

Nr 173.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående organisationen av statens isbrytarverksamhet; given Stockholms slott den 28 februari 1947.

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

GUSTAF.

Gunnar Myrdal.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 28 februari 1947.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFÖRSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Myrdal.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1941 tillkallade dåvarande chefen för handelsdepartementet den 12 juli 1941 generallotsdirektören T. P. J. Petersson, dåvarande kommandören vid flottan, numera konteramiralen i amiralitetets reserv M. E. Giron, direktören G. J. Göranson, försäkringsdirektören N. E. T. Kihlbom, f. d. vicekonsuln C. W. Norenberg, sjökaptenerna O. A. Nordborg och G. S. Osvald samt kommerserådet K. H. Sjöholm att verkställa utredning av frågan om den statliga isbrytarberedskapen, därvid tillika uppdrogs åt generallotsdirektören Petersson att i egenskap av ordförande leda utredningsmännens arbete. Sedan sjökaptenen Nordborg

i augusti 1942 avlidit, tillkallades den 26 september samma år skeppsredaren, generalkonsuln G. F. Carlsson att i Nordborgs ställe vara utredningsman.

I ett den 8 december 1942 dagtecknat betänkande (SOU 1942: 53) framlade utredningsmännen — som antagit benämningen 1941 års isbrytarutredning — resultaten av sitt arbete.

Över betänkandet avgåvos infordrade utlåtanden av överbefälhavaren, chefen för marinen, marinförvaltningen, järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, lantbruksstyrelsen, nuvarande Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, kommerskollegium, lotsstyrelsen och statens industrikommission samt länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län. Vid kommerskollegii utlåtande hade fogats yttranden av rikets handelskamrar och åtskilliga andra av statens isbrytarverksamhet intresserade sammanslutningar.

Vissa delar av betänkandet och däruti innefattade förslag anmäldes av Kungl. Maj:t i en till 1944 års riksdag den 18 februari samma år avlåten proposition (nr 132), däri Kungl. Maj:t på hemställen av dåvarande chefen för handelsdepartementet föreslog riksdagen, bland annat, att godkänna en av departementschefen förordad plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet samt att besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg för en beräknad kostnad av högst 5 650 000 kronor.

I propositionen upptogs icke de i betänkandet behandlade frågorna om ledningen av statens isbrytarverksamhet, om bemanningen av statens isbrytarfartyg, om isbrytarombuden, om israpporttjänsten, om åtgärder för motverkande av sådan vintersjöfart, som ej fyller rimliga säkerhetskrav, samt om sjöfartens och varuägarnas bidrag till driftkostnaderna för nämnda verksamhet.

Propositionen bifölls av riksdagen (skr. 1944: 429), som därjämte anhöll om ytterligare utredning av frågan om sättet för isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten. Riksdagen uttalade vidare, att vissa motionsvis väckta frågor, bland annat om isbrytarledningens organisation och om isbrytarfartygens bemanning, lämpligen kunde undersökas i samband med den begärda utredningen.

Den ytterligare utredningen av sistnämnda båda frågor har jag låtit verkställa inom handelsdepartementet, medan norrlandskommittén genom beslut av Kungl. Maj:t den 22 september 1944 fått i uppdrag att utreda frågan om sättet för isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten.

Sistnämnda utredning är ännu icke slutförd. Innan resultatet därav föreligger, är jag icke beredd att taga ställning till den därmed sammanhängande frågan om sjöfartens och varuägarnas bidrag till driftkostnaderna för statens isbrytarverksamhet. Spörsmålen om israpporttjänstens utnyttjande vid ledandet av statens isbrytarverksamhet samt om åtgärder för motverkande av sådan vintersjöfart, som ej fyller rimliga säkerhetskrav, torde kunna avgöras i administrativ ordning, varför jag ej funnit anledning anmäla dem i detta

sammanhang. Däremot är det min avsikt att nu till behandling upptaga övriga av isbrytarutredningen behandlade frågor, vilka icke berörts i förenämnda proposition till 1944 års riksdag ävensom vissa andra med organisationen av statens isbrytarverksamhet sammanhängande frågor. Detta torde kunna ske utan att resultatet av norrlandskommitténs utredning föregripes.

Ledningen av statens isbrytarverksamhet.

Den statliga isbrytarverksamheten lyder så till vida under handelsdepartementet, som ärenden angående anslag till och administrativa föreskrifter för verksamheten ankomma på detta departements handläggning. På föredragning av chefen för handelsdepartementet har Kungl. Maj:t sålunda fastställt reglemente för statens isbrytarfartyg, senast den 22 november 1935 (nr 573), och i övrigt meddelat allmänna föreskrifter beträffande verksamheten.

Den direkta ledningen av denna verksamhet har däremot, alltsedan år 1926, då det första statliga isbrytarfartyget färdigställdes, varit militär. Före det andra världskriget utövades ledningen av Kungl. Maj:t i kommandoväg. Föredragande angående isbrytarfartygens utrustning, bemanning, avrustning och förläggande i beredskap var då chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, som även meddelade direktiv för verksamheten. Vid expeditionen fanns en särskild isbrytardetalj, som förestods av en officer. Under den första beredskapsvintern uppdrogs ledningen av den statliga isbrytarverksamheten åt chefen för marinen, och isbrytardetaljen överflyttades till marinstaben. Denna anordning kvarstår alltså som ett provisorium.

Vid ledningens sida står ett särskilt rådgivande organ, den s. k. statsisbrytarnämnden. Nämnden utgöres av högst fyra ledamöter, sakkunniga inom olika av statens isbrytarfartygs verksamhet berörda områden. Ledamöterna jämte suppleanter för dem utses av chefen för handelsdepartementet.

Frågan om den lämpligaste organisationen av statens isbrytarledning var föremål för utredning av de sakkunniga, som dåvarande chefen för handelsdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade den 10 april 1929 för att verkställa utredning av frågan om förstärkning av landets isbrytarberedskap. I sitt den 5 februari 1930 avgivna betänkande föreslog de sakkunniga, att ledningen av den statliga isbrytarverksamheten skulle anförtros en statens isbrytarmyndighet inom handelsdepartementet. Vid anmälan av Kungl. Maj:ts proposition 1930: 234 förklarade emellertid föredragande departementschefen, att han då icke vore beredd att taga ställning till detta förslag. Förslaget har ej heller sedermera föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Isbrytarledningens organisation berördes även av 1941 års försvarsutredning, som i sitt betänkande (SOU 1942: 1, s. 369) anförde.

Ledandet av den statliga isbrytningsverksamheten har under försvarsberedskapstiden åvilat chefen för marinen. Enär detta under krig och försvarsberedskap är ofrånkomligt på grund av isbrytningsverksamhetens samband med övrig marin verksamhet, tala alla skäl för att isbrytningsverksamheten

även i fredstid ledes av chefen för marinen. För handläggning av hithörande ärenden avses en med verksamheten förtrogen officer — vanligen en förutvarande chef å isbrytarfartyg — tjänstgöra i marinstaben.

1941 års isbrytarutredning föreslår, att ledningen av statens isbrytarverksamhet skulle överflyttas till kommerskollegium, att i samband härmed befattningar för en statens isbrytarinspektör och en fartygsingenjör skulle inrättas vid kollegium samt att statsisbrytarnämnden med något ändrad sammansättning skulle bibehållas såsom ett rådgivande organ i isbrytningsfrågor.

Till stöd härför anför utredningen bland annat, att man mot den nuvarande organisationen av den centrala ledningen med fog kunde anmärka, att den vore splittrad på flera händer och att handelssjöfarten och näringslivet icke vore på det sätt företrädda i denna ledning, som motiverades av deras intresse och verksamhet. Visserligen funnes isbrytarnämnden såsom organ för handelssjöfarten och näringslivet, men nämnden ägde icke någon medbestämmanderätt i fråga om dispositionen av isbrytarmaterielen. Erfarenheterna från den tid nämnden varit i verksamhet finge anses bekräfta, att nämnden ej ägde möjlighet vare sig att kontinuerligt följa statens isbrytarverksamhet eller att öva något fortgående inflytande å bedrivandet av denna verksamhet.

Utredningen framhåller i anslutning härtill, att om ledningen av den statliga isbrytarverksamheten även i fredstid skulle handhas av chefen för marinen, handelssjöfarten och näringslivet skulle få ännu mindre tillfälle att öva inflytande på isbrytarverksamhetens bedrivande än som varit möjligt medan ledningen ännu utövades genom sjöförsvarets kommandoexpedition. Så länge ärenden angående den statliga isbrytarverksamhetens ledning avgjordes i den för handläggning av kommandomål stadgade ordning kunde dock sägas, att chefen för handelsdepartementet icke vore helt avstängd från möjligheten att följa och jämväl öva inflytande å dessa ärenden. I detta avseende bleve läget ett annat, därest chefen för marinen även under fredstid skulle handhava ledningen av verksamheten.

Vid överbägande av frågan om den mest lämpliga formen för att bereda handelssjöfarten och näringslivet det inflytande över ledningen av statens isbrytarverksamhet, som skäligen borde tillkomma dem, säger sig utredningen för sin del ha kommit till den uppfattningen att isbrytarnämnden, såsom dess befogenheter reglerats, icke utgjorde det härför mest tjänliga instrumentet. Dels vore nämnden icke något under isperiod permanent fungerande organ, dels hade åt nämnden inrymts allt för ringa befogenheter, dels ägde nämnden icke tillgång till sådana uppgifter av meteorologisk, trafikteknisk och handelspolitisk art, som borde vara tillgängliga vid handläggning av de ej sällan svårbedömbara spörsmål, vilka kunde förekomma till avgörande. Enligt utredningens uppfattning torde det komma att visa sig mest ändamålsenligt, att den centrala ledningen av statens isbrytarverksamhet uppdroges åt någon central förvaltningsmyndighet. Närmast till hands låge att anförtro denna uppgift åt det centrala förvaltningsorgan, som handlade ärenden angående handel, industri och sjöfart, nämligen kommerskollegium. Det inbördes för-

hållandet mellan marinen och statens isbrytarledning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering borde kunna regleras enligt samma grundsatser som tillämpats under beredskapsåren vid reglerandet av det inbördes förhållandet mellan försvarsväsendet samt statens järnvägar, postverket, telegrafverket och lotsverket.

I anslutning till vad utredningen sålunda anfört föreslår utredningen, att kommerskollegium skulle vara chefsmyndighet för statens isbrytarväsende och i denna egenskap handha ledningen av den statliga isbrytarverksamheten, förvalta de för denna verksamhet anslagna medlen samt ombesörja underhåll och vård av statens isbrytarfartyg.

För handläggning inom kollegium av nu angivna ärenden borde enligt utredningens mening där inrättas en särskild befattning för en statens isbrytarinspektör i lönegraden Eo 28. För att biträda med fartygstekniska ärenden rörande statsisbrytarna borde vidare å fartygsinspektionsbyrån inrättas en fartygsingenjörsbefattning i lönegraden Eo 27. Därest dessa båda befattningshavare icke bleve fullt sysselsatta med ärenden som hörde till isbrytarverksamheten, kunde fyllnadsarbete med andra uppgifter beredas dem inom kommerskollegium. Den årliga kostnaden för den sålunda föreslagna utökningen av kommerskollegii arbetskraft beräknade utredningen till omkring 25 000 kronor.

Utredningen anför härefter att statsisbrytarnämnden kunde ha en uppgift att fylla, även om ledningen förlades till kommerskollegium. Det kunde nämligen även för detta ämbetsverk vara en fördel att äga tillgång till ett organ för inhämtande av råd och upplysningar t. ex. angående behovet av isbrytarassistans med hänsyn till näringslivets intressen eller med hänsyn till möjligheterna att uppehålla förbindelser å vissa trafikleder. Utredningen föresloge i anslutning härtill, att för att tillhandagå statens isbrytarledning med råd och upplysningar skulle finnas en statens isbrytarnämnd, bestående av det antal ledamöter Kungl. Maj:t kunde finna gott bestämma. I denna nämnd borde handelssjöfarten, exportindustrien, importhandeln, sjöassuradörerna och fartygsbefälet vid handelsflottan vara företrädade. Ledamöterna i nämnden jämte suppleanter till lika antal borde, såsom hittills skett, förordnas av chefen för handelsdepartementet på visst antal år. Nämnden borde sammanträda på kallelse av kommerskollegium.

På grundval av vad sålunda föreslagits har utredningen utarbetat förslag till kungörelse angående ändring i vissa delar av instruktionen för kommerskollegium och till reglemente för statens isbrytarverksamhet.

Ledamoten av utredningen herr *Giron* förklarar i en avgiven reservation, att han icke kunde ansluta sig till utredningens förslag rörande ledningen av statens isbrytarverksamhet. Han föreslår för sin del, att denna ledning i såväl fred som krig skulle utövas av chefen för marinen samt att kommerskollegium genom reglementerat samråd skulle beredas medinflytande i ledningen. Genom att flottans kadrer enligt den nya försvarsordningen gjorde det möjligt att utan anställande av extra personal organisera en isbrytarledning hos chefen för marinen, skulle genom Girons förslag inbesparas lö-

nera för de av utredningen föreslagna tjänstemännen vid kommerskollegium.

Giron bemöter särskilt det av utredningens majoritet gjorda uttalandet att man utan olägenhet kunde använda civil ledning vid förstärkt försvarsberedskap eller mobilisering samt anför härom bland annat följande.

Beredskapstillstånd kan när som helst övergå till krigstillstånd och man kan aldrig i god tid beräkna, när så kan ske. Det vore oklokt och föga förutseende att bygga upp en organisation på den förutsättningen att vi kunna räkna med en lång beredskapstid före ett krig. Om eller när detta kommer, måste den militära isbrytarledningen vara väl insatt i sina uppgifter och åligganden, isbrytarna bestyckade och militärt bemannade samt besättningsarna väl övade. Härtill fordras tid.

Ett bibehållande av civil ledning för isbrytarverksamheten vid krigsfara eller krig skulle innebära ett direkt försvagande av marinens verkningsmöjligheter och jag kan icke finna någon förklaringsgrund till detta utredningens ställningstagande. Att vid krig eller krigsfara isbrytarledningen oavvisligen måste ligga hos chefen för marinen är emellertid ett kraftigt argument för militär ledning jämväl i fredstid, enär en vid förstärkt försvarsberedskaps intagande improviserad militär isbrytarledning icke kan anses vara rationell organisation.

I de över utredningens förslag avgivna yttrandena vitsordas allmänt, att den nu gällande ordningen i stort sett fungerat tillfredsställande. Utredningens förslag om övergång till civil ledning tillstyrkes dock av *lotsstyrelsen, länsstyrelsen i Västmanlands län, Skånes handelskammare, Svenska cellulosa-föreningen, Svenska trämasseföreningen, Svenska trävaruexportföreningen, Ångfartygsbefälhavaresällskapet, Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening*. *Kommerskollegium* samt *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* uttala sig för civil ledning åtminstone i fredstid. *Sveriges industriförbund* tillstyrker likaledes civil ledning i fredstid men förklarar sig icke ha något att erinra mot att isbrytarledningen vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering utövades av chefen för marinen. *Styrelsen för Sveriges redareförening* tillstyrker civil ledning men meddelar samtidigt att ett flertal betydande rederier med stor erfarenhet av vintersjöfart uttalat sig för bibehållande av den nu rådande ordningen.

Till förmån för militär ledning uttala sig *överbefälhavaren, chefen för marinen, marinförvaltningen, statskontoret, länsstyrelserna i Gotlands, Gävleborgs, Västerbottens och Norrbottens län, Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare, handelskammaren i Gävle, Sveriges allmänna exportförening, Stockholms rederiförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Norrländska hamnförbundet* och *Ångfartygsaktiebolaget Gotland*. Fler-talet av de remissmyndigheter, vilka förorda bibehållande av militär ledning, uttrycka samtidigt önskemål om att handelssjöfarten och näringslivet måtte beredas ökat inflytande på ledningen av den statliga isbrytarverksamheten.

Inom *Stockholms handelskammare* och *Sveriges allmänna sjöfartsförening* ha meningarna varit delade beträffande frågan om civil eller militär ledning.

Ur kommerskollegii och lotsstyrelsens yttranden må följande anföras.

Kommerskollegium: De synpunkter, som framförts av utredningen, tala visserligen för ett civilt inflytande på isbrytarverksamheten men synas icke med nödvändighet böra föranleda ett överflyttande av ledningen till civil myndighet. För civil ledning talar enligt kollegii mening särskilt angelägenheten av att de näringspolitiska synpunkterna erhålla ett direkt och kontinuerligt inflytande över isbrytarverksamheten ävensom det förhållandet, att genom överförande av ledningen till civil myndighet åstadkommes att såväl ledandet av som det ekonomiska ansvaret för den statliga isbrytarverksamheten anförtros åt ett handelsdepartementet underställt organ. Vid övervägandet av frågan om ett överflyttande bör komma till stånd synes vidare böra beaktas, huru den nuvarande ordningen fungerat. I de inkomna remissvaren ha icke framförts några anmärkningar mot marinens handhavande av isbrytarverksamheten.

Under beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter har kollegium funnit att övervägande skäl tala för att isbrytarverksamheten åtminstone i fredstid bör vara förlagd till civil myndighet. Därest ledningen av isbrytarverksamheten anses böra överflyttas till civil myndighet torde, såsom utredningen framhållit, kollegium vara närmast att handhava densamma i vad angår bevakandet av de näringspolitiska synpunkterna.

Utredningens förslag om inrättande av en befattning för en statens isbrytarinspektör samt av en fartygsingenjörsbefattning biträdes av kollegium. Kollegium finner förstnämnda befattning erforderlig även om isbrytarledningen bibehålles under militär myndighet.

Lotsstyrelsen: Styrelsen biträder förslaget att ledningen för isbrytarverksamheten överflyttas till kommerskollegium. Ett starkt skäl för en sådan överflyttning synes ligga däri, att på så sätt administrationen av dessa ärenden skulle bli koncentrerad till *en* myndighet i stället för att som nu vara uppdelad på tre händer. Särskilt betänkligt och ur ekonomisk-administrativ synpunkt otillfredsställande måste det anses vara, att ärenden rörande äskande av medel för verksamheten, förvaltningen av dessa medel samt ledningen av de medelskrävande åtgärderna ligga på skilda myndigheter. Ifrågasättas kan också lämpligheten av att marinförvaltningen, vars arbetsuppgifter äro synnerligen omfattande och dessutom stadda i kraftig tillväxt i samband med den pågående utbyggnaden av flottan, skall betungas med ett sådant ur verkets synpunkt sekundärt åliggande som handhavandet av den statliga isbrytarverksamhetens ekonomi.

Vad utredningens militäre ledamot i sin reservation uttalat därom, att isbrytarledningen vid krig eller krigsfara oavvisligen måste ligga hos chefen för marinen, synes icke övertygande. Under beredskapsåren hade statens havsisbrytare i endast mycket ringa utsträckning tagits i anspråk för marinen behov. Styrelsen vill framhålla, att den distriktsorganisation, varöver lotsverket förfogar, med fördel torde kunna anlitas av den statliga isbrytarledningen ävensom av havsisbrytarnas befälhavare. Så lärer för övrigt redan nu ske i icke ringa utsträckning. Styrelsen vill betyga, att man inom lotsverket är beredd att tillhandahålla alla de tjänster, som kunna vara till gagn för isbrytarverksamheten.

Till stöd för sin uppfattning att statens isbrytarverksamhet även framdeles borde stå under militär ledning anförda de militära remissmyndigheterna och statskontoret bland annat följande.

Överbefälhavaren: Intet exempel finnes anført, som ger stöd åt utredningens antagande att handelssjöfartens intressen skulle bättre tillgodoses med

civil ledning. Nödvändigheten av att ledningen av isbrytarverksamheten vid förstärkt försvarsberedskap, mobilisering och krig handhaves av militär myndighet är däremot ur försvarets synpunkt påtaglig. Jämförelsen med kommunikationsväsendet m. m. är alltför haltande. Statsisbrytarna äro under beredskaps- och krigsförhållanden för flottan livsviktiga beståndsdelar. Såväl vinter- som sommarlid kunna och böra de utnyttjas även för en mångfald andra militära uppgifter än isbrytning. För att vintertid under krig (förstärkt försvarsberedskap, mobilisering) tillförsäkra flottan full rörelsefrihet måste isbrytarna ständigt vara disponibla för att intimt samverka med flottans övriga fartyg och betraktas som en del av flottan. En civil ledning är under sådana förhållanden fullständigt utesluten.

Då isbrytarledningen under nu angivna förhållanden måste stå under militär ledning följer därav, att även under fred ledningen bör vara militär, enär endast därigenom den erforderliga kontinuiteten och det viktiga militära beredskapskravet kunna upprätthållas.

Chefen för marinen: Ledningen av statens isbrytarverksamhet under krig eller krigsfara måste underordnas de sjömilitära dispositionerna. Härigenom ernås på enklaste sätt, och såsom i stor utsträckning varit fallet under de gångna krigsvintrarna, att lämpliga isbrytande krigs- eller hjälpfartyg utan omgång kunna komma till användning för biträde åt handelsjöfarten liksom även att statens isbrytarfartyg vid behov snabbt kunna tagas i bruk för behövliga militära operationer. Då mångårig erfarenhet i fråga om ledning av den statliga isbrytarverksamheten under såväl freds- som orostider dessutom redan finnes inom örlogsflottan, synas starka skäl tala för att även i framtiden bibehålla militär ledning av isbrytarverksamheten såväl i fredstid som under krig eller krigsfara.

Utredningen synes ha missuppfattat hur ledningen av den statliga isbrytarverksamheten i praktiken tillgått. Under isbrytningsperioden fungerar ledningen genom ständigt pågående utbyte av brev, telegram och telefonsamtal under dagar och nätter mellan isbrytarledningen å ena sidan samt redare, mäklare, befälhavare å handelsfartyg och fartygschefer å statsisbrytare m. fl. å den andra, varvid marinens dygnet om fungerande förbindelseväsen, stabs- och expeditjonsorgan m. m. flitigt utnyttjas. Utan någon som helst möjlighet till rådgörande med andra organ måste därvid omedelbara beslut fattas för lämpligaste och mest ekonomiska utnyttjande av den utevarande isbrytarmaterielen, varvid detaljernas bestämmande i stor utsträckning överlämnas till fartygschefernas eget avgörande med hänsyn till rådande och väntade is- och väderleksförhållanden. Det torde härav framgå, att ledningen måste ligga i händerna på en ensam beslutande chef och icke som utredningen föreslagit, på en månghövdad chefsmyndighet.

Behovet av en självständigt arbetande ledare för verksamheten i fråga, som redan av 1929 års isbrytarsakkunniga starkt understrukits, har under årens lopp alltmera framträtt. Riktigast synes därför vara att nu tillsätta en i marinledningen ingående, direkt under chefen för marinen stående statens isbrytarinspektör, som har medinflytande i fråga om fartygens bemanning och reglerar deras drift och användning och som vid handläggning av ärenden rörande statens isbrytarfartyg även ingår i marinförvaltningen. Denne inspektör bör ha rätt och skyldighet till samråd med kommerskollegium i avsikt att städse hålla sig väl underrättad om behovet av isbrytarverksamhet och riktlinjerna härför, vilka senare liksom hittills böra fastställas av Kungl. Maj:t. De statliga isbrytarnas nybyggnad och underhåll torde liksom hittills böra ombesörjas av marinförvaltningen. Ökad kostnad för statsverket skulle genom detta förslag icke behöva uppstå, enär av riksdagen godkänd försvarsordning förutsätter att för isbrytarärendenas skötsel i marinstaben

skall tjänstgöra en kapten eller regementsofficer. För utnyttjande av tillgänglig erfarenhet kan det dessutom tänkas att för detta ändamål nyttjas från reserven inkallad och förordnad officer. En i marinförvaltningen tjänstgörande ingenjör torde dessutom, jämte annat arbete, böra tjänstgöra som tekniskt biträde åt inspektören.

Marinförvaltningen: Det finns icke anledning betvivla, att isbrytarmaterielen ur teknisk synpunkt skulle kunna handhavas av civil myndighet, men ur ekonomisk synpunkt vore det mindre lämpligt att inom annan statlig myndighet än marinförvaltningen tillskapa en organisation med erforderlig skeppsbyggnadsteknisk och maskinteknisk kompetens ävensom de förvaltningsorgan, som erfordras för anskaffande, skötsel och underhåll av den komplicerade fartygsmateriel, varom här är fråga.

Statskontoret: Någon vägande kritik mot nuvarande ordning eller mot det sätt, varpå isbrytarledningen hittills utövats, har icke förebragts. Under sådana omständigheter och då ett överflyttande av ledningen till kommerskollegium skulle föranleda inrättandet av två nya tjänster därstädes utan motsvarande besparingar inom sjöförsvarets kommandoexpedition, måste statskontoret avstyrka förslaget i denna del. Allenast under förutsättning att kommerskollegium med nuvarande personal skulle kunna omhänderväsa ledningen, synes en dylik anordning förtjäna ett övervägande, därest av skäl, som undandraga sig ämbetsverkets bedömande, en ändring skulle finnas önskvärd i hittillsvarande fredsorganisation.

Beträffande statsisbrytarnämnden anför *kommerskollegium*, att vare sig isbrytarledningen anförtröddes militär eller civil myndighet syntes behov föreligga av en statens isbrytarnämnd såsom ett organ för inhämtande av råd och upplysningar i frågor rörande isbrytarverksamheten och vad därmed sammanhängde. Emellertid syntes det enligt kollegii mening knappast vara lämpligt att bereda nämnden befogenhet till direkt ingripande i isbrytarledningen. Då nämndens ändamål vore att bevaka näringspolitiska intressen, syntes det böra ankomma på kollegium att jämväl vid militär ledning sammankalla nämnden. Kollegium förordar att förutom de av utredningen föreslagna näringsrepresentanterna jämväl en representant för rikets hamnar samt inalles sex representanter med ingående kännedom om trafiken på de särskilda kustområdena bereddes plats i nämnden.

Järnvägsstyrelsen anser önskvärdt, att som ledamot i nämnden placerades en representant för statens järnvägar.

I motionen II: 422 till 1946 års riksdag väcktes förslag om att statsisbrytarverksamheten skulle överföras till sjökarteverket. Med anledning av motionen anhöll riksdagen i skrivelse den 26 juni 1946, nr 365, om utredning bland annat i fråga om den framtida ställningen i organisatoriskt hänseende rörande statsisbrytarverksamheten. På föredragning av chefen för försvarsdepartementet uppdrog Kungl. Maj:t åt chefen för marinen att i samråd med sjökarteverket verkställa utredning rörande de organisatoriska, tekniska och ekonomiska förutsättningarna för statsisbrytarverksamhetens överförande till sjökarteverket. Resultatet av den utredning, som till följd därav verkställdes, har chefen för marinen redovisat i en skrivelse den 30 november 1946, vari han hemställer att motionen icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Vid anmälan i årets statsverksproposition (IV huvudtiteln, punkten 126) av sjökarteverkets anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 förklarade chefen för försvarsdepartementet, att det — med hänsyn till att frågan om den statliga isbrytarverksamhetens organisation vore föremål för utredning inom handelsdepartementet — då icke med säkerhet kunde bedömas, huruvida vissa med denna verksamhet sammanhängande uppgifter borde överflyttas till sjökarteverket. Emellertid ansågo sig departementschefen tills vidare böra räkna med att ett blivande beslut rörande isbrytarverksamheten icke komme att påverka sjökarteverkets medelsbehov för nästa budgetår.

Med avseende på den ifrågasatta överflyttningen anföres i *motionen* följande.

För att fullt ut kunna utnyttja en del av den arbetskraft, som finnes vid sjökarteverket, bör till verket överflyttas arbetsuppgifter, som kunna anses helt sammanfalla med verkets uppgifter. Då verket är organiserat delvis civilt och delvis militärt, bör detta kunna ske genom att till verket överföra statsisbrytarverksamheten. Härigenom skulle en del av den personal, som på sommaren deltagar i sjömätningar och icke har full sysselsättning under vintern, kunna beredas full sysselsättning året om. Dessutom skulle statsisbrytarna tillförsäkras besättning, som vore van vid fartygen, vilket måste vara en fördel.

I nyssnämnda skrivelse anför *chefen för marinen* bland annat följande.

Tanken att genom överflyttning av statsisbrytarverksamheten till sjökarteverket bereda full sysselsättning året om åt en del av den personal, som på sommaren deltagar i sjömätning men icke har full sysselsättning under vintern, är ur rent organisatorisk synpunkt beaktansvärd. Det bör emellertid framhållas, att denna personal efter sjömätningarfartygens avrustning på hösten är behövlig såväl för att fylla flottans personalbehov under vinterhalvåret som även, beträffande de värnpliktiga, för en ur mobiliseringssynpunkt nödvändig militär utbildning. Att bemanna statsisbrytarna med sådan personal kan — dessutom under den nödvändiga förutsättningen att isbrytarbesättningarna skola kvarstå ombord från expeditionens början till dess slut — endast genomföras i mycket begränsad omfattning. Endast isbrytarfartyget *Atles* besättning torde kunna uttagas bland den personal, som senare avses för sjömätning, men den omfattar endast 45 man av de 236, som åtgå för sjömätningens verksamhet. Det bör även omnämnas, att innevarande vinter fyra officerare i flottans reserv äro kommenderade på statens isbrytarfartyg. Dessa officerare ha under sommaren 1946 gjort sjömätningstjänst och avse att göra sådan tjänst även sommaren 1947.

Frågan om en överflyttning till sjökarteverket av statsisbrytarverksamheten gäller även isbrytarverksamhetens ledning. Isbrytardetaljen inom marinledningen kan givetvis utan större organisatorisk svårighet överflyttas till sjökarteverket, varvid dock, för att bibehålla ledningens nuvarande effektivitet, behov uppstår av särskilda lokaler, särskild ingenjör för att omhändervä isbrytarnas starkt specialiserade fartygs- och maskinmateriel, särskilt skrivbiträde samt lämpliga anordningar för att snabbt och säkert mottaga och avsända telefonmeddelanden och telegram under alla tider av dygnet. Det kan befaras, att en överflyttning av isbrytarverksamhetens ledning till sjökarteverket genom att införa ett helt nytt, för verkets uppgifter i övrigt främmande arbetsområde komme att verka splittrande på verkets arbetsprestationer. Då ledningen av statens isbrytarverksamhet vid försvarsberedskap eller

mobilisering måste vara underställd chefen för marinen, skulle en överflyttning i fredstid av denna ledning till sjökarteverket leda till olika organisationsformer i fred och krig, vilket bör undvikas.

Beträffande kostnadsfrågan anför chefen för marinen, att kostnaderna för bemanning, drift och underhåll av statsisbrytarna borde bli desamma, oavsett om verksamheten sorterades under chefen för marinen eller under sjökarteverket. Ledningens överflyttning till sjökarteverket komme däremot att medföra vissa merkostnader för statsverket, vilka kunde beräknas till omkring 23 500 kronor.

Avslutningsvis framhåller chefen för marinen, att i tekniskt och ekonomiskt hänseende inga större svårigheter föreläge för en överflyttning av statsisbrytarverksamheten till sjökarteverket, men att — därest en sådan överflyttning komme till stånd — i varje fall ingen förbättring av isbrytarledningens funktion eller av isbrytarfartygens tekniska omhändertagande er nåddes, varemot vissa, ehuru relativt obetydliga merkostnader måste beräknas uppkomma.

Sjökarteverkets styrelse har icke haft något att erinra mot vad chefen för marinen sålunda anför.

Ledningen av den statliga isbrytarverksamheten har hittills utövats av de sjömilitära myndigheterna. Enligt samstämmiga uppgifter i remissutlåtandena över isbrytarutredningens betänkande har den nuvarande ordningen fungerat i stort sett tillfredsställande. Såsom av det förut anförda framgår tala emellertid starka skäl för att ledningen i fred, i varje fall såvitt angår dirigeringen i stort av den statliga isbrytarverksamheten, överflyttas till civil myndighet. *Departements-
chefen.*

I fred är huvuduppgiften för denna verksamhet att lämna isbrytarhjälp åt handelssjöfarten. Som regel och särskilt under svåra isvintrar är det icke möjligt att tillgodose alla framställda krav på isbrytarhjälp. Det är därför önskvärt att de som skola leda verksamheten äga ingående kännedom om de förhållanden inom handeln, sjöfarten och näringslivet i övrigt, vilka äro av betydelse för en riktig bedömning av hjälpbehovens inbördes angelägenhetsgrad. På grund härav framstår det såsom både principiellt riktigt och ändamålsenligt att ledningen av statens isbrytarverksamhet i fredstid handhaves av civil myndighet med anknytning till handelssjöfarten.

Under krig eller krigsfara får isbrytarverksamheten en dubbel uppgift. Den skall fortfarande bispringa handelssjöfarten, i den mån sådan sjöfart överhuvud taget kan bedrivas, men den skall dessutom vara beredd att i viss utsträckning lämna isbrytarhjälp åt örlogsflottans fartyg. Eftersom handelssjöfarten under orostider torde komma att dirigeras av de marina myndigheterna, på sätt som skedde under beredskapsåren, är det även naturligt att statens isbrytarverksamhet då ställes under marinens ledning. Detta torde bli ofrånkomligt, om isbrytarfartygen i krig skola kunna användas för direkta stridsuppgifter, vilket jag i likhet med överbefälhavaren och chefen för marinen anser nödvändigt.

Från dessa utgångspunkter och med beaktande av att ledningen för isbrytarverksamheten bör ordnas så, att övergången från freds- till krigsorganisation kan ske på ett smidigt sätt, föreslår jag, att isbrytarledningen organiseras enligt följande riktlinjer.

Kommerskollegium blir i fred chefsmyndighet för den statliga isbrytarverksamheten, utom såvitt angår statsisbrytarnas bemanning samt nybyggnad och underhåll av isbrytarfartygen. Av skäl som närmare utvecklas i det följande torde fartygen alltjämt böra vara militärt bemannade icke blott i krig utan även i fred. Eftersom statsisbrytarna i krig säkerligen komma att tagas i anspråk för viktiga sjömilitära uppgifter och då marinförvaltningen disponerar över ingenjörs- och varvspersonal, som är kompetent att svara för deras underhåll, torde de även framgent böra upptagas såsom örlogsfartyg. Med hänsyn härtill torde såväl i fred som i krig frågor om isbrytarnas bemanning böra handläggas av chefen för marinen och frågor om nybyggnad och underhåll av isbrytarfartyg av marinförvaltningen.

Inom kommerskollegium torde isbrytarfrågorna lämpligen böra handläggas på sjöfartsbyrån, och då dessa frågor vanligen fordra särskilt snabb behandling, förutsätter jag att ämbetsverkets beslutanderätt i isbrytarärenden i stor omfattning kommer att överlåtas på chefen för denna byrå. Som verkställande tjänsteman bör vid byrån finnas en särskild befattningshavare, benämnd statens isbrytardirektör. Denne, som bör äga tämligen stor frihet att handla på eget ansvar, bör vara en kommandörkapten, aktiv eller pensionerad, med vidsträckt praktisk erfarenhet av isbrytarverksamhet. I detta sammanhang får jag erinra om att chefen för försvarsdepartementet tidigare denna dag vid anmälan av en proposition angående vissa avlönings- m. fl. anslag under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1947/48 framlagt de förslag med avseende å flottans personalstater, som betingas av den sålunda förordade anordningen.

Med nuvarande omfattning av isbrytarverksamheten kan isbrytardirektören icke beräknas bliva fullt sysselsatt med handläggning av isbrytarfrågor under hela året. Det bör därför åläggas honom skyldighet att, i den utsträckning chefen för marinen i samråd med kommerskollegium bestämmer, utföra arbete inom marinstaben.

Av flera skäl synes det lämpligt att isbrytardirektörens expedition förlägges inom marinledningens lokaler. Härigenom får direktören möjlighet att utnyttja det militära förbindelsenätet och han kan också erhålla hjälp med telefonpassning nattetid under isbrytningssäsongen. Då förhållandena det fordra bör dessutom utan större svårighet genom chefen för marinen tillfälligt biträde av lämplig officers- eller ingenjörspersonal kunna beredas honom. Slutligen förefaller mig den sålunda föreslagna anordningen av isbrytardirektörens tjänstgöringsförhållanden ändamålsenlig ur beredskapssynpunkt. Vid krig eller krigsfara, då ledningen av isbrytarverksamheten skulle övergå från kommerskollegium till chefen för marinen, skulle isbrytardirektören i egenkap av officer omedelbart kunna träda under militärt befäl och utan onödigt avbrott fortsätta sin verksamhet inom marinstaben.

Jag förutsätter att isbrytardirektören, även om hans tjänstgöring på sätt jag sålunda föreslagit förlägges till marinledningens lokaler, fortlöpande håller chefen för kommerskollegii sjöfartsbyrå underrättad om sin verksamhet. Detta bör givetvis gälla särskilt under den tid av året, då isbrytarverksamheten pågår.

Jag kan icke ansluta mig till isbrytarutredningens förslag om inrättande av en särskild befattning för en ingenjör, som skulle biträda isbrytardirektören med handläggning av ärenden om nybyggnad och underhåll av isbrytarfartyg. Uppkomna vakanser inom mariningenjörkåren medföra visserligen för ögonblicket vissa svårigheter för marinförvaltningen att ställa erforderlig ingenjörspersonal till förfogande för ändamålet, men jag utgår från att dessa svårigheter äro av övergående natur. Isbrytarfartygen erbjuda tekniska problem av alldeles särskild art. Det vore därför önskvärt, om någon yngre mariningenjör särskilt inriktade sig på att studera hela det komplex av frågor, som rör isbrytarnas konstruktion. De rese- och traktamentskostnader, som kunna bliva erforderliga för att bereda mariningenjören i fråga tillfälle att bedriva praktiska studier på svenska och i undantagsfall på utländska isbrytarfartyg, torde böra bestridas från förslagsanslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m.

Såsom biträde med expeditions- och skrivgöromål torde isbrytardirektören behöva en arbetskraft, som lämpligen även bör kunna anlitas av honom under de delar av året, då han utför arbete inom marinledningen. Chefen för försvarsdepartementet har vid anmälan av förenämnda avlöningsproposition räknat med inrättande av en kontorsbiträdesbefattning för ändamålet.

Expensutgifter för isbrytarledningen ha hittills bekostats från anslag under fjärde huvudtiteln. I samband med att ledningen i fredstid överflyttas till kommerskollegium, torde lämpligen böra föreskrivas, att kostnaderna för isbrytardirektörens resor samt för isbrytarledningens telefon- och telegramavgifter skola bestridas från isbrytarverksamhetens driftkostnadsanslag. Under normala år torde resekostnaderna komma att uppgå till omkring 800 kronor och telefon- och telegramavgifterna till omkring 1 000 kronor. Kostnaderna för skrivmateriel m. m. torde däremot alltjämt böra belasta anslag under fjärde huvudtiteln.

I likhet med isbrytarutredningen och de remissmyndigheter, som uttalat sig i frågan, anser jag att en särskild isbrytarnämnd har en uppgift att fylla, även om ledningen av den ställiga isbrytarverksamheten överflyttas till kommerskollegium. Nämnden torde alltjämt böra organiseras såsom ett rådgivande organ, vilket bör tillfrågas vid planläggning av isbrytarverksamheten i stort. Chefen för kommerskollegii sjöfartsbyrå bör vara självskriven ordförande i nämnden, som bör sammanträda på hans kallelse.

Utredningen har föreslagit, att handelssjöfarten, exportindustrien, importhandeln, sjöassuradörerna och fartygsbefälet vid handelsflottan skulle vara företrädare i nämnden. Förslag om ökning av nämnden med ytterligare sju ledamöter har framförts av kommerskollegium, varjämte järnvägsstyrelsen begärt att en representant för statens järnvägar skulle placeras i nämnden.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att taga ställning till de framställda önskemålen och meddela föreskrifter om nämndens sammansättning och arbetsuppgifter. Härvid synes även kunna övervägas att bereda fiskerinäringen ävensom Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut representation i nämnden. Därest nämnden skulle bli av den storleksordning, som kommerskollegium förordat, kan det visa sig lämpligt att inom nämnden utse ett särskilt arbetsutskott, som skulle kunna sammanträda tämligen ofta under isbrytningssäsongen. En sådan anordning har med framgång tillämpats i Danmark.

Ersättning till ledamöterna i den nuvarande statsisbrytarnämnden utgå enligt kommittékungörelsen och bestridas från tionde huvudtitelns reservationsanslag till kommittéer och utredningar genom sakkunniga. Från och med budgetåret 1947/48 torde kostnaderna för nämndens verksamhet böra bestridas från driftkostnadsanslaget för statens isbrytarverksamhet.

Bemanningen av statens isbrytarfartyg.

Isbrytarutredningens betänkande innehåller (s. 198—204) en fyllig redogörelse för hur statens isbrytarfartyg hittills bemannats samt för tidigare överväganden av frågan, huruvida fartygens besättning bör utgöras av militär eller civil personal. Av redogörelsen framgår bland annat att statsisbrytarna allt sedan 1926 varit militärt bemannade, ehuru intill 1938 i besättningarna ingått viss civil personal.

Enligt 1942 års försvarsorganisation äro marinens kadrer av fast anställd personal avpassade med hänsyn till marinens krigsorganisation, alltså bland annat för krigsbemanning av de såsom örlogsfartyg upptagna isbrytarna Ymer och Atle. Den för krigsorganisationen erforderliga stampersonalen å dessa fartyg, ett 30-tal man, skall bilda kärnan i krigsbesättningarna, vilka sedan skola utfyllas med reservpersonal och värnpliktiga. För isbrytarnas fredsbemanning kan utöver den å Ymer och Atle krigsplacerade stampersonalen även en del av den stampersonal vid flottan tagas i anspråk, som beräknats behöfelig i krig för andra ändamål än bemanning av statsisbrytarna. Särskild utredning har givit vid handen att flottans personal, under förutsättning att sex reservofficerare inkallas till tjänstgöring, räcker till för fredsbemanning icke blott av Ymer och Atle utan även av den isbrytare, den s. k. isbrytaren C, som skall byggas enligt beslut av 1944 års riksdag. Under de tider, som den å isbrytarna krigsplacerade besättningen ej behöver tagas i anspråk för isbrytningsändamål eller för översyn och underhåll av statsisbrytarna, användes den för andra uppgifter inom flottan. För innevarande vinter gällande besättningslistor upptaga för Ymer 47 och för Atle 45 man eller tillhoppa 92 man, varav 65 stampersonal, 4 reservpersonal och 23 värnpliktiga. Stampersonalen består av 4 officerare, 19 underofficerare och 42 manskap.

Kostnaderna för avlöning till personalen å statens isbrytarfartyg bestridas från anslag under fjärde huvudtiteln, med undantag dock för de särskilda

förmåner som utgå till fartygens chefer och besättning under tjänstgöring till sjöss. Kostnaderna härför belasta det under tionde huvudtiteln upptagna anslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m.

1941 års utbrytarutredning förordar, att statsisbrytarna skulle bemannas med civil personal, beräknad efter tjänstgöring på två vakter.

Utredningen erinrar därom, att Ymer och Atle under vintrarna 1939/40—1941/42 varit bestyckade och krigsbemannade. På grund härav hade ombord funnits så riklig tillgång på däckspersonal, att den kunnat indelas för tjänstgöring på fyra kvarter. Maskinpersonalen hade däremot jämväl under dessa vintrar arbetat enligt tvåvaktsystem.

Den hos utredningen förordnade sakkunnige, dåvarande befälhavaren å Ymer, numera chefen för marinstabens isbrytardetalj kommendörkaptenen S. Hermelin hade gjort gällande, att isbrytarna under så hårda arbetsperioder, som förekommit vintrarna 1939/40—1941/42, icke kunde fullt utnyttjas, därest däckspersonalens vakttjänst vore indelad på allenast två vakter. Även för maskinpersonalen borde under sådana perioder trevaktsystem tillämpas för att den fortlöpande översynen av materielen skulle kunna medhinnas.

Utredningen hade införskaffat uppgifter å de assistenser, som åren 1925—1942 utförts med statens isbrytarfartyg, tidrymden härför, antalet gångtimmar i övrigt och tid för stillaliggande. Vid bedömande av dessa uppgifter och av arbetets beskaffenhet och omfattning ombord å statsisbrytarna säger sig utredningen ha kommit till den slutsatsen, att det icke funnes tillräckliga skäl för att frångå den för fartygens fredsbemanning hittills tillämpade principen att beräkna besättningarna, utom fartygsbefälet, med utgångspunkt från tvåvaktsystem. Skulle tjänstgöringen ombord under särskilt stränga vintrar visa sig bliva alltför ansträngande, borde möjlighet föreligga att tillfälligt förstärka personalen.

Beträffande frågan, huruvida bemanningen å statens isbrytarfartyg bör vara civil eller militär, anför utredningen bland annat följande.

Rekryteringen av personalen å statens isbrytare har hittills tillgått sålunda, att officerarna kommenderats av chefen för marinen, medan underofficerarna och manskapet kommenderats från Stockholms örlogsstation av dess chef. Behovet av värnpliktig personal ombord å statsisbrytarna har under fredstid hittills merendels fyllts från sådan personal, som icke uttagits till tjänstgöring ombord å krigsfartygen, s. k. sjötjänstare.

Enligt vad utredningens sakkunnige uppgivit förekommer inom samtliga personalkategorier i ej ringa omfattning frivillig anmälan till tjänstgöring å statens isbrytarfartyg. Rekryteringen anses, i varje fall vad angår Ymer, ha givit tillfredsställande resultat. Under den provtur den statsisbrytare — regelmässigt Ymer — företagit, som tidigast utgått på expedition, har å detta fartyg nyintagen personal blivit föremål för särskild prövning. De som därvid befunnits icke lämpliga ha efter provturens avslutande utbytts mot andra. På detta sätt har man å Ymer erhållit en besättning som, bortsett från förändringar vilka föranletts av sjukdom och olycksfall, i regel kvarstått hela isbrytningsperioden. De år Atle utgått på expedition har särskild föregående provtur med detta fartyg ej försiggått. Någon gallring av den till detta fartyg kommenderade besättningen har därför ej kunnat ske före expeditionens anträdande.

Isbrytaren Göta Lejon har, när den vintrarna 1939/40—1941/42 disponerats av kronan, varit bemannad vintern 1939/40 med civil och de två nästföljande vintrarna med militär besättning. Enligt befälet på Göta Lejon giva erfarenheterna från detta fartyg vid handen, att den civila besättningen, ehuru fåtaligare än den därefter nyttjade militära, visat sig i varje hänseende fullt vuxen sin uppgift. Den civila besättningen hade i disciplinärt hänseende skött sig väl. Flertalet hade kvarstannat ombord under hela seglationen. Det enda biträde, som lämnats från marinen, hade utgjorts av två radiomatrosor, som visat sig behöfliga för ständig passning av radiotelegrafan. Vad åter den militära besättningen å Göta Lejon angår har mot denna anmärkts, att såväl däckssom maskinpersonalen saknat sjövana. I fråga om däcksmanskapet har framhållits, att detta på ett fåtal undantag när icke kunnat på nöjaktigt sätt fullgöra sin tjänst.

Utredningen anför vidare, att en noggrann uppskattning av behovet av personal vid användande av yrkesutbildad civil besättning å Ymer, Atle och isbrytaren C utvisade, att man vid civil besättning kunde åtnöjas med i genomsnitt 16 procent lägre bemanningsstyrka än vid militär besättning. Den huvudsakliga förklaringsgrunden till denna olikhet borde sökas däri, att man inom marinen i allmänhet hade större bemanning än inom handelsflottan.

En omständighet, som syntes grundlägga en viss skillnad i kvalitativt hänseende mellan civil och militär besättning, borde emellertid, säger utredningen vidare, i detta sammanhang särskilt uppmärksammas. Vid inmönstring av civil besättning å statens isbrytarfartyg kunde man räkna med att få tillgång till fullt yrkesutbildat, befaret sjöfolk, som under normala förhållanden i allmänhet hade värnpliktsutbildningen bakom sig. Man kunde sålunda utgå från att man till sitt förfogade hade en med arbetet till sjöss även under svåra is- och väderleksförhållanden väl förtrogen, för förekommande arbetsuppgifter tränad besättning.

Utredningen säger sig ha noggrant undersökt möjligheterna att erhålla fullgoda besättningar från handelsflottan och därvid funnit, att några rekryteringssvårigheter icke behöfde befaras. Inom handelsflottan funnes ett betydande antal fartyg, vilkas trafik hänförde sig till allenast sommar- och höstmånaderna. Å dessa fartyg funnes så stor tillgång till personal, som under vintermånaderna vore eller kunde bliva disponibel för andra uppgifter, att det sannolikt vore möjligt att enbart från dessa personalkategorier erhålla ett fullt betryggande urval. Därest en del av personalen i förhandsställning bleve årsanställd och en annan del anställd för sju månaders tjänstetid årligen, bleve härigenom behovet av kontinuitet å de mest betydelsefulla tjänsterna tryggt.

Härtill komme, framhåller utredningen, att det obestridligen framstode såsom mest naturligt och i sin ordning, att statens isbrytarfartyg, i synnerhet därest den statliga isbrytarverksamheten ställdes under civil ledning, bemannades med personal från handelsflottan. Fartygens uppgift vore i första hand att betjäna handelsflottan. Det måste också för utförandet av arbetet ombord vara av värde, att besättningen ägde erfarenhet från handelsfartygens framdrivande under besvärliga förhållanden. Vidare funne

utredningen, att man med skäl kunde ifrågasätta lämpligheten av ett å militär stat upptaget befäl, fast anställt manskap och värnpliktiga toges i anspråk för en tjänstgöring, som vore av icke militär natur.

I syfte att vinna en uppfattning om hur kostnaderna för lön och kost ställde sig vid civil och vid militär bemanning har utredningen verkställt en beräkning av de årliga kostnaderna enligt de olika alternativen. Utredningen har därvid, utgående från de före kriget gällande besättningslistorna för Ymer och Atle, räknat med en sammanlagd besättning under isbrytar-expedition för dessa båda fartyg samt isbrytaren C av 129 man, därav 24 värnpliktiga. Till grund för sin beräkning av personalbehovet under fartygens uppläggning och beredskap synes utredningen ha lagt bestämmelserna i en alltjämt gällande generalorder den 14 maj 1938. Enligt denna skola under annan tid än den, under vilken isbrytarfartyg är rustat eller förlagt i första beredskap, å Ymer finnas sex och å Atle en man. Utredningen har i sina kostnadskalkyler räknat med de bruttobelopp, som de militära besättningsstyrkorna enligt år 1942 gällande bestämmelser beräknades komma att kosta staten under den tid de tjänstgjorde å isbrytarna.

Vid alternativet civil bemanning har utredningen räknat med en sammanlagd besättning för de tre fartygen under isbrytarexpedition och beredskap av 108 man. Av dessa skulle sex vara helårsanställda och fem anställda för en tid av sju månader. Återstoden skulle förhyras för den tid respektive fartygs isbrytarkampanj påginge. Såsom helårsanställda har utredningen räknat med 1 befälhavare i lönegraden Eo 28, 2 övermaskinister i lönegraden A 20, 2 andre maskinister i lönegraden A 16 och 1 båtsman, samt såsom anställda för sju månader 2 befälhavare, 1 förste styrman, 1 steward och 1 maskinassistent. Lönerna för all personal, som icke skulle avlönas enligt de statliga löneplanerna, ha beräknats enligt de grunder som fastställts i kollektivavtal, slutna januari—februari 1942 mellan å ena sidan Sveriges redareförening och å andra sidan de ombordanställdas organisationer. Utgifterna för kost till samtlig personal ha beräknats till tre kronor per man och dag.

Utredningen har vidare räknat för isbrytaren C med uppläggning 5 månader, beredskap 2 månader och isbrytningsexpedition 5 månader, för Ymer med uppläggning 7 månader, beredskap 1 månad och isbrytningsexpedition 4 månader samt för Atle med uppläggning 9 månader, beredskap 1 månad och expedition 2 månader.

Med iakttagande av nu angivna grunder har utredningen kommit till det resultatet att, sedan isbrytaren C trätt i verksamhet, årskostnaderna för avlöning och kost skulle bli vid militär bemanning 280 690 kronor 55 öre samt vid civil bemanning 233 384 kronor 90 öre, alltså 47 305 kronor 65 öre lägre vid civil än vid militär bemanning.

Utredningen anför vidare, att utredningens sakkunnige såsom en fördel vid militär bemanning framhållit, att man då ägde betjäna sig av det militära radiotelegrafnätet. Härigenom undginge man avgifter för den tämligen

omfattande radiotelegrafering, som förekomme i isbrytarverksamheten, framför allt mellan isbrytarfartygen och isbrytarledningen i land. Bemannades isbrytarna med civil besättning, skulle radiotelegraferingen bliva av kommersiell natur och alltså avgiftsbelagd. Av verkställda beräkningar framginge, att kostnaderna för avgiftsbelagd radiotelegrafering under var och en av vintrarna 1925/26—1938/39 skulle ha uppgått till 2 565 kronor och under var och en av vintrarna 1939/40—1941/42 till 9 315 kronor.

Dessa kostnader syntes icke vara så stora, att fördelen av kostnadsfri radiotelegrafering kunde bliva avgörande för frågan, om isbrytarfartygens bemanning skulle vara civil eller militär. Det syntes för övrigt antagligt, att radiotelegraferingen till och från isbrytarfartygen framdeles i stor utsträckning komme att ersättas av radiotelefoni. I fråga om denna intoge de militära myndigheterna ingen undantagsställning i avgiftshänseende. Utredningen ville tillägga, att det dessutom borde kunna förutsättas, att statsisbrytarna jämväl vid civil bemanning kostnadsfritt finge betjäna sig av den militära radiotelegraftjänsten.

Som slutomdöme framhåller utredningen, att ur allmänna synpunkter övervägande skäl talade för civil bemanning och att särskilda hinder ej förelåge att tillämpa denna princip. Ur ekonomisk synpunkt kunde civil bemanning förutsättas bliva för statsverket fördelaktigast. Utredningen förklarar sig slutligen förutsätta, att vid förverkligande av utredningens förslag i fråga om bemanningen av statens isbrytarfartyg därav föranledda jämkningar av marinens personalorganisation likaledes komme att företagas.

Ledamoten av utredningen herr *Giron* har reserverat sig mot utredningsmajoritetens ifrågavarande förslag och förordat bibehållande av militär bemanning å statens isbrytarfartyg. Han hävdar gentemot majoritetens uppfattning den meningen, att berättigade anmärkningar mot den militära bemanningens arbetsduglighet och uthållighet icke kunnat göras. Det förelåge betydligt större förutsättningar för en god rekrytering av militär personal än av civil personal, detta bland annat därför att isbrytarexpeditionerna i allmänhet började tidigare på senhösten och slutade senare på våren än den sjöfart som lades ner vintertid. Bemanningsstyrkan borde dessutom icke vara mindre vid civil än vid militär bemanning. Flottans enligt 1942 års försvarsordning fastställda personalkadrer, vilka räckte till för bemanning av såväl *Ymer* och *Atle* som isbrytaren *C*, kunde icke beskännas. I annat fall skulle vid krig den personal icke finnas tillgänglig, som av militära hänsyn måste finnas å statens isbrytarfartyg för deras framförande under krigsförhållanden och för handhavande av de vapen, som skulle utgöra deras skydd, särskilt mot anfall från luften. Med hänsyn till de båda sist angivna omständigheterna skulle militär bemanning i jämförelse med civil medföra en årlig besparing för statsverket av omkring 180 000 kronor. Som kostnader vid militär bemanning räknar reservanten därvid endast med de ombord utgående särskilda förmånerna till personalen såsom sjötillägg, mässpenningar m. m., de eventuellt ifrågakommande arvodena till fartygscheferna och samt-

liga lönekostnader under beredskap och isbrytarexpedition till de 6 reserv-officerare, som skulle inkallas till frivillig tjänstgöring. Avlöningskostnaderna i övrigt skulle statsverket, anser Giron, under alla förhållanden få vidkännas.

Av de remissmyndigheter, som yttrat sig i bemanningsfrågan, tillstyrka följande utredningens förslag om civil bemanning nämligen *Kommerskollegium, lotsstyrelsen, Smålands och Blekinge samt Skånes handelskammare, Skånska hamnförbundet, Ångfartygsbefälhavaresällskapet, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet*. Inom *Styrelsen för Sveriges redareförening* har majoriteten anslutit sig till förslaget om civil bemanning.

Till förmån för militär bemanning uttala sig *överbefälhavaren, chefen för marinen, statskontoret, länsstyrelserna i Gotlands, Gävleborgs och Västerbottens län, Västernorrlands och Jämtlands läns samt Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare, Sveriges allmänna exportförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Stockholms rederiförening, Norrländska hamnförbundet och Ångfartygsaktiebolaget Gotland*.

Kommerskollegium, som förut i sitt yttrande uttalat sig för att ledningen av den statliga isbrytarverksamheten borde vara förlagd till civil myndighet, förklarar sig finna det mest naturligt, att isbrytarna vid civil ledning erhöles civil bemanning och att i händelse av militär ledning bemanningen bleve militär. Utredningen hade icke med bärande skäl visat, att den ena bemanningsformen ur arbetssynpunkt skulle vara den andra överlägsen. Ett bedömande av den förefintliga meningsskiljaktigheten i kostnadsfrågan syntes icke kunna ske på det av utredningen framlagda materialet utan kräva närmare undersökning av marinens möjligheter att, utan eftersättande av andra uppgifter, bemanna isbrytarfartygen från den personal, som normalt avsåges skola ingå i marinens fredsorganisation.

Även *lotsstyrelsen* anser, att frågan om isbrytarfartygen borde bemannas med civil eller militär personal sammanhängande med frågan, huruvida ledningen av verksamheten gjordes civil eller militär. Med militär ledning av isbrytarverksamheten syntes det icke lämpligt att bemanna fartygen med civila besättningar. Å andra sidan talade övervägande skäl för att med civil ledning borde följa civil bemanning av fartygen. Ämbetsverket anför vidare i huvudsak följande.

Utredningen har anfört vissa omständigheter, som tala för att fartygen givas civil bemanning. Frågan blir då, om något eller några avgörande skäl kunna andragas däremot. Att i allmänhet civil besättning skulle få antagas vara mindre kompetent för tjänst å isbrytarfartyg än militär har, såvitt *lotsstyrelsen* har sig bekant, icke från något håll gjorts gällande; isbrytarutredningen för sin del anför tvärtom vissa skäl, som med fog synas kunna tala för motsatsen. Ej heller ha några särskilda skäl anförts, som böra föranleda att statsisbrytarna, därest ledningen av verksamheten ligger hos civil myndighet, vid krig eller krigsfara nödvändigtvis bör ha militär bemanning. För övrigt torde det icke vara omöjligt att, om så av militära skäl anses oundgängligen påkallat, genom inkallelser till militärtjänstgöring, konstituering i

reserven eller på annat sätt direkt underställa dylik civil besättning vederbörande militära myndigheter. För handhavande av den bestyckning, varmed statsisbrytare vid krig eller krigsfara skulle behöva förses, kan militärt manskap med militärt befäl tillföras fartyget; så måste för övrigt ske även om fartyget har militär besättning. Ordnas frågan om statsisbrytarnas bemanning under krig och krigsfara på sätt nu angivits, synes därmed självklart böra följa, att flottans för krigsorganisationen beräknade personalbehov kan minskas med den personal, som däri inräknats för bemanning av isbrytarfartygen. Styrelsen kan därför icke finna annat än att utredningens kostnadsberäkningar äro hållbara och att alltså civil bemanning kommer att ställa sig billigare än militär bemanning.

Överbefälhavaren anför i bemanningsfrågan i huvudsak följande.

Den av utredningen förebragta motiveringen synes mig missvisande. Det synes mig därjämte innebära en grov orättvisa mot flottans personal att utan vidare förutsätta, att en militär bemanning är så ineffektiv, att det arbete, som nu utföres av isbrytarnas militära besättningar, skulle kunna utföras av en betydligt mindre, civil besättning. I verkligheten torde det snarare förhålla sig tvärtom, då större krav kunna ställas på en militär besättning än på en civil med hänsyn till de lag- och avtalsbestämmelser, som gälla för den sistnämnda.

Övervägande delen av den civila besättningen är avsedd att anställas endast för en del av året och måste sålunda sommartid söka sig annat arbete. En dylik anordning synes mig ägnad att i hög grad äventyra besättningarnas kontinuitet och kvalitet. Tjänsten ombord på isbrytarna kommer med hänsyn till den föreslagna besättningsreduktionen att bliva hård. Utredningen håller trots detta för sannolikt, att anställning å isbrytarfartygen kommer att visa sig eftersökt av handelsflottans personal. Detta antagande synes mig optimistiskt. Snarare torde det under de ovan angivna förhållandena komma att erbjuda betydande svårigheter att säkerställa god rekrytering och erforderlig kontinuitet inom besättningarna.

Med militär bemanning undvikas de nu angivna nackdelarna. Erfaret befäl och underbefäl har under de gångna åren utbildats i erforderligt antal. Bland annat måste påpekas, att flottan har tillgång till specialutbildad maskinpersonal för dieselektriskt maskineri. Ytterligare skäl, som tala för militär bemanning, äro dels att denna är direkt användbar för rent militära uppgifter ombord, t. ex. luftförsvar och flackbeskjutning, dels den fastare disciplin, som karakteriserar en örlogsbesättning, dels slutligen det förhållandet, att militär personal kan effektivt utnyttjas även under den tid, då isbrytarna äro upplagda. De anmärkningar, som riktats mot den militära besättningen på Göta Lejon, böra icke tillmätas större värde, enär denna besättning sammandragits tillfälligt och icke kan jämföras med statsisbrytarnas ordinarie besättningar.

Chefen för marinen uttalar sin anslutning till herr Girons reservation. Utredningens personal- och kostnadsberäkningar måste helt underkännas, ty som grundval för dessa hade lagts besättningslistor för den föreslagna civila bemanningen, som vore otillräckliga och avsevärt skilde sig från de för militär bemanning gällande. Utredningens uppskattningar av personalbehovet vid civil bemanning, vilka stode i bestämt motsatsförhållande till praktiska erfarenheter, kunde icke biträdas av chefen för marinen.

Härutöver anföres i yttrandet bland annat följande.

Från marinmyndigheternas sida har städse den åsikten hävdats, att befintliga statliga isbrytare vid behov och särskilt vid krig eller krigsfara skola kunna tjäna landets försvar. Statsmakternas beslut att militär bemanning skall utnyttjas även i fredstid har emellertid säkerligen icke endast dikterats av nyssnämnda åsikt utan i lika hög grad av följande förhållanden, vilka av utredningen förbigåtts, nämligen

att flottans organisation även i fredstid har sådan beredskapskaraktär, som i särskild grad lämpar sig för denna verksamhet,

att fartygscheferna i egenskap av uteslutande statsanställda tjänstemän torde ha väsentligt större förutsättningar att opartiskt avgöra huruvida och i vilken ordning assistensarbeten skola utföras än vad fallet skulle bliva, därest befälhavare till större delen skulle väljas bland personal, som under huvuddelen av året är anställd i enskilt rederi,

att den för sådan tjänstgöring avsedda militära personalen under de tider, då verksamheten icke pågår, kan beredas annan sysselsättning utan att detta inverkar på den höga beredskap, som under isperiod måste finnas hos isbrytarfartygen,

att denna höga beredskap, därest intet isbrytarfartyg behöver utgå på expedition, kan upprätthållas utan att isbrytaranslagen behöva belastas med personalkostnader, under det att de ofrånkomliga personalkostnaderna vid civil bemanning torde uppgå till omkring 105 000 kronor för år,

att vid militär bemanning erforderlig kontinuitet i personalkommenderingarna kan vidmakthållas samt

att, framför allt, garanti härigenom skapas för att tillräcklig personal med erfarenhet av de komplicerade isbrytarfartygens manövrerande och tekniska skötsel verkligen finnes till förfogande, vilket vid civil bemanning icke kan garanteras.

Statskontoret förklarar, att ämbetsverket självfallet icke kunde bilda sig någon bestämd mening i bemanningsfrågan, samt anför vidare.

Utredningens efter noggrann uppskattning tillkomna besättningslistor för civil personal synas böra giva anledning till att förnyad granskning företages rörande det oundgängliga behovet av militär personal å isbrytarna. Det förefaller emellertid ämbetsverket icke osannolikt, att en i vissa hänseenden icke fullgod kvalitet å besättningen (värnpliktiga) måste kompletteras genom ökning av personalens storlek. Härei torde icke ligga något anmärkningsvärt. Det lär tvärtom få anses önskvärt, att dessa utbildningsmöjligheter i sjömanskap för marinens personal under vintertid bliva utnyttjade. Ämbetsverket föreställer sig också, att den krävande isbrytartjänstgöringen tillgodoför marinens personal i alla grader viktiga erfarenheter även i militärt hänseende. Redan dessa omständigheter synas statskontoret mana till viss verksamhet vid en ändring i den sedan länge bestående ordningen. Härtill kommer, att utredningen icke synes ha fäst tillbörlig vikt vid rekryteringsproblemen, sedda mot bakgrunden av variationerna i isbrytningssäsongens omfattning. Ur denna synpunkt bör, såsom också isbrytarsakkunniga framhållit, militär besättning avgjort vara att föredraga, då denna kan dels lättare kompletteras vid förefallande behov, dels ock erhålla fullt effektivt arbete under den tid, då isbrytaren icke är på expedition.

Vad kostnaderna angår, borde militär bemanning rimligtvis ställa sig fördelaktigare, om hänsyn togs till alla på frågan inverkan omständigheter. Särskilt torde böra beaktas storleken av de fasta årliga kostnaderna vid civil bemanning, kostnader vilka uppstå oavsett om isbrytningen blir nöd-

vändig eller ej. Vid en jämförelse mellan kostnaderna för civil och militär bemanning bör jämväl uppmärksammas, att väsentligt förhöjda sjötillägg utgå till militär personal under sjötjänstgöring å isbrytarfartyg. Några särskilda tillägg för krävande tjänstgöring synas emellertid icke ha beräknats för civil besättning. Då utredningen således måste ha funnit dylika tillägg icke erforderliga, lär anledning saknas att för militär besättning å isbrytarfartyg bibehålla särskilt förhöjda sjötillägg. Å andra sidan har bland kostnaderna för civil besättning inräknats kostersättning för helårsanställda, i lönegrad satta befattningshavare, till vilka sådan förmån givetvis icke bör utgå.

Sammanfattningsvis uttalar statskontoret, att ämbetsverket föreställde sig, att anlitaandet av militär personal för bemanning av isbrytarfartygen måste medföra ett betydligt smidigare rekryteringsförfarande ur skilda synpunkter samt att kostnaderna för militär bemanning måste kunna ställa sig fördelaktigare än vid användande av civil personal. Under sådana omständigheter och under erinran om vad reservanten inom utredningen i dessa delar anfört, funne statskontoret i likhet med denne all anledning tala för att man icke frånginge en länge prövad ordning. Statskontoret kunde alltså icke tillstyrka utredningens förslag i denna del.

I några remissyttranden har frågan om besättningsstyrkornas storlek berörts. *Lotsstyrelsen* uttalar sålunda, att det måste anses fullt tillräckligt att räkna med bemanning för tvåvaktsystem. Undantagsvis under kortare perioder av högvintern, då gångtiden för fartygen och assistansarbetet kunde bliva särskilt omfattande, syntes det emellertid kunna vara motiverat, att viss förstärkning av besättningen företoges.

Även *Sveriges redareförening* förordar tvåvaktsystem med hänsyn till isbrytarnas korta gångtid per dygn och långa hamnuppehåll under normala isbrytningskampanjer.

Svenska maskinbefälsförbundet förklarar, att det förefölle förbundet som om utredningen beträffande antalet maskinbefäl och maskinpersonal icke inhämtat nödiga uppgifter, enär berättigade krav i detta avseende icke kunde anses uppfyllda. Enligt förbundets mening borde man vid civil bemanning av isbrytarfartygen räkna med flera anställningshavare inom dessa personal-kategorier än utredningen gjort. Ökningen kunde för varje fartyg uppskattas till tre eller fyra man. Förbundet anser vidare, att utredningen för vissa uppgifter räknat med personal, som icke ägde nödiga kvalifikationer. För samtliga tre isbrytare borde avses en övermaskinist i lönegraden A 24. Trevaktsystem borde införas i maskinrummet för såväl befäl som manskap.

Svenska sjöfolksförbundet förordar trevaktsystem för såväl däck- som maskinmanskap. Jämfört med utredningens beräkningar skulle detta vid civil bemanning medföra en ökning av statsisbrytarnas besättningar med 12 man för Ymer, 9 man för Atle och 8 man för isbrytaren C. Även om detta förslag genomfördes, räknade förbundet med att kostnaderna för civil bemanning bleve lägre än kostnaderna för militär.

De statliga isbrytarfartygen ha under senare år varit bemannade med ute- *Departements-*
slutande militär personal. Isbrytarutredningen har emellertid ansett, att *chefen.*
bemanningen borde vara civil.

För egen del kan jag icke finna, att utredningen anfört övertygande skäl för civil bemanning. Någon befogad kritik mot den militära personalens sätt att sköta fartygen har icke framkommit. Tvärtom ha besättningarna vid många tillfällen utfört synnerligen goda arbetsprestationer, bland annat under innevarande, särskilt svåra isvinter.

Ur militära beredskapssynpunkter tala starka skäl för militär bemanning. För den personal, som skall handha de vapen, med vilka isbrytarfartygen i krig äro utrustade, erfordras självfallet militär utbildning. Även för fartygens framförande under krigsförhållanden lär det emellertid vara nödvändigt, att viss del av bemanningen i övrigt är väl förtrogen med örlogsflottans taktiska uppträdande samt med de föreskrifter av navigatorisk och förbindelseteknisk karaktär, som gälla för örlogsflottans fartyg. Endast härigenom kunna vapnen utnyttjas fullt effektivt, vilket är av betydelse icke minst för de handelsfartyg, som isbrytarna skola bistå. Om de för verksamheten i krig erforderliga militära besättningarna få sin utbildning på isbrytarna redan i fredstid, torde detta i hög grad underlätta en smidig övergång från freds- till krigsorganisation.

Utredningen, som förutsatt att besättningsstyrkorna vid övergång till civil bemanning kunde minska med i genomsnitt 16 procent, har beräknat, att årskostnaderna för avlöning och kost skulle bli vid militär bemanning omkring 280 000 kronor samt vid civil bemanning omkring 233 000 kronor, alltså i runt tal 47 000 kronor lägre vid civil än vid militär bemanning. Reservanten i utredningen herr Giron har å sin sida hävdad, att kostnaderna vid militär bemanning borde beräknas bli omkring 180 000 kronor lägre än vid civil. Giron har därvid utgått från att en del av den personal, som vore nödvändig för flottan i krig, under fredstid skulle kunna användas för tjänstgöring på isbrytarfartygen samt att fartygens personal skulle vara lika stor vid civil som vid militär bemanning.

För att bilda mig en bestämd uppfattning i kostnadsfrågan har jag inom handelsdepartementet låtit verkställa nya beräkningar av statsverkets kostnader för civil och militär bemanning. Beräkningarna ha skett på grundval av löneläget den 1 januari 1947. De ha i fråga om civil personal avsett dels de besättningar, med vilka utredningen räknat, dels de besättningar, som Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet ansett erforderliga vid tvåvaktsystem. Det må dock erinras om att båda dessa sammanslutningar liksom Svenska sjöfolksförbundet förordat trevaktsystem. I fråga om militär personal ha nu gällande besättningslistor tillämpats. Dessa upptaga något större besättningar än de för utredningen tillgängliga listorna, men å andra sidan upptaga de proportionsvis flera värnpliktiga. Vissa jämkningar i utredningens beräkningsgrunder i övrigt ha även ansetts påkallade, vilka i någon mån påverkat totalkostnaderna.

De verkställda beräkningarna giva vid handen, att bruttokostnaderna för

den militära personalen under den tid, den kan beräknas tjänstgöra å isbrytarfartygen, kunna uppskattas till i runt tal 265 000 kronor för år. Från dessa kostnader torde emellertid böra dragas avlöningskostnaderna för den i fred befintliga militära personal, som är oundgängligen erforderlig för isbrytarfartygens bemanning i krig, vare sig besättningarna i övrigt då bliva civila eller militära. Dessa avlöningskostnader ha på grundval av uppgifter från marinstaben uppskattats till i runt tal 99 000 kronor. Militär bemanning skulle alltså kosta omkring 166 000 kronor för år. Civil bemanning skulle draga en årlig kostnad av omkring 253 000 kronor enligt utredningens besättningslistor och omkring 310 000 kronor enligt sjöbefällssammanslutningarnas. Man torde få utgå ifrån att sistnämnda besättningslistor komma det verkliga personalbehovet närmare än utredningens.

Vid de beräkningar, för vilka jag nu redogjort, har hänsyn icke tagits till de löneökningar för militärpersonalen, vilka inträda den 1 juli 1947. Ej heller kan nu helt bedömas, med vilka belopp avlöningarna för handelsflottans personal då komma att utgå. Även med hänsyn härtill samt till svårigheterna att rätt beakta alla de övriga faktorer, som inverka på kostnadsberäkningar av förevarande slag, står det emellertid enligt min mening utom allt tvivel, att kostnaderna för militär bemanning måste avsevärt understiga kostnaderna för civil.

Slutligen må erinras därom, att utredningen gjort gällande, att inga rekryteringssvårigheter skulle uppstå, om isbrytarbesättningarna rekryterades från handelsflottan. Särskilt i ett arbetsmarknadsläge som det nuvarande torde det dock vara vanskligt att erhålla civil personal till isbrytarverksamheten, vars varaktighet ju icke kan förutses. Vid militär bemanning däremot kan, såsom de militära remissmyndigheterna särskilt framhållit, en tillfredsställande rekrytering anses säkerställd.

På grund av vad jag nu anfört, finner jag anledning icke föreligga att frånga gällande ordning med militär bemanning av statens isbrytarfartyg.

I det föregående har jag räknat med att isbrytarfartygens besättningar även framgent skulle vara indelade på två vakter. Erfarenheten visar emellertid, att besättningarna vid tvåvaktsystem under ansträngande isbrytarkampanjer sådana som den nu pågående bliva mycket hårt pressade. Det kan därför förtjäna övervägas, huruvida icke trevaktsystem försöksvis bör tillämpas under ett kommande år. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:tt att träffa avgörande i denna fråga, vilken icke torde påverka ställningstagandet till frågan om civil eller militär bemanning av statsisbrytarna.

Isbrytarombuden.

På sju platser utefter norrlandskusten från Luleå till Gävle finnas sedan slutet av 1920-talet s. k. isbrytarombud, förordnade av vederbörande länsstyrelse, som även fastställt instruktion för ombuden. Dessa tjänstgöra såsom förmedlare av upplysningar och önskemål angående den statliga isbrytarverksamheten mellan å ena sidan dem som ha behov av isbrytarhjälp och å andra sidan isbrytarledningen samt isbrytarfartygens chefer.

Sedan staten genom beslut av 1944 års riksdag åtagit sig viss isbrytarverksamhet i Mälaren och Vänern har dessutom chefen för marinen föregående och innevarande vinter enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande förordnat isbrytarombud i Södertälje och Trollhättan samt utfärdat instruktion för deras verksamhet.

Isbrytarombuden äga åtnjuta gottgörelse av trafikanterna för gjorda utlägg. Härjämte har Kungl. Maj:t under de senaste budgetåren bemyndigat marinförvaltningen att av anslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m. använda sammanlagt högst 400 kronor till ersättande efter prövning av omständigheterna i det särskilda fallet av sådana med uppdrag såsom isbrytarombud förenade utgifter, för vilka ersättningsskyldighet ej åvilar annan uppdragsgivare.

Beträffande ersättning åt isbrytarombuden för utfört arbete tillämpas olika principer på olika platser. Till ett av ombuden i Norrland betalar vederbörande handelskammare ett mindre årsarvode, i ett par fall svara vissa större industriföretag för ombudens arvoden och till några ombud utgå inga dylika ersättningar. Isbrytarombuden i Södertälje och Trollhättan ha erhållit gottgörelse för sitt arbete under vintern 1945/46 från tionde huvudtitelns reservationsanslag till extra utgifter. Södertäljeombudet har därvid uppburit 150 kronor, medan ombudet i Trollhättan, som haft mera självständig ställning i förhållande till isbrytarledningen, erhållit 300 kronor.

På grund av att Göteborg en stor del av innevarande vinter varit den enda större hamnstad, som varit tillgänglig för sjöfart, har chefen för marinen tillfälligt inrättat ett iskontor i staden i anknypning till det för sjöfartens dirigerings där upprättade sjöfartskontoret.

1941 års isbrytarutredning framhåller, att ombuden varit till god nytta för den statliga isbrytarverksamheten. Utredningen föreslår att ombud skulle utses, förutom å de sju platser vid norrlandskusten, där ombud redan förordnats, å ytterligare elva platser vid rikets övriga kustar samt i Vänersborg. Då statens isbrytarledning enligt utredningens förslag skulle vara förlagd till kommerskollegium, borde ombuden förordnas av kollegium. I anslutning härtill föreslår utredningen, att i reglementet för isbrytarverksamheten skulle föreskrivas att kommerskollegium efter förslag av vederbörande handelskammare skulle äga förordna statsisbrytarombud å högst 20 platser inom riket. Det syntes utredningen skäligt, att ombuden för de vintrar, då de finge arbetsuppgifter i denna sin egenskap, skulle äga åtnjuta ersättning ej allenast för gjorda utlägg utan även för sitt besvär. Det borde ankomma på kollegium att allt efter arbetets omfattning tillerkänna ombuden skäligt arvode, vilket dock ej borde utgå med högre belopp än 150 kronor för isbrytningsperiod. För gjorda utlägg borde ombuden alljämt erhålla gottgörelse av trafikanterna.

De remissmyndigheter, som uttala sig angående behovet av isbrytarombud, tillstyrka genomgående att antalet ombud måtte ökas. I några yttranden framföras lokala önskemål beträffande ombudens antal och placering.

Kommerskollegium framhåller, att det med hänsyn till ombudens värde för

isbrytarledningen och de ringa kostnader för statsverket, som ombudsorganisationen beräknades draga, knappast vore nödvändigt att i reglementet intaga bestämmelser om en begränsning av ombudens antal. Enligt kollegii mening syntes befogenhet i stället böra lämnas den myndighet, som komme att handha isbrytarledningen, att tillsätta det antal ombud, som enligt ledningens bedömande prövades erforderligt.

Med anledning av utredningens förslag om arvoden till statsisbrytarombuden erinrar *statskontoret* därom, att ämbetsverket i utlåtande år 1937 ansett sig böra avstyrka ett liknande förslag samt att några nya omständigheter icke syntes ha tillkommit, som kunde föranleda ändrat ståndpunktstagande.

Å andra sidan förklara *lotsstyrelsen* och *handelskammaren i Gävle*, att den föreslagna maximigränsen för isbrytarombudens arvode vore alltför låg. Lotsstyrelsen anser, att arvodet borde kunna bestämmas till 300 kronor för isbrytningsperiod.

I skrivelse den 29 juni 1945 har *chefen för marinen* gjort framställning i fråga om ökning av antalet statsisbrytarombud, om arvoden av statsmedel till desamma samt om bemyndigande för statens isbrytarledning att fastställa instruktion för ombuden i enlighet med framlagt förslag. Med skrivelsen har överlämnats en promemoria, innehållande riktlinjer för ökningen av antalet ombud och förslag i fråga om arvoden till ombuden. Promemorian är uppgjord under den förutsättningen att chefen för marinen skall utöva ledningen av statens isbrytarverksamhet.

Beträffande behovet av en utbyggnad av ombudsorganisationen anföres i promemorian följande.

Statsisbrytarombudens kännedom om lokala näringsförhållanden och sjöfartsbehov samt därpå baserade, förmedlande arbete har otvivelaktigt starkt bidragit till att statens isbrytarfartyg under sin vanligen varje vinter återkommande verksamhet på norrlandskusten på enkelt och smidigt sätt stått i kontakt med vintersjöfartens alla olika lokala organ. Avsaknaden av dylika ombud inom övriga kustområden under de stränga isvintrarna 1939/40—1941/42 gjorde sig icke i besvärande grad märkbar, enär den då anbefallda förstärkta försvarsberedskapen erbjöd möjligheter att provisoriskt använda olika, för sjöfartens reglerande och dirigerande i varje fall befintliga marina organ för motsvarande uppgifter, som på norrlandskusten tillkomma statsisbrytarombuden. Under fredstid kommer så icke att bli förhållandet. Det synes därför som en angelägen uppgift i den på alla områden pågående fredsplaneringen att snarast realisera det länge närda önskemålet om tillsättande av statsisbrytarombud även på rikets östra, södra och västra kuster.

Ombudens antal föreslås till 20. I fråga om ombudens förläggningssorter företer förslaget vissa skiljaktigheter gentemot det av isbrytarutredningen framlagda.

Rörande arvodesfrågan innehåller promemorian, bland annat, följande.

Att ombuden för sin verksamhet böra åtnjuta skälig gottgörelse synes uppenbart. Rådande förhållanden därvidlag äro emellertid icke tillfredsställande. Att en av statsmyndighet officiellt förordnad befattningshavare erhåller gottgörelse av enskilda eller halvofficiella organ, vilka direkt eller in-

direkt skola betjäna sig av hans arbete, synes mindre lämpligt. Större möjlighet att på varje plats utse den bäst lämpade personen till befattningen i fråga föreligger även, om skäligheten och bestämd ersättning för arbetet utgår samt om denna ersättning utgår av statsmedel.

I promemorian föreslås, att ersättning till ombuden skulle utgå dels i form av fast arvode med visst belopp för isbrytningssäsong, dels i form av särskilt arvode, beräknat efter den tid, varunder ombudet medverkat vid ordnandet av den statliga isbrytarverksamheten inom sitt distrikt eller utfört annat därmed sammanhängande arbete. Ombud i Norrland, Södertälje och Trollhättan skulle enligt promemorian åtnjuta såväl fast som särskilt arvode och ombud i övriga delar av landet endast särskilt arvode. Det fasta arvodet skulle utgå med 150 kronor för isbrytningssäsong, i Trollhättan dock med 300 kronor, och det särskilda arvodet med belopp beräknat efter 150 kronor för månad.

I fråga om de fasta arvoden anföres i promemorian följande.

Under normala och milda vintrar kan statlig isbrytarverksamhet som regel beräknas komma att äga rum endast vid norrlandskusten och i inlandsfarvattnen. Där befintliga ombud äro därför regelmässigt varje vinter bundna till sin tjänstgöringsplats under den tid sjöfart pågår och därunder nödsakade att offra mycket av sin fritid för nödvändig kontakt med isbrytarledningen, befälhavare, mäklare, väderlekstjänsten m. fl. Det synes därför skäligt att dessa ombud åtnjuta ett fast arvode av 150 kronor per isbrytarsäsong. Ombudet i Trollhättan avses, utöver vissa åligganden som tillkomma jämväl övriga ombud, att dels ombesörja ledningen inom sitt distrikt av som regel varje år förekommande statlig isbrytarverksamhet, dels också att härom föra noggranna anteckningar för att sedermera kunna attestera inkomna räkningar m. m. Hans fasta arvode synes därför böra utgå med 300 kronor per isbrytarsäsong.

Den sammanlagda årskostnaden för dessa arvoden skulle, framhålls i promemorian, under normala och milda vintrar belöpa sig till omkring 3 500 kronor. Under stränga vintrar skulle detta belopp ökas med högst omkring 1 700 kronor.

I promemorian påpekas vidare, att den föreslagna utökningen av ombudsorganisationen borde föranleda en motsvarande ökning av det belopp, högst 400 kronor för isbrytningssäsong, som nu disponerades för utbetalning av ersättning för sådana med uppdrag såsom isbrytarombud förenade utgifter, för vilka ersättningsskyldighet ej åvilade annan uppdragsgivare.

Chefen för marinen har i nu förevarande skrivelse meddelat, att promemorian vunnit statsisbrytarnämndens gillande samt att densamma för yttlande varit remitterad till kommerskollegium, lotsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. De båda förstnämnda ämbetsverken hade förbundet frågan om statsisbrytarombuden med den centrala ledningens organisation och funnit sig i avvaktan på den slutliga lösningen av frågan härom icke böra närmare ingå på de i promemorian avhandlade spörsmålen. Vattenfallsstyrelsen hade anfört, att från styrelsens sida funnes intet att erinra i vad promemorian avsåge statsisbrytarombudet i Trollhättan.

Departements-
chefen.

De hittills tillsatta isbrytarombuden ha varit isbrytarledningen till stor nytta. Under stränga vintrar har det emellertid visat sig föreligga ett behov av ombud även på vissa platser, där sådana nu icke finnas. Jag anser mig därför böra tillstyrka utredningens förslag om en ökning av antalet isbrytarombud. Därest ledningen av statens isbrytarverksamhet i enlighet med vad jag tidigare föreslagit kommer att övertagas av kommerskollegium, torde ombuden böra utses av kollegium.

Det synes mig skäligen att isbrytarombuden tillerkännas ersättning av statsmