens mening visar också erfarenheten, att de isbrytarresurser, som staten hittills under normala förhållanden ställt till norrlandstrafikens förfogande, fullt motsvarat det då föreliggande behovet. Av betänkandet framgår vidare, att den omständigheten att den statliga isbrytarberedskapen ej räckt till för att bemästra isförhållandena under de tre synnerligen stränga vintrarna 1939/40—1941/42 enligt utredningens uppfattning icke bör tagas till intäkt för att enbart med hänsyn till vintersjöfarten på Norrland öka beståndet av statliga havsisbrytare.

Gent emot vad utredningen sålunda anfört har — enligt min mening med visst fog — gjorts gällande, bland annat, att en genom ökning av statens isbrytarmateriel garanterad utsträckning av seglationstiden vore ägnad att stimulera dels rederierna att investera kapital i nytt, isförstärkt tonnage och dels industriföretag och kommuner att komplettera lastningsanordningarna, så att de bleve mera lämpade för lastning under vinterförhållanden. Jag är också med kommerskollegium ense därom, att frågan om förbättrad isberedskap på norrlandskusten genom anskaffande av ytterligare en statlig havsisbrytare är förtjänt av uppmärksamhet. Såsom kollegium tillika framhållit torde man emellertid, innan slutlig ståndpunkt togs till denna fråga, böra avvakta resultat av den rationalisering av isbrytningsverksamheten och utökning av isbrytarmaterialen, som utredningen i övrigt föreslagit och som jag ämnar senare under ärendets behandling i huvudsak förorda. Härför talar vidare ej mindre den statsfinansiella situationen än även den omständigheten att det till följd av rådande knapphet på bland annat fartygsplåt och -profiler säkerligen under nuvarande förhållanden skulle möta stora svårigheter ej endast för staten att väsentligt öka det av utredningen i annat sammanhang föreslagna byggnadsprogrammet utan även för rederierna att anskaffa nya fartyg med erforderlig isförstärkning. Jag anser mig alltså icke nu böra förorda det i åtskilliga remissyttranden framförda förslaget om vidtagande av åtgärder för byggandet av en speciellt för sjöfarten på Norrland avsedd havsisbrytare.

Till den av ledamoten av utredningen konteramiralen Giron reservationsvis berörda frågan om behovet av ytterligare en havsisbrytare med hänsyn till rikets försvar torde jag senare få anledning att återkomma.

### **Havsisbrytning i Södra Kvarken och Östersjön.**

Under milda vintrar och vintrar med normal kyla föreligger i regel icke behov av havsisbrytning i Södra Kvarken och Östersjön. Det är alltså med hänsyn till behovet under de stränga vintrarna som frågan om statens möjligheter att för rimliga kostnader med isbrytning understödja sjöfarten i dessa farvatten bör bedömas.

Av den av utredningen i sådant syfte verkställda undersökningen framgår, att det icke kan sättas i fråga att under dylika vintrar sjöfarten skall kunna upprätthållas i eljest vanlig omfattning. Redan det tillgängliga handelstonnagets begränsade förmåga att, även med isbrytarassistens, taga sig fram i den

då grova pack- och drivisen omöjliggör detta. Man nödgas däriör inskränka sig till att, sedan av isbildningen eventuellt överraskade fartyg förhjälpits i hamn, med isbrytare och lämpligt handelstonnage så gott sig göra låter vidmakthålla förbindelserna på de viktigaste lederna. Enär vid den tidpunkt, då svarare isförhållanden inträda i Östersjön, sjöfarten i Bottniska viken vanligen upphört eller står inför sitt slut, bör man kunna räkna med att för nu ifrågavarande uppgifter båda de nu befintliga statsisbrytarna skola vara disponibla. Härtill kommer den Stockholms stad tillhöriga »Isbrytaren II», med vilket fartyg ombesörjes den staden enligt nu tillämpad ordning åliggande isbrytningen i Stockholms skärgård intill 15 engelska mil utanför yttersta grunden. Man har slutligen anledning förutsätta, att efter ett genomförande av det förslag rörande byggandet av en särskilt för Öresund avsedd isbrytare, som utredningen framfört och departementschefen senare under detta ärendes behandling ämnar förorda, denna isbrytare åtminstone under isbildningens första skede skall kunna biträda sjöfarten jämväl i södra Östersjön.

Efter nu angivna förutsättningar har utredningen uppgjort en plan för havsisbrytningens ombesörjande i Östersjön under stränga vintrar. De sjöfartsleder, som enligt planen såvitt möjligt skola hållas öppna, äro lederna Stockholm—Åbo, Stockholm—Visby och Trelleborg—Sassnitz. Isbrytningen från svensk sida å leden Stockholm—Åbo anses av utredningen vara i huvudsak en Stockholms stads angelägenhet. För leden Stockholm—Visby skulle allt efter omständigheterna disponeras den ena av eller båda de nu befintliga statsisbrytarna. En av dessa skulle vidare i mån av behov vara verksam å leden Trelleborg—Sassnitz, varest isbrytning i någon omfattning även borde kunna utföras av den av utredningen föreslagna öresundsishbrytaren. Utredningen har slutligen räknat med, att de nu omnämnda isbrytarna jämväl skulle biträda med eskort av kollaster från tyska till svenska hamnar.

Enligt departementschefens uppfattning innefattar den sålunda angivna planen i allt väsentligt de arbetsuppgifter som i nu förevarande hänseende skäligen böra åvila staten. Vad angår frågan huruvida den avsedda isbrytarmaterielen är tillräcklig för ändamålet, giva erfarenheterna från de tre vintrarna 1939/40—1941/42 vid handen att den otvivelaktigt icke skulle förslå att helt bemästra så ovanligt svårartade isförhållanden som de då råddande. Även om det skulle vara tekniskt möjligt att hålla en för dylika vintrar fullt tillräcklig isbrytarberedskap, skulle dock, framhåller departementschefen, kostnaderna härför bliva oskäligt höga i förhållande till de korta och sällan inträffande isperioder för vilka beredskapen vore avsedd. Det kan enligt departementschefen ur ekonomiska synpunkter icke vara försvarligt att överdimensionera isbrytarmaterielen. Var sedan den rätta medelvägen är att finna, därom är det givetvis omöjligt att på förhand bestämt uttala sig. Enligt departementschefens mening har emellertid utredningen anfört så starka skäl för sin uppfattning härutinnan, att departementschefen icke ansett sig böra tillstyrka det i vissa remissyttranden fram-

förda förslaget om byggande av ytterligare en särskilt för farvattnen i Östersjön avsedd havsisbrytare.

De överväganden, vilka departementschefen sålunda i detta och tidigare sammanhang ägnat frågan om förstärkning av den särskilt för sjöfarten i Östersjön och Bottniska viken avsedda isbrytarmaterielen, hava gällt förhållandena under den tid vårt land åtnjuter fred. Såväl av en reservant inom utredningen som från de i ärendet hörda militära myndigheternas sida har emellertid hävdats den meningen, att därest Sverige skulle råka i krig de enligt utredningens plan tillgängliga havsisbrytarna icke vore tillräckliga att fylla det då föreliggande behovet. Departementschefen har i anledning härav redan nu velat framhålla, att genomförandet av det program för nyanskaffning av isbrytare, som utredningen föreslagit och som departementschefen senare ämnar förorda, innebär ej endast en avsevärd och enligt departementschefens mening åtminstone under nuvarande förhållanden tillräcklig förstärkning av vår för fredstid avsedda isbrytarberedskap utan samtidigt även ett värdefullt tillskott till vår försvarsberedskap. Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet har departementschefen ansett sig icke böra till behandling upptaga frågan huruvida nyanskaffningen enbart av försvarspolitiska skäl bör få en än vidare omfattning.

### Havsisbrytning i Öresund.

*Utredningen* har framhållit, att beträffande farvattnen i Öresund är att taga hänsyn till dels trafiken mellan Sverige och Danmark å färjeledarna Malmö—Köpenhamn och Hålsingborg—Helsingör, dels ock den i sundets längdriktning gående trafiken.

Enligt utredningens uppfattning föreläge här den mest kännbara bristen i statens nuvarande isbrytarberedskap. Öresund jämte det därintill gränsande västliga avsnittet av södra Östersjön vore av utomordentlig betydelse dels av den anledningen, att Sveriges förbindelseleder med kontinenten ginge över dessa farvatten dels ock med hänsyn därtill, att de jämväl innefattade de mest betydelsefulla tillfartslederna för den oceangående trafiken till och från Östersjön. I den allmänna plan för statens isbrytningsverksamhet, som fastställdes senast genom generalorder den 15 oktober 1937, hade ock angivits, att vid samtidigt behov av ingripande å skilda delar av rikets kuster sjöfarten å rikets västra kust skulle såsom den för riket viktigaste i främsta rummet erhålla hjälp, därnäst sjöfartsförbindelserna med kontinenten och, tillades det, slutligen norrlandssjöfarten.

Utredningen säger sig för sin del helt kunna ansluta sig till den ordningsföljd, som i denna plan uppställts för lämnande av hjälp genom statens isbrytningsverksamhet. I anslutning härtill hade utredningen kommit till den slutsatsen, att vad i första hand borde vidtagas för förstärkning av statens isbrytarberedskap vore anskaffandet av en havsisbrytare lämpad för de uppgifter, som ifrågakomme i Öresund. Att verkligt behov föreläge av ett dylikt

tillskott till den statliga beredskapen å förevarande område ansåge utredningen vara till fullo ådagalagt.

Utredningens förslag innebär, att den nya havsisbrytaren skulle hava följande huvuddimensioner:

Längd överallt.....	58·5	m
» i konstruktionsvattenlinjen.....	53·0	»
Bredd mallad .....	16·20	»
» i vattenlinjen .....	15·20	»
Djup mallat till huvuddäck.....	8·50	»
» » » inredningsdäck.....	6·50	»
Djupgående med ca 300 ton olja och vatten .....	5·00	»
» » » 900 » » » » .....	6·00	»
Konstruktionsdeplacement på spant till vattenlinjen ca .....	1 850	m <sup>3</sup>
Rymd av samtliga tankar för vatten och olja » .....	1 200	»
Maskineffekt fördelad å tre propellrar » .....	4 500	AHK.

*Departementschefen* har redogjort för de i ärendet avgivna yttrandena samt för egen del anfört följande.

Det framgår av utredningens redogörelse rörande isförhållandena i Öresund och den materiel, som hittills under stränga vintrar kunnat ställas till förfogande för isbrytning därstädes, att behov föreligger av en för dessa svårnavigabla farvatten lämplig havsisbrytare. En sådan isbrytare skulle även — med hänsyn till att isläggningen regelmässigt inträffar senare i Öresund än längre norrut — bliva ett värdefullt komplement till den närmast för andra sjöfartsleder avsedda isbrytarmaterielen. I likhet med samtliga de myndigheter och sammanslutningar, som yttrat sig i denna fråga, vill jag därför förorda utredningens förslag om anskaffandet av en särskilt för Öresund lämpad havsisbrytare. Jämväl beträffande isbrytarens huvuddimensioner och maskineffekt ansluter jag mig till det av utredningen härutinnan framförda förslaget, vars lämplighet likaledes vitsordats under ärendets remissbehandling. Genomförandet av detsamma skulle innebära, att beståndet av statliga isbrytare tillfördes ett fartyg med ungefär samma deplacement som den Göteborgs stad tillhöriga isbrytaren Göta Lejon samt med den egenskapen att kunna vid behov hastigt nedbringas till ett djupgående av allenast 5 meter. Ehuru det måhända vore önskvärt att djupgåendet kunde minskas med ytterligare en eller annan decimeter, finner jag, då frågan härom i allt fall lär sakna större betydelse, icke skäl att i anledning av vad järnvägsstyrelsen härutinnan uttalat förorda någon jämkning i de uppgjorda konstruktionsritningarna.

Jag ämnar senare till behandling upptaga visst spörsmål om öresundsisbrytarens maskineri ävensom frågorna om anskaffnings-, drift- och underhållskostnaderna för fartyget samt om möjligheterna att med hänsyn till rådande materialsvårigheter verkställa detta fartygsbygge.

Beträffande isbrytningen i Öresund och vissa angränsande farvatten har den 3 september 1930 mellan svenska och danska regeringarna träffats en överenskommelse, enligt vilken regeringarna uttalat sin avsikt att vid inträdande issvårigheter därstädes upprätta en gemensam isbrytningstjänst med vissa i överenskommelsen närmare angivna uppgifter samt förklarar sig skola eftersträva att i någorlunda lika omfattning ställa till förfogande för fullgörande av dessa uppgifter erforderlig isbrytar- och flygmateriel m. m. Även

i den mån anskaffandet av den av mig nu förordade isbrytaren skulle innebära en förstärkning av nyssnämnda materiel och ej allenast ett frigörande av övriga svenska isbrytare för angelägna uppgifter vid andra delar av rikets kust, torde icke därigenom någon väsentlig förändring inträffa med avseende å förutsättningarna för den gemensamma svensk-danska isbrytningstjänsten.

### **Havsisbrytning i Kattegatt och Skagerack.**

Vid angivandet ovan av vissa allmänna synpunkter på frågan om ordnandet av den statliga isbrytningsverksamheten, framhöll departementschefen bland annat, att denna verksamhet vid samtidigt inträffande behov av ingripande å skilda delar av rikets kuster i främsta rummet bör avse hjälp åt sjöfarten på västkusten såsom den för riket viktigaste. Visserligen förhåller det sig erfarenhetsmässigt så, att västkusten är den av våra kuster, där behovet av isbrytning är minst framträdande. Under milda och normalt kalla vintrar förekommer därstädes knappast någon för sjöfarten besvärande is. Emellertid ha de synnerligen stränga vintrarna 1939/40—1941/42 ådagalagt behovet av att en kraftig isbrytare står till förfogande för västkusten. Under sådana vintrar råda regelmässigt svåra isförhållanden även i våra övriga farvatten, och det är därför önskvärt att de för dem speciellt avsedda statsisbrytarna icke då avdelas för isbrytning i Kattegatt och Skagerack.

Med beaktande härav har utredningen efter förhandlingar med Göteborgs stad träffat ett preliminärt avtal om samarbete mellan staden och staten i fråga om isbrytning framför allt på västkusten. Innan departementschefen närmare ingår på avtalets bestämmelser har han erinrat om att staden äger den år 1932 färdigställda isbrytaren Göta Lejon, som i storlek och maskinstyrka ungefär, om än icke fullt, motsvarar den av utredningen föreslagna öresunds-isbrytaren.

Enligt avtalet medges kronan rätt att för en tid av tio år från och med den 1 juli 1943 — dock allenast i den mån icke därigenom handelsjöfarten å Göteborg äventyras inom vissa staden närbelägna områden — nyttja Göta Lejon för isbrytning i Kattegatt och Skagerack samt, därest isförhållandena så oundgängligen erfordra, jämväl i Öresund och Östersjön till och med farvattnen vid Utlängan och Torhamns udde. Inom nu angivna vattenområden med tillhörande farleder skall erforderlig isbrytning ombesörjas av staden. Då fartyget nyttjas för isbrytning skall den av parterna, som använder fartyget, ensam svara för alla kostnader för färden. Kronan skall med hälften deltaga i de stadens årliga kostnader för fartyget, som icke direkt påkallas av att fartyget tages i anspråk för isbrytning, nämligen för bemanning och bevakning under stillaliggande, fartygets hållande i beredskap, ordinärt underhåll, försäkring för hamnrisk samt avgifter för radio och telefon. Dessa årliga kostnader i deras helhet hava uppskattats till cirka 35 000 kronor. För rätten att disponera fartyget skall kronan vidare erlægga ett belopp av 50 000 kronor per år.

Departementschefen har framhållit, att även han funnit det i och för sig

önskvärt, att möjlighet beredes kronan att disponera Göta Lejon för verkställande av erforderlig havsisbrytning i de farvatten, varom nu är fråga. Såsom utredningen framhållit har detta fartyg redan tidigare, nämligen under större delen av isbrytningskampanjerna under de senaste årens stränga vintrar, tagits i anspråk för ändamålet, därvid fartyget visat sig väl lämpat för de då förekommande isförhållandena. Chefen för marinen och marinförvaltningen hava uttalat tvivel rörande möjligheten för fartyget att under strängare vintrar kunna medhinna isbrytningsverksamhet i angivna farvatten. Med anledning härav har departementschefen framhållit, att man synes vara berättigad till antagandet, att med tillkomsten av den nya havsisbrytaren nödigt samarbete mellan de båda fartygen skall kunna åstadkomma erforderlig effekt.

Erinringar hava emellertid framställts av chefen för marinen, marinförvaltningen och statskontoret i fråga om de ersättningar som staten enligt avtalsförslaget skulle hava att utgiva enbart för rätten att disponera fartyget. Även om, framhåller departementschefen, han icke delar statskontorets uppfattning, att dylika ersättningar överhuvud taget ej böra komma i fråga, så finner likväl även han de av staden betingade ersättningarna vara så höga, att han icke anser sig böra tillstyrka avtalets godkännande av Kungl. Maj:t. I de antagligen tämligen sällsynta fall, då det på västkusten uppstår issvårigheter och isbrytare i statens ägo ej lämpligen kan insättas för deras bemästrande, torde man, fortsätter departementschefen, därför liksom hittills få söka träffa tillfälliga dispositioner i syfte att för ändamålet förfoga över Göta Lejon.

### **Statens medverkan vid kustisbrytning.**

*Utredningen* har till behandling upptagit frågan i vad mån utöver den statliga beredskapen i avseende å havsisbrytningen erfordras åtgärder från statens sida för stärkande av isbrytarberedskapen utefter våra kuster.

Enligt utredningens bedömande skulle, för tryggande av skälig beredskap i avseende å fullgörandet av isbrytningsuppgifter erfordras en isbrytare för norrlandskusten till och med Öregrundsgrepen, en isbrytare för Södra Kvarkens och Östersjöns farvatten och en isbrytare för Öresund och Skånes sydkust. Dessa arbetsuppgifter ansåge utredningen företrädesvis vara av den natur, att deras utförande borde ankomma på de till sjöfarten knutna lokala intressena. Särskilt de större hamnstäderna hade starkt ekonomiskt intresse av att sjöfarten kunde fortgå så vitt möjligt utan avbrott. Så vore fallet såväl av hänsyn till näringslivet i staden och dess omnejd som ock för att stadens hamnanläggningar skulle i största möjliga omfattning utnyttjas.

Utredningen har funnit, att i Gävle och Malmö ett positivt intresse förefunnas för nyanskaffning av lokal isbrytare av tillräcklig styrka. Dylika isbrytare förutsattes emellertid tillika kunna komma till god användning för utförande av sådan kustisbrytning, som bör tillkomma staten. Det syntes på grund härav i sin ordning, att staten på ett eller annat sätt deltog i kostna-

derna för det antal isbrytare av denna typ, som kunde finnas för fullgörande av statens isbrytningsuppgifter erforderligt. Detta behov hade i det föregående angivits utgöra en isbrytare för Norrlandskusten till och med Öresundsgrepen, en isbrytare för Södra Kvarken och Östersjön samt en isbrytare för Öresund och Skånes sydkust.

Den för Norrlandskusten avsedda isbrytaren borde icke göras mindre än den finska isbrytaren Otso. Den isbrytare, som utredningen tänkt sig för Öresund och Skånes sydkust, syntes kunna givas något mindre dimensioner. Vad slutligen anginge behovet av kustisbrytare för Östersjön och Södra Kvarken har utredningen ansett, att detta behov tillsvidare borde kunna fyllas av den Stockholms stad tillhöriga Isbrytaren II, oaktat detta fartyg med hänsyn till sitt djupgående, 6 m, icke vore särskilt lämpligt för sagda ändamål samt anmärkningar från marinens sida framförts mot fartygets isbrytande förmåga.

Utredningen har härefter redogjort för ett med Stockholms stad preliminärt träffat avtal om utnyttjande för statens räkning av den staden tillhöriga Isbrytaren II. Enligt avtalet skulle kronan med hälften deltaga i de årliga kostnader för fartyget, som icke påkallades av att fartyget toges i anspråk för isbrytning, nämligen för bemanning och bevakning under stillaliggande, hyra för tilläggsplats, fartygets hållande i beredskap, ordinarie underhåll, försäkring för hamnrisk samt avgifter för radio och telefon. Dessa kostnader hade av hamnstyrelsen beräknats uppgå till i runt tal 30 000 kronor per år. Härutöver skulle kronan för rätt att nyttja fartyget enligt avtalet erlägga ett belopp av 40 000 kronor per år. Då fartyget nyttjades för isbrytning, skulle den av parterna, som använde fartyget, ensam svara för alla kostnader för färden.

Utredningen framhåller vidare, att den nyanskaffning av isbrytare av lokal typ, varav staten kunde vara på det sätt intresserad, att den kunde tänkas villig därtill lämna bidrag, alltså för närvarande inskränkte sig till två, en för Norrlandskusten samt en för Öresund och Skånes sydkust, samt att det stöd staten kunde finnas villig lämna för att befordra tillkomsten av två dylika isbrytare borde givas formen av bidrag utan återbetalningsskyldighet. De större kommunerna kunde numera upptaga lån på i stort sett lika förmånliga villkor som staten. Beviljande av lån av statsmedel syntes därför i förevarande fall knappast fylla något nyttigt ändamål. Enligt för närvarande gällande priser å materialier och arbetslöner torde byggnadskostnaderna för ett fartyg av typ Otso belöpa sig till 2·2 miljoner kronor. För att stimulera till byggandet av ett fartyg, som droge sagda anskaffningskostnad, torde erfordras ett förhållandevis kraftigt bidrag av statsmedel. Utredningen, som säger sig i sagda fråga haft vissa överläggningar med representanter för hamnstyrelserna i Gävle och Malmö, hade bibragts den övertygelsen, att ett lägre statsbidrag än  $\frac{1}{3}$  av anskaffningskostnaden icke skulle förmå främja det syfte man ville nå. Utredningen föreslår på grund härav, att till bestridandet av de med anskaffning av omförmälda två isbrytare förenade kostnaderna statsbidrag måtte utgå med 33 procent av samma kostnader.

Ett så kraftigt understödjande från statens sida av anskaffandet av större lokala isbrytare måste självfallet, anför utredningen, förbindas med sådana villkor att staten jämväl kunde få de intressen tillgodosedda, som staten ansåge sig ha av att dessa isbrytare komme till stånd. Såsom allmänna villkor för erhållande av statsbidrag borde sålunda föreskrivas:

1. Staten skall äga befogenhet att, med företrädesrätt framför en var annan än fartygets ägare, där så kan ske utan att fartygets huvuduppgift att stödja vintersjöfarten på fartygets hemort därigenom äventyras, nyttja fartyget för utförande av den isbrytning statens isbrytarledning finner lämpligen kunna ombesörjas av fartyget.

2. Fartygets ägare skall hålla fartyget väl utrustat och underhållet, i tillfredsställande beredskap, i erforderlig omfattning bemannat samt försäkrat dels för hamnrisk under tiden för fartygets stillaliggande i hamn, dels ock för sjörisk under tiden från fartygets utlöpande ur hamn till dess återkomst till uppläggningsplatsen. Försäkringen skall avse ett värde, som motsvarar fartygets verkliga värde.

3. Kronan skall för den tid kronan nyttjar fartyget svara för alla kostnader för nyttjandet, såsom kompletterande utrustning, bemanning, kosthåll, drift, försäkring samt avrustning, avhjälpan av fartyget under nyttjandet åtgångna skador och ersättning av försvunna eller eljest förstörda inventarier eller materialier.

4. Kronan är berättigad att under tid, då kronan nyttjar fartyget, hålla representant å fartyget, vilken har att giva anvisningar om de arbeten, som böra utföras med fartyget.

5. Fartygets ägare skall till statens isbrytarledning redovisa kostnaderna för fartyget.

6. Byggnadsförslag och ritningar avseende såväl nyanskaffning som mera omfattande förändringar skola vara av statens isbrytarledning granskade och godkända.

En ledamot av utredningen har uttalat, att, för det fall Gävle stad anskaffade en större lokalisbrytare mot bidrag av statsmedel med en tredjedel av byggnadskostnaderna samt enligt av utredningens majoritet angivna bestämmelser och villkor i övrigt, staden därutöver borde tillerkännas statligt bidrag motsvarande hälften av beredskapskostnaderna.

*Departementschefen*, som härefter redogjort för de i ärendet avgivna yttrandena, har för egen del anfört följande.

Redan tidigare har jag uttalat, att kustisbrytningen ofta ställer sådana krav på isbrytarmaterielen, som en i kommunal eller enskild regi driven isbrytare näppeligen kan uppfylla, samt att någon bestämd skiljelinje mellan havsisbrytning och kustisbrytning icke går att uppdraga, varför det borde få ankomma på statens isbrytarledning och måhända även i viss mån på statsisbrytarnas befälhavare att allt efter omständigheterna i de särskilda fallen avgöra, om och i vilken omfattning staten skall utföra kustisbrytning. Att någon för alla förhållanden giltig regel om, vem bestyret med kustisbrytning bör åvila, icke lärer kunna uppställas synes mig ytterligare bestyrkt av vad utredningen under nu ifrågavarande avsnitt av betänkandet uttalat. För de i anslutning härtill framförda förslagen har utredningen därför heller knappast kunnat lämna en på principiella grunder vilande motivering. Detta bör dock icke föranleda, att förslagen lämnas obeaktade, utan torde de få prövas med hänsyn till vad som kan anses skäligt och lämpligt.

Vad då först beträffar det av utredningen med Stockholms stad preliminärt träffade avtalet om utnyttjande för statens räkning av den staden tillhöriga Isbrytaren II, så avser detta allenast en fortsättning, om än på delvis ändrade villkor, av nu gällande ordning. Enär erfarenheten visar, att staten under svåra isvintrar haft behov av denna isbrytare, lär en prolongation av statens rätt att nyttja fartyget i och för sig vara önskvärd. Med hänsyn till de avsevärt höjda ersättningar som staden betingat sig för en sådan prolongation anser jag dock, i anslutning till vad i några yttranden därutinnan anförts, densamma icke böra komma till stånd på nu föreslagna villkor. Ett ståndpunktstagande i enlighet härmed utesluter givetvis icke att staten vid behov söker att, på sätt jag tidigare anfört beträffande den Göteborgs stad tillhöriga isbrytaren Göta Lejon, få disponera över Isbrytaren II.

Vad härefter angår den av envar av städerna Malmö och Gävle planerade anskaffningen av en lokalisbrytare, tillräckligt kraftig för att även kunna utföra viss kustisbrytning, finner jag det i likhet med utredningen önskvärdt att staten får viss dispositionsrätt till dessa båda isbrytare. En förutsättning härför bör dock rimligen vara, att staten deltagar i kostnaderna för fartygens anskaffande och helt bestrider kostnaderna för driften under den tid staten nyttjar fartygen. Då av vad utredningen i ärendet anfört synes framgå, att ett lägre statsbidrag än omkring  $\frac{1}{3}$  av anskaffningskostnaden icke skulle möjliggöra att dessa fartygsbyggen komme till stånd, tillstyrker jag att statens bidrag må utgå med 33 procent av samma kostnad. Enär byggnadskostnaderna för vardera fartyget enligt nu gällande priser å materialier och arbetslöner beräknats till omkring 2,2 miljoner kronor, skulle det sammanlagda statsbidraget utgöra i runt tal 1 450 000 kronor. För statsbidragets åtnjutande torde de av utredningen föreslagna villkoren böra i huvudsak gälla. Enligt dessa villkor skall staten äga befogenhet att, där så kan ske utan att fartygets huvuduppgift att stödja vintersjöfarten å fartygets hemort äventyras, nyttja fartyget för utförande av den isbrytning statens isbrytarledning finner lämpligen kunna ombesörjas av detsamma. Härmed torde åtminstone viss kompensation kunna påräknas för bortfallet av statens dispositionsrätt till Stockholms stads Isbrytaren II.

I anledning av i vissa remissyttranden gjorda uttalanden vill jag slutligen framhålla, att man med hänsyn till hittills gjorda erfarenheter knappast torde behöva hysa farhågor för att i nu förevarande fall samarbetet mellan statens isbrytarledning och vederbörande kommunala myndigheter icke skall ske på ett för staten tillfredsställande sätt samt att de av mig nu förordade uppgörelserna med städerna Malmö och Gävle icke få tagas till intäkt för en liknande överenskommelse med varje annan hamnstad som tilläventyrs skulle vilja ingå en sådan. En förutsättning för att staten skall lämna bidrag till byggandet av lokalisbrytare bör nämligen i första hand vara, att även staten har visst behov av densamma.

### **Statens medverkan vid isbrytning i Mälaren.**

Av den i betänkandet återgivna utredningen angående isförhållandena och förutsättningarna för vintersjöfart i Mälaren framgår bland annat, att sjöfarten i Mälarens djupled i regel är stängd av is från januari eller februari till någon gång i mars eller april. Med hänsyn till den betydande industri och handel, som för sitt fortlbestånd och sin utveckling äro beroende av så vitt möjligt oavbrutna sjötransporter över Mälaren, har utredningen ansett på-

kallat, att staten främjar en för vintersjöfart därstädes erforderlig isbrytning. Enligt utredningens förslag skall dylik isbrytning bestå i brytande av ränna från öppet vatten utanför Södertälje till städerna Västerås och Köping — till dessa båda städer går varutrafiken å Mälaren till övervägande del — dels vid den tidpunkt då isbildningen nått sådan svårhetsgrad, att befintlig lokal isbrytare ej längre förmår hålla ränna öppen, dels ock vid lämplig tidpunkt före islossningen. Utredningen har därvid förutsatt, att av vintersjöfarten å Mälaren intresserade kommuner och enskilda företag hålla lokal isbrytare av sådan styrka, att fartyget, sedan ränna brutits, därefter kan åtminstone en tid hålla denna öppen även vid förhållandevis svår isbildning. För den isbrytning, som sålunda skulle anordnas av staten, avser utredningen att den Stockholms stad tillhöriga Isbrytaren II tillsvidare skall tagas i anspråk.

Vid ställningstagandet till detta förslag har departementschefen framhållit, att även om hänsyn toges till den ökade statliga eller av staten disponerade isbrytarmateriel, som efter tillkomsten av den nya havsisbrytaren och de båda med statsbidrag byggda lokalisbrytarna skulle stå till förfogande för tillgodoseende av de olika, omfattande behoven av isbrytning vid landets kuster, det icke lär kunna ifrågakomma att staten skall åtaga sig att uppehålla regelbunden vintersjöfart på Mälaren. Å andra sidan är departementschefen med utredningen ense därom, att sjöfarten på Mälaren såväl till sin karaktär som till sin allmänna betydelse är i viss mån jämförbar med sjöfarten längs norrlandskusten. Med hänsyn härtill, och då ett realiserande av utredningens förslag torde innebära tillgodoseende i avsevärd grad av vederbörande orsintressen, har departementschefen tillstyrkt, att statens stöd lämnas i enlighet med sagda förslag. Brytande av ränna från öppet vatten utanför Södertälje och Västerås och Köping bör också enligt departementschefen innefatta erforderlig isbrytning i Södertälje kanal.

Vad angår frågan om den materiel, som kan stå till förfogande för nu ifrågavarande isbrytning, har departementschefen framhållit, att i det av utredningen framlagda, av Stockholms stadsfullmäktige godkända förslaget till avtal om utnyttjande för statens räkning av Isbrytaren II icke finnes angivet, att fartyget skulle få av staten användas för isbrytning jämväl i Mälaren. Vid sådant förhållande lär det, uttalar departementschefen, icke inverka på frågans bedömande att, såsom departementschefen tidigare förordat, avtalsförslaget får förfalla. Detta bör dock icke hindra att staten, då så finnes lämpligt och överenskommelse därom kan träffas, utnyttjar denna isbrytare för ändamålet. Emellertid lära även andra möjligheter stå till buds. Departementschefen har sålunda erinrat om att under de tre stränga vintrarna 1939/40—1941/42 för ändamålet anlåtats, förutom Isbrytaren II, även den finska isbrytaren Otso och den Holmens bruk i Norrköping tillhöriga isbrytaren Holmen VIII.

**Statens medverkan vid isbrytning i Vätern och Trollhätte kanal.**

*Utredningen* har för sin del funnit kravet på statligt ingripande för uppehållande av viss isbrytningsverksamhet på Trollhätte kanal och Vätern icke skäligen böra avvisas.

Den uppgift staten med avseende å denna sjöfartsväg borde ikläda sig borde enligt utredningens uppfattning vara att sörja för att under vintrar, som ej vore av större stränghet än att sjöfart med hjälp av isbrytare kunde upprätthållas, under den del av vintern, då Trollhätte kanal ej vore stängd för reparation och översyn, genom isbrytning hålla farbar ränna öppen i Trollhätte kanal och Vänersborgsviken jämte passagen vid Lurö. En förutsättning för ett sådant åtagande från statens sida borde vara, att de lokala intressen, som vore knutna till uppehållet av vintersjöfart å Vätern, ombesörjde övrig där under sådan tid erforderlig isbrytning.

För den isbrytarhjälp, som det enligt nu utvecklade grunder skulle åligga staten att lämna, borde det enligt utredningens uppfattning icke vara erforderligt att hålla en särskild staten tillhörig isbrytare. De isbrytningsuppgifter, varom här vore fråga, borde kunna fyllas av ett fartyg användbart även för andra ändamål än isbrytning. Ett sådant fartyg måste kunna upplåtas för fullgörande av erforderlig isbrytning å Vätern och Trollhätte kanal till lägre kostnad för statsverket än som uppkomme, därest staten för sagda uppgifter hölle särskild isbrytare. I anslutning till denna uppfattning hade utredningen trätt i förbindelse med det företag, Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag, som under ett flertal år enligt avtal med Trollhätte kanalverk ombesörjt isbrytning i kanalen och som sålunda ägde en betydande erfarenhet om isförhållandena därstädes. De förhandlingar utredningen fört med bolaget hade lett till, att bolaget enligt ett förslag till avtal åtagit sig att på närmare angivna villkor ställa fartyg till förfogande för utförande av ifrågavarande isbrytningsarbeten. För sagda ändamål planerade bolaget nybyggnad av ett isbrytande bogserfartyg enligt följande dimensioner, nämligen längd över allt 27,4 m, längd i konstruktionsvattenlinjen 26,0 m, mallad bredd 8,1 m, mallat djup 4,5 m, djupgående till konstruktionsvattenlinjen 3,6 m, samt med en maskinstyrka av omkring 950 indikerade, motsvarande omkring 800 effektiva hästkrafter.

Enligt det av bolaget godkända förslaget till avtal och till detta fogad skriftlig förklaring hade bolaget åtagit sig att vid anfordran ställa ett isbrytande bogserfartyg av nyss angivna dimensioner och maskinstyrka väl rustat och bemannat till kronans förfogande för isbrytning i Vänersborgsviken jämte passagen vid Lurö samt i Trollhätte kanal. Isbrytningsarbetet skulle bedrivas genom bolagets försorg enligt anvisningar, som lämnades av kronan. Därest fartyget till följd av haveri bleve stillaliggande, skulle bolaget så vitt möjligt ställa annat fartyg till kronans förfogande. Försäkringar för fartyg och besättning skulle täckas av bolaget.

Kostnaderna för statens nyttjande av sagda fartyg uppginge enligt i avtalet

närmare angivna villkor vid gångtid hela dygnet och under förutsättning av 8 mans besättning till sammanlagt 3 835 kronor per dygn.

Enligt utredningens bedömande borde ett fartyg av den storlek och maskinstyrka, som bolaget utfäst sig att tillhandahålla, bliva tillfyllest för de isbrytningsuppgifter, vilka i varje fall under milda och normalt stränga vintrar kunde ifrågakomma. Därest ledningen av statens isbrytningsverksamhet skulle finna, att med den isbrytarmateriel bolaget kunde tillhandahålla nöjaktig isbrytning ej kunde uppehållas i angivna områden av Vänern och i Trollhätte kanal, borde sagda ledning ej sakna möjlighet att dit dirigera annan isbrytarmateriel.

*Departementschefen*, som redogjort för de i ärendet avgivna yttrandena, har för egen del anfört följande.

Vad angår varutrafiken i Trollhätte kanal och å Vänern är att märka, att vissa vid nämnda sjö belägna hamnar utgöra ut- och införselhamnar för några av landets större och mera betydelsefulla industrier. Beträffande möjligheten att uppehålla vintersjöfart å Vänern framgår av betänkandet, att dylik sjöfart anses under normala vintrar kunna med hjälp av tillräckligt kraftig isbrytare fortgå utan annat avbrott än som föranledes av att Trollhätte kanal varje vinter för en tid av minst omkring sex veckor måste på grund av reparation eller översyn avstängas för trafik. Genomsnittligt anses alltså under angivna förhållanden seglationstiden kunna fortgå upp till tio månader, vilket skulle innebära en ökning med omkring två månader av seglationstiden under nuvarande förhållanden.

Såsom utredningen erinrat har riksdagen tidigare funnit statens medverkan till uppehållande av vintersjöfart å Trollhätte kanal befogad, i det riksdagen å beredskapsstat anvisat ett anslag å 600 000 kronor till byggande av en isbrytare för sagda ändamål. Enär anledning emellertid icke förelegat att sätta beredskapsstaten i kraft, har denna medelsanvisning hittills icke tagits i bruk. Jag finner i likhet med utredningen skäligt, att det nu vidtages åtgärder för förverkligandet av tanken på statligt stöd åt isbrytningsverksamheten i Trollhätte kanal och Vänern, samt har intet att erinra mot att stödet lämnas i den form och omfattning som utredningen föreslagit. Att staten skulle, såsom i några av de avgivna yttrandena påyrkats, ytterligare utsträcka sin insats med avseende å denna verksamhet kan jag däremot icke förorda. Den uppgift, staten alltså skulle åtaga sig, vore att sörja för att genom isbrytning hålla farbar ränna öppen i Trollhätte kanal och Vänersborgsviken jämte passagen vid Lurö. De lokala intressen, som äro knutna till uppehållandet av vintersjöfart å Vänern, skulle således hava att ombesörja övrig där erforderlig isbrytning.

Enligt ett av utredningen efter förhandlingar med Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag uppgjort förslag till avtal har bolaget åtagit sig att för en tid av tio år ställa visst fartyg till förfogande för utförande av den isbrytning, som sålunda skall åligga staten. Några av de myndigheter, som yttrat sig i denna del av ärendet, hava ifrågasatt fartygets lämplighet för uppgiften. I anledning härav må framhållas, att det icke enligt avtalet skulle

föreligga någon skyldighet för staten att nyttja fartyget och att alltså, därest detsamma skulle befinnas mindre tjänligt för ändamålet, staten vore oförhindrad att i annan ordning lämna sitt bidrag till förevarande isbrytningsverksamhet. Jag vill vid sådant förhållande, och när den av bolaget betingade ersättningen för statens nyttjande av fartyget icke synes oskäligen, föreslå att Kungl. Maj:t hos riksdagen hemställer om bemyndigande att med bolaget träffa avtal om isbrytning i Vänerne och Trollhätte kanal i huvudsaklig överensstämmelse med vad det föreliggande avtalsförslaget därom innehåller.

### **Statens medverkan vid isbrytning till stöd åt fisket å västkusten.**

Utredningen har på närmare anförda skäl (s. 79 i statsrådsprotokollet) kommit till den uppfattningen, att vid svåra isvintrar skulle genom statens försorg tillhandahållas viss isbrytarhjälp åt fisket vid följande platser, nämligen å Bohuskusten vid Hönöklova och Hönö röd, vid Marstrand, vid Lysekil eller Gravarne och vid Strömstad samt å Hallandskusten vid Varberg.

Till fullgörande av vad sålunda skulle åvila kronan hade Göteborgs Bogserings- och Bärgnings Aktiebolag enligt det tidigare omnämnda förslaget till avtal med kronan rörande isbrytning i Vänerne och Trollhätte kanal även åtagit sig att efter anmodan av kronan med efter isförhållandena lämpade bogserbåtar biträda fisket vid Hönöklova och Hönö röd samt, i den mån så låte sig göra med hänsyn till bolagets andra åtaganden, jämväl vid Marstrand och Varberg. För dessa fartyg skulle kronan betala ersättning enligt den för sådant arbete vid den tidpunkt, då assistensen ifrågakomme, i Göteborg allmänt tillämpade taxan. Utredningen förordade, att detta förslag till överenskommelse bleve av Kungl. Maj:t godkänt.

Den hjälp, som erfordrades för fisket å norra Bohuskusten, företrädesvis vid Gravarne eller Lysekil och Strömstad, förutsätter utredningen skola lämnas av fiskeridirectionens undersöknings- och bevakningsfartyg Skagerak, vilket står under inseeende av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt under vintermånaderna skall användas för lämnande åt fiskarna av hjälp med isbrytning och bogsering genom isen jämte annan erforderlig assistens.

*Departementschefen*, som redogjort för de i ärendet avgivna yttrandena, har för egen del anför, bland annat, följande.

Härutinnan är då att märka, att enligt det av utredningen med Göteborgs Bogserings- och Bärgnings Aktiebolag preliminärt träffade avtal, vilket av mig tidigare tillstyrkts såvitt avser isbrytning i Vänerne och Trollhätte kanal, bolaget även åtagit sig att mot viss ersättning efter anmodan av statens isbrytarledning med efter isförhållandena lämpade bogserbåtar biträda fisket vid Hönöklova och Hönö röd samt, i den mån så låter sig göra med hänsyn till bolagets andra åtaganden, jämväl vid Marstrand och Varberg. Avtalet i denna del innebär alltså ett åtagande från bolagets sida att mot ersättning utföra viss isbrytning men icke någon förpliktelse för staten vare sig att taga bolagets

tjänster i anspråk eller att eljest ersätta bolaget för detta dess åtagande. Redan vid sådant förhållande lärer anledning icke föreligga att avstyrka förslaget. Då därtill kommer, att detsamma synes innebära en ingalunda betydelselös förstärkning av isbrytarberedskapen för västkustfisket, vill jag efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet tillstyrka att förslaget även i denna del i huvudsak biträdes av Kungl. Maj:t. Emellertid pågår för närvarande, enligt vad jag inhämtat, en utredning rörande ordnandet av nyssnämnda beredskap. Skulle utredningen giva till resultat, att bolagets biträde lämpligen bör lämnas å andra platser än de i avtalet angivna, bör Kungl. Maj:t söka att med bolaget träffa överenskommelse om sådana jämkningar i avtalet som härav kunna föranledas. Därjämte synas i avtalstexten orden »Statens isbrytarledning» böra utbytas mot orden »länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus eller i Hallands län eller annan myndighet som Kungl. Maj:t förordnar».

### **Kostnadsberäkningar m. m.**

*Utredningen* har framlagt beräkningar av de engångskostnader och av de årliga reguljära kostnader som en isbrytarberedskap av den omfattning utredningen förordat kan antagas föranleda. Utredningen har därvid förutskickat, att ifrågavarande beräkningar måste bli osäkra med hänsyn till dels den onormala prisnivå som för närvarande rådde, dels ovissheten om det prisläge med vilket man borde räkna för framtiden, dels ock omöjligheten att verkställa några förhandskalkyler med avseende å frågan huru isförhållandena kunde komma att gestalta sig.

### **Engångskostnader m. m.**

*Utredningen* framhåller, att man för en beräkning av kostnaderna för den till *nyanskaffning föreslagna statsisbrytaren* måste taga ståndpunkt till frågan med vilket propellermaskineri fartyget borde utrustas. För lösning av detta spörsmål hade utredningens sakkunnige, ingenjören *Seldén*, framlagt fyra olika förslag.

*Departementschefen* har framhållit, att för närvarande betydande materialsvårigheter föreligga på varvsindustriens område. Detta har också utgjort en av anledningarna till att departementschefen icke ansett sig böra förorda en från skilda håll påyrkad utvidgning av utredningens program för nybyggnad av isbrytarfartyg. Då departementschefen å andra sidan funnit sig nu kunna biträda utredningens förslag i denna del, har departementschefen till stöd härför åberopat förutom tidigare av honom anförda skäl, jämväl den omständigheten att, enligt vad som framgår av statens industrikommissions yttrande i detta ärende, materialsvårigheterna dock inte äro så stora att de utgöra ett oöverkomligt hinder mot byggnadsprogrammets genomförande. Departementschefen har alltså förordat, att medel härför redan nu äskas av riksdagen. Emellertid synes det departementschefen få ankomma på Kungl. Maj:t

att bedöma vid vilken tidpunkt dessa fartygsbyggen lämpligen böra igångsättas.

Vad angår engångskostnaderna för programmets genomförande äro dessa i viss mån beroende av vilket framdrivningsmaskineri som väljes för den föreslagna öresundsisbrytaren. Härutinnan hava olika meningar yppats såväl inom utredningen som i de i ärendet avgivna yttrandena. Utredningen har haft att taga ställning till fyra olika alternativ. Departementschefen har framhållit, att han icke är beredd att nu taga ställning till denna fråga utan förordnat, att avgörandet rörande den konstruktion som väljes för framdrivningsmaskineriet må träffas först i samband med beslutet om fartygsbyggets igångsättande. Ett dylikt uppskov med frågans lösning kan, framhåller departementschefen, såtillvida medföra en fördel, att under tiden ytterligare erfarenheter eller upplysningar möjligen kunna vinnas rörande lämpligheten för ändamålet av det som alternativ III betecknade maskineriet, vilket utgör en tämligen ny konstruktion och därför i den storleksordning, varom här är fråga, hittills knappast prövats under svårare isförhållanden.

Utredningen har beräknat anskaffningskostnaden för Öresundsisbrytaren, därest denna förses med det sistnämnda, av utredningens majoritet förordade maskineriet, till 5,2 miljoner kronor. Övriga tre av utredningen angivna alternativ har utredningen kostnadsberäknat till respektive 5,3, 5,65 och 5,5 miljoner kronor. Dessa kostnadskalkyler, mot vilka ingen erinran riktats i de i ärendet avgivna yttrandena, synas departementschefen i nuvarande läge kunna läggas till grund för anslagsberäkningen, därvid med hänsyn till vad departementschefen nyss förordnat det högsta av beloppen tills vidare bör bliva bestämmande för densamma. Då emellertid färdigställandet av isbrytaren måste taga avsevärd tid, synes departementschefen ett belopp av 2,5 miljoner kronor vara tillräckligt för att täcka den på nästkommande budgetår fallande delen av anskaffningskostnaden.

Enär av departementschefen förordnat statsbidrag till en var av städerna Malmö och Gävle för byggandet av en isbrytare lärer böra utbetalas först sedan isbrytaren färdigställts, samt detta icke i någotdera fallet kan beräknas ske under nästkommande budgetår, erfordras, framhåller departementschefen, härutinnan för närvarande allenast inhämtande av riksdagens bemyndigande för Kungl. Maj:t att på i huvudsak de villkor som förut av departementschefen angivits bevilja dylika statsbidrag.

### **Årligen återkommande kostnader.**

Beträffande den verkställda beräkningen av ifrågavarande kostnader får utskottet hänvisa till s. 87—97 i statsrådsprotokollet. Här må framhållas, att utredningen uppskattat de sammanlagda utgifterna för drift och underhåll av statens isbrytarfartyg till 640 000 kronor för år samt bemanningskostnaderna till ungefär 280 700 kronor för år. Enligt en vid utredningens betänkande fogad reservation hava de årliga bemanningskostnaderna vid militär och vid civil bemanning beräknats till i runt tal 95 900 kronor respektive

283 775 kronor. *Departementschefen* har härutinnan inledningsvis anfört följande.

Såsom utredningen själv framhållit, måste de av densamma verkställda kostnadsberäkningarna vara osäkra med hänsyn såväl till den nuvarande onormala prisnivån som till ovissheten om det framtida prisläget och omöjligheten att förutse hur isförhållandena komma att gestalta sig i framtiden. Detta gäller beträffande kostnaderna både för drift, underhåll och bemanning av statens isbrytarfartyg och för förhyrning av isbrytare. Genom utredningens beräkningar torde man dock ha erhållit en ungefärlig uppfattning om de årliga kostnader, som en isbrytarberedskap i enlighet med den av mig förordade planen skulle draga. Då dessa beräkningar emellertid icke giva direkt ledning för besvarande av frågan, vilken *ökning* av kostnaderna för statens isbrytarverksamhet som skulle föranledas av planens genomförande, men denna fråga är av särskilt intresse i detta sammanhang, torde jag nu få upptaga densamma till behandling. Dessförinnan vill jag dock understryka, att då jag härvid kommer att stöda mig på utredningens kalkyler, även mina uppskattningar givetvis äro förenade med stor osäkerhet.

Av departementschefens beräkningar i sådant avseende framgår, att anskaffandet av en ny statsisbrytare skulle medföra en ökning av driftkostnaderna och de ordinära underhållskostnaderna för statens isbrytarfartyg med allenast högst 10 000 kronor för år. I fråga om personalkostnaderna skulle desamma efter tillkomsten av den nya isbrytaren komma att ökas med ungefär 14 000 kronor.

Med avseende å förräntnings- och amorteringskostnaderna samt kostnaderna för förhyrning av isbrytare har *departementschefen* anfört följande.

Utredningen har i sin sammanställning över de hittillsvarande årskostnaderna för statens isbrytarverksamhet även medtagit *förräntnings- och amorteringskostnaderna* för det i de statliga isbrytarfartygen nedlagda kapitalet å 5,5 miljoner kronor. Efter anskaffandet av ytterligare en statsisbrytare för 5,2 miljoner kronor samt utbetalandet av statsbidrag för byggandet av två lokalisbrytare med omkring 1 450 000 kronor skulle enligt denna i och för sig riktiga tankegång statens årliga förräntnings- och amorteringskostnader för isbrytarmateriel, vilka kostnader under de senaste budgetåren enligt utredningens beräkningsgrunder uppgått till cirka 320 000 kronor, komma att mer än fördubblas och enligt samma grunder utgöra nära 700 000 kronor.

Vad slutligen angår den inverkan, som genomförandet av de av mig tidigare förordade nybyggnads- och verksamhetsprogrammen skulle öva å statens *kostnader för förhyrning av isbrytare*, så måste densamma antagas vara av delvis förbilligande men delvis även fördyrande karaktär.

Sålunda bör tillkomsten av tre nya av staten ägda eller disponerade isbrytare vara ägnad att nedbringa de kostnader av angivet slag, som enligt vad förfarenheten utvisar staten under stränga isvintrar nödgas åsamka sig. Ehuru storleken av denna utgiftsbesparing undandrar sig varje något så när tillförlitlig beräkning, bör hänsyn till denna besparing tagas vid bedömandet av byggnadsprogrammets värde. Vidare kommer, sedan Stockholms stad i december 1943 uppsagt avtalet med kronan angående den staden tillhöriga Isbrytaren II att upphöra med utgången av innevarande kalenderår, de hittills från handels- och sjöfartsfonden utgående årliga avgifterna om 26 500 kronor för statens dispositionsrätt till detta fartyg att därmed bortfalla.

Å andra sidan kan följden av denna uppsägning givetvis bliva den, att staten för förhyrning av Isbrytaren II eller något annat isbrytarfartyg vid eu-

staka tillfällen blir nödsakad utgiva belopp, som mångdubbelt överstiga det sist angivna. Därjämte skulle ett godtagande från riksdagens sida av den av mig förordade planen för ordnande av statens isbrytarverksamhet antagligen medföra, att isbrytare komme att förhyras oftare än tidigare varit fallet. Jag syftar då särskilt på isbrytningsplanen i vad den avser Mälaren samt Trollhätte kanal och Vänern. Man läser alltså böra räkna med, att även framdeles vissa förhyrningskostnader skola uppkomma. Sälunda har utredningen i sina kalkyler för förhyrning av Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag tillhörig isbrytare enligt det av mig tillstyrkta avtalsförslaget upptagit en årskostnad av i medeltal 72 000 kronor, därav 48 000 kronor skulle belöpa på isbrytning i Trollhätte kanal och å Vänern samt 24 000 kronor skulle avse isbrytning till stöd åt västkustfisket. Då underlag saknas för en härifrån avvikande kostnadsberäkning, torde dessa belopp böra godtagas. Erinras må emellertid, att samtliga utgifter för isbrytning till stöd åt västkustfisket framdeles liksom hittills lära böra bestridas från anslag å nionde huvudtiteln.

Enligt vad jag tidigare förordat skall staten vidare i samband med beviljande av statsbidrag till byggandet av två lokalisbrytare tillförsäkra sig rätt att under vissa förutsättningar nyttja dessa fartyg mot det att staten svarar för alla kostnader för nyttjandet. Utredning saknas rörande storleken av dessa kostnader. Frågan härom blir dock verkligt aktuell först sedan fartygen färdigställts.

Allenast under 4 av de 18 senaste budgetåren har förhyrning för kronans räkning av isbrytare ägt rum. Under ett av åren ha utgifterna för förhyrningen bestritts från anslaget till oförutsedda utgifter, medan de under övriga tre år på grund av särskilda omständigheter kunnat täckas med medel från fjärde huvudtiteln. Godkänner riksdagen det av mig tillstyrkta avtalet med Göteborgs Bogserings- och Bärnings Aktiebolag angående förhyrning av isbrytare för statens räkning, bör därav tillika följa att riksdagen ställer medel för ändamålet till Kungl. Maj:ts förfogande. Dessa medel böra emellertid lämpligen beräknas så, att de kunna antagas komma att förslå jämväl för förhyrning av isbrytare i de övriga fall, då statsisbrytarna icke räcka till eller lämpligen kunna användas för den å staten ankommande isbrytarverksamheten. Medelsanvisningen, som bör erhålla förslagsanslags natur, synes för nästkommande budgetår kunna fastställas till 100 000 kronor.

Det är givetvis ur flera synpunkter svårt att draga en bestämd gräns mellan den isbrytarverksamhet, som bör åvila staten och den som bör ankomma på kommuner och enskilda. De allmänna riktlinjer i fråga om ansvarsfördelningen av isbrytarberedskapen, som departementschefen angivit, innebära i allt väsentligt en fortsättning av hittills tillämpad praxis. Huvudregeln blir enligt dessa riktlinjer, att staten svarar för all havsisbrytning. Med avseende å kustisbrytningen ankommer det på statens isbrytarledning och måhända även i viss mån på statsisbrytarnas befälhavare att allt efter omständigheterna i de särskilda fallen avgöra, om och i vilken omfattning staten skall utföra kustisbrytning. Lokalisbrytning skall icke åvila staten som en skyldighet, men staten bör, då så låter sig göra, här träda hjälpende emellan. Dessa riktlinjer synas utskottet kunna i princip läggas till grund för ett allmänt ordnande åtminstone tills vidare av statens isbrytarverksamhet.

Vad beträffar det närmare programmet för ordnandet av statens isbrytarverksamhet övergår utskottet först till behandling av frågan om isbrytning till stöd för norrlandssjöfarten.

*Utskottet.*

Statens verksamhet för att i möjligaste mån hålla sjöfarten efter norrlandskusten i gång bedrivs för närvarande i regel så, att en av de båda statsisbrytarna vid början av isläggningen uppe i Bottenviken biträder sjöfarten i dessa farvatten och därefter allteftersom isbildningen fortskrider dirigeras söderut för assistans åt fartyg på resa till eller från hamnar i mellersta och södra Norrland. På motsvarande sätt ehuru i omvänd ordning plägar en av isbrytarna på våren så snart förhållandena det medgiva bryta rännor längs hela norrlandskusten och in till hamnarna därstädes. Under särskilt stränga isvintrar bruka båda statsisbrytarna anlitas till hjälp åt sjöfarten på Norrland.

Till närmare granskning har nu upptagits spörsmålet huruvida genom statens försorg ytterligare en förstärkning av isbrytarberedskapen på norrlandskusten är av behovet påkallad. I samband därmed har dryftats vilka åtgärder, som i sådant syfte böra vidtagas. I vissa motioner har i detta avseende påyrkats en utbyggnad av vårt statsisbrytarbestånd. Utskottet vill redan nu framhålla, att enligt utskottets mening en förlängning av skeppningssäsongen för Norrland verksamt skulle bidra till främjandet av utvecklingen av det norrländska näringslivet och därvid vara till gagn för riket i dess helhet. Därom torde några meningsskiljaktigheter icke råda.

Den frågan uppställer sig emellertid, huruvida en förlängd seglationstid kan vinnas endast genom insättandet av en särskild för Norrland avsedd statsisbrytare. Framhållas må, att vid vintrar av mer än normal stränghet, då farvattnen utefter våra kuster äro isbelagda, och statlig isbrytarhjälp kan påkallas samtidigt från olika håll, det redan av kostnadsskäl torde få anses uteslutet, att staten för omedelbar tjänst kan hålla isbrytarmateriel av härför tillräcklig omfattning och kapacitet. Det anspråk, som man vid särskilt svåra vintrar torde kunna ställa på staten, är, att staten håller öppna de ur kommunikationssynpunkt mest betydelsefulla sjöfartsvägarna. Vad åter beträffar vintrar av normal stränghet synes den förebragta utredningen hava ådagalagt, att med den nu föreslagna förstärkningen av isbrytarmaterielen statsisbrytarna med avseende å havsisbrytningen torde bliva i stånd att i ökad omfattning tillgodose norrlandstrafikens behov.

Ett avgörande hinder för en förlängd vintersjöfart på Norrland synes emellertid utskottet bestå däri, att tillgång i allmänhet saknas i fråga om lämpliga kust- och lokalisbrytare. Den assistans, vilken påkallas utefter norrlandskusten, avser icke allenast havsisbrytning i egentlig mening utan tillika såväl kust- som ren lokalisbrytning. Ett öppethållande genom statens försorg av den utefter kusten gående allmänna sjötrafiken måste med nödvändighet förutsätta, att angöringsleder brytas till hamnar och lastageplatser. Härför erfordras kust- och lokalisbrytare. Då såsom nämnts dylik isbrytningsmateriel i allmänhet saknas, har detta haft till följd, att statens isbrytare, där så varit möjligt, brutit rännor in till och i hamnarna. Fråga uppstår emellertid huruvida de olika samhällena utefter norrlandskusten — särskilt i vad gäller området norr om Gävle, där issvårigheterna torde få anses vara störst — kunna tänkas framdeles komma att anskaffa mot isbrytningsbehovet svarande kustförbindande isbrytarmateriel. Vad kommunerna beträffar torde av kostnads-

skäl utsikterna härtill icke vara stora. I fråga om industrierna synas dessa, enligt vad som hittills framkommit, icke hava visat något större intresse för anskaffning av dylik materiel. Det delvis isbrytande bogserbåtbestånd, som finnes att tillgå, torde vara otillräckligt i fråga om såväl antal som kapacitet. Vid angivna förhållanden synes det utskottet kunna med fog ifrågasättas, huruvida en uppdelning av isbrytarverksamheten mellan staten å ena samt lokalmyndigheter och enskilda å andra sidan lämpligen bör ske efter ovan angivna allmänna riktlinjer d. v. s. i havs-, kust- och lokalisbrytning och om icke en annan form för betjäning av isbrytarverksamheten bör kunna väljas, som mera smidigt anpassar sig efter de speciella förhållanden, som utmärka Norrlands isbrytningsbehov. Utskottet vill därför ifrågasätta, huruvida icke staten organisatoriskt borde ombesörja isbrytningen ovanför Gävlebukten, i den mån näringslivets skeppningsbehov och andra nödvändiga sjötrafikbehov in till land och ut till öppet vatten anmäla sig. Utskottet håller före, att en anordning sådan den nu skisserade, där staten alltså bedriver isbrytningen i egen regi, skulle underlätta och eljest medverka till ökad effektivitet av isbrytarberedskapen på Norrland, varigenom den norrländska vintersjöfarten bättre än hittills skulle kunna påräkna det bistånd, den behövde och rimligtvis kunde göra anspråk på. Utskottet förmenar vidare, att ett enhetligt handhavande av isbrytningsuppgifterna på sätt här ifrågasatts sannolikt skulle möjliggöra en mera rationell användning av isbrytarmaterielen. Utskottet är fullt medvetet om att detta uppslag innebär flera problem, bland annat, med avseende å såväl avvägningen av de lokala intressenas angelägenhetsgrad som de ekonomiska mellanhavandena mellan staten och de av isbrytningen berörda intressena. Utskottet anser emellertid den antydda utvägen, som icke berörs av isbrytarutredningen, vara förtjänt att bliva föremål för närmare utredning och hemställer alltså att riksdagen härom gör framställning hos Kungl. Maj:t.

De i motionerna I: 287 och II: 464 väckta frågorna om den nuvarande isbrytarledningens omorganisation och om isbrytarfartygens bemanning torde lämpligen kunna undersökas i samband med den nu föreslagna utredningen om isbrytningens framtida organisation. Desamma böra följaktligen icke nu påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd. Samma bör bliva förhållandet med vad i motionerna I: 280 och II: 452 samt I: 283 och II: 457 yrkats om ökad isbrytarberedskap för Norrland. Nu nämnda motioner torde alltså härigenom få anses besvarade liksom motionen II: 462, som närmast syftar till en förut-sättningslös utredning angående möjligheterna för en utökad vintersjöfart på Norrland.

Den föreslagna planen med avseende å behovet av havsisbrytning inom de vattenområden, som utgöras av Södra Kvarken och Östersjön innebär i korthet, att leden Stockholm—Åbo, i vad uppehållande av denna förbindelse ankommer på Sverige, skulle i huvudsak vara en Stockholms stads angelägenhet, under det att en av de nu befintliga statsisbrytarna skulle alltefter omständigheterna disponeras för lederna Stockholm—Visby och Trelleborg—Sassnitz. Utskottet finner den sålunda föreslagna avvägningen av sta-

tens medverkan beträffande isbrytarberedskapen på ifrågavarande vattenområden godtagbar.

Beträffande farvattnen i Öresund må framhållas, att Sveriges förbindelser med kontinenten huvudsakligast gå över dessa vatten, vilka också utgöra en betydelsefull led för den oceangående trafiken till och från Östersjön. Öppethållande av Öresund måste därför vara av utomordentlig betydelse. Kravet på en förstärkning av isbrytarberedskapen i dessa vatten är därför i hög grad befogat. Bärande skäl synas utskottet alltså föreligga för anskaffandet av en i första hand för Öresund avsedd havsisbrytare. Såsom av utredningen i ärendet framgår föreligga möjligheter att utnyttja denna isbrytare dels i stället för, dels ock såsom komplement till de övriga båda havsisbrytarna å dessa fartygs arbetsområden utefter norrlandskusten, i Södra Kvarnen och norra Östersjön. Utskottet tillstyrker alltså, att detta fartyg kommer till stånd. Mot förslaget, i vad det avser typ och storleksordning för fartyget, har utskottet icke något att erinra.

Med avseende å havsisbrytningen i Kattegatt och Skagerack må framhållas, att den av Göteborg ägda isbrytaren Göta Lejon tidigare vid vissa tillfällen då behov förelegat tagits i anspråk för havsisbrytning i dessa vatten. Utredningen har framlagt förslag till kontrakt med Göteborgs stad om förhyrning av ifrågavarande isbrytare för statlig havsisbrytning. Utskottet finner i likhet med departementschefen, att de ersättningar, som staten enligt kontraktsförslaget skulle hava att erlægga enbart för rätten att disponera fartyget, äro av sådan storleksordning, att ifrågavarande avtal icke rimligen bör godkännas. Vid uppkommande behov torde man i stället liksom hittills få söka träffa tillfälliga dispositioner i syfte att för ändamålet förfoga över Göta Lejon.

Utskottet övergår här efter till frågan om statens medverkan vid kustisbrytning. Såsom inledningsvis antytts torde någon allmängiltig regel vem bestyret med kustisbrytning skall åvila svårligen kunna uppställas utan har överlämnats åt praxis att åstadkomma en fördelning av ansvaret och kostnaderna härför. Fall kunna i enlighet härmed förekomma, där åtgärder från statens sida skäligen kunna anses påkallade för stärkande av isbrytarberedskapen utefter kusterna. Förslag har i sådant hänseende nu framförts om statsbidrag till byggande av kommunala isbrytarfartyg. Förslaget innebär, att envar av städerna Gävle och Malmö skulle erhålla statsbidrag för anskaffning av en lokalisbrytare, tillräckligt kraftig för att även kunna utföra viss kustisbrytning. I de fall isbrytarna ej erfordrades för hemortens behov skulle de kunna utnyttjas av staten även för isbrytning vid andra platser. För bestridandet av de med anskaffning av ifrågavarande båda isbrytare förenade kostnaderna skulle statsbidrag utgå med 33 procent av samma kostnader. De förpliktelser, som staten åtager sig för anskaffandet av dessa båda lokala isbrytare, synas utskottet vara ägnade att önskvärt förstärka vår isbrytarberedskap. I motionerna I: 282 och II: 458 har yrkats att Gävle stad utöver nämnda bidrag borde tillerkännas belopp motsvarande hälften av beredskapskostnaderna för fartyget. Utskottet anser, att denna fråga är av

beskaffenhet att böra bliva föremål för överväganden från fall till fall. Motionerna få anses härigenom vara besvarade. De för bidragets åtnjutande föreslagna villkoren synas utskottet jämväl kunna godtagas. Vidkommande det med Stockholms stad preliminärt träffade avtalet om utnyttjande för statens räkning av den staden tillhöriga Isbrytaren II synes utskottet den av staden begärda ersättningen alltför hög. Utskottet anser därför i likhet med departementschefen, att avtalet i fråga icke bör godkännas.

Förslaget i vad det avser en förstärkning genom statens försorg av isbrytartjänsten i Mälaren synes utskottet motiverat med hänsyn till det allmänna intresse, som en utvidgad skeppningssäsong därstädes onekligen utgör, och tillstyrker alltså förslaget i fråga.

Utskottet finner vidare goda skäl tala för att staten medverkar till uppehållande av vintersjöfart å Trollhätte kanal och Vänern. Det berättigade häri har tidigare vitsordats av riksdagen, som år 1939 å beredskapsstat anvisat ett anslag av 600 000 kronor till byggande av en isbrytare för ändamålet, vilken medelsanvisning emellertid hittills icke tagits i anspråk. Mot omfattningen av och sättet för fullgörande av de isbrytaruppgifter, som skulle åvila staten, har utskottet icke något att erinra. Enligt det med Göteborgs Bogserings- och Bärgnings Aktiebolag preliminärt träffade avtalet skulle bolaget för en tid av tio år mot viss ersättning ställa ett isbrytande bogserfartyg till förfogande för utförande av ifrågavarande isbrytningsarbeten. Då den i avtalet stipulerade ersättningen får anses rimlig och avtalsbestämmelserna i övrigt godtagbara får utskottet föreslå, att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att med bolaget träffa avtal i enlighet med det preliminära förslaget.

Enligt nämnda förslag till avtal åtager sig bolaget jämväl viss isbrytning till hjälp åt västkustfisket. Åtagandet innebär, att bolaget mot viss ersättning med efter isförhållandena lämpade bogserbåtar biträder fisket vid Hönöklova och Hönö röd samt, i den mån så låter sig göra med hänsyn till bolagets andra åtaganden, jämväl vid Marstrand och Varberg. Å andra sidan innebär åtagandet, som departementschefen framhållit, icke någon förpliktelse för staten vare sig att taga bolagets tjänster i anspråk eller att eljest ersätta bolaget för detta dess åtagande. Statens medverkan vid denna isbrytning förutsätter, att fiskeflottan på bohus- och hallandskusterna sammanföres till ett mindre antal platser, där isbrytande fartyg skulle lämna hjälp. Avtalsförslaget synes utskottet icke innebära en fullt tillfredsställande lösning av västkustfiskets isbrytarfråga. Särskilt vad beträffar fisket norr om Lysekil har dess isbrytningsproblem icke enligt utskottets mening i tillräcklig grad beaktats i det föreliggande förslaget. Med hänsyn till västkustfiskets betydelse för landet i dess helhet hade det enligt utskottets mening varit synnerligen önskvärt om, såsom i motionerna I: 288 och II: 463 yrkats, isbrytarhjälp kunnat lämnas vid ett större antal platser än som i avtalsförslaget avses. Såsom departementschefen framhållit pågår emellertid utredning angående frågan om förstärkning av isbrytarberedskapen för västkustfisket. Därest utredningen skulle giva till resultat, att bolagets biträde lämpligen bör lämnas å andra platser

än de i avtalet angivna, har departementschefen förutsatt, att Kungl. Maj:t kommer att med bolaget söka träffa överenskommelse om sådana jämkningar i avtalet som härav kunna beröras. Härvid bör det av utskottet ovan angivna området särskilt komma i fråga. Under sådana förhållanden finner sig utskottet kunna föreslå, att avtalsförslaget jämväl i denna del godkännes av riksdagen. Ifrågavarande motioner torde få anses besvarade genom vad utskottet sålunda anför.

Utskottet övergår härefter till frågan om kostnadsberäkningarna, först i vad avser engångskostnaderna. Vidkommande den föreslagna öresundsisbrytaren är, såsom i ärendet upplysts, en beräkning av kostnaderna för densamma i hög grad beroende på vilket propellermaskineri som väljes. Olika alternativ hava härvidlag framställts. Departementschefen, som ansett att avgörandet rörande den konstruktion, som väljes för maskineriet i fråga, bör träffas först i samband med beslutet om fartygsbyggets igångsättande, har preliminärt beräknat anskaffningskostnaden för nämnda isbrytare till 5 650 000 kronor, av vilket belopp 2 500 000 kronor befunnits tillräckligt för att täcka den på nästa budgetår fallande delen av anskaffningskostnaden. Då icke något torde vara att erinra mot den sålunda uppskattade medelsanvisningen tillstyrker utskottet, att riksdagen nu anvisar sistnämnda belopp.

Såsom departementschefen framhållit lära de föreslagna statsbidragen till en var av städerna Malmö och Gävle för byggandet av en isbrytare icke böra utbetalas förrän dessa fartyg färdigställts. Då detta icke kan beräknas ske under nästa budgetår, erfordras alltså icke nu någon medelsanvisning.

I fråga om de årligen reguljära kostnaderna kommer tillkomsten av en ny statsisbrytare att i första hand föranleda ökade utgifter för såväl drift och underhåll som bemanning av statens isbrytarfartyg. Departementschefen har i detta avseende framlagt vissa beräkningar, till vilka utskottet icke nu anser sig böra taga närmare ställning, då anvisandet av medel för ändamålet för nästa budgetår icke är erforderligt.

Den plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet, som utskottet ovan tillstyrkt, innefattar, bland annat, att enligt det förordade avtalet med Göteborgs Bogserings- och Bärgnings Aktiebolag viss förhyrning av isbrytare för statens räkning skall ske. Härför har beräknats ett anslag av 100 000 kronor, vilket belopp anses komma att förslå jämväl för förhyrning av isbrytare i de övriga fall, då statsisbrytarna icke räcka till eller lämpligen kunna användas för den å staten ankommande isbrytarverksamheten. Den sålunda verkställda kostnadsberäkningen, vilken givetvis är i hög grad osäker, synes utskottet kunna godtagas. Utskottet tillstyrker alltså, att ett anslag av nämnda storlek anvisas för nästa budgetår.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må

a) godkänna den av departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 18 februari 1944 förordade planen för ordnande av statens isbrytarverksamhet,

b) besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av i huvudsak de dimensioner, som av departementschefen förordats, för en beräknad kostnad av högst 5 650 000 kronor,

c) bemyndiga Kungl. Maj:t

att på av departementschefen förordade villkor bevilja en var av städerna Malmö och Gävle statsbidrag med 33 procent av kostnaderna för anskaffande av en lokalisbrytare av i huvudsak de dimensioner och med den maskinstyrka, som i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 18 februari 1944 angivits

samt att med Göteborgs Bogserings- och Bärgnings Aktiebolag träffa avtal angående förhyrande av bolaget tillhörande isbrytande bogserbåtar i huvudsaklig överensstämmelse med i berörda statsrådsprotokoll angivna förslag

d) för budgetåret 1944/45 under tionde huvudtiteln anvisa

1) till *Statens isbrytarverksamhet: Anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg* ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor,

2) till *Statens isbrytarverksamhet: Förhyrning av isbrytarfartyg* ett förslagsanslag av 100 000 kronor,

e) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville i enlighet med vad utskottet ovan anfört låta utreda frågan om sättet för isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten jämte i samband därmed stående spörsmål;

II. att motionerna I: 280 och II: 452, I: 282 och II: 458, I: 283 och II: 457, II: 462, I: 287 och II: 464 samt I: 288 och II: 463 må anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 15 juni 1944.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Pauli, Grånebo, Bernhard Nilsson, Bäckström, Bäcklund, Holmström, Heiding, Boman* och *Gillström*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Persson* i Falla, *Persson* i Tidaholm, *Holmdahl, Olsson* i Kullenbergs-  
torp, *Wallentheim, Nilsson* i Steneberg, *Viklund* och *Lindholtm*.

---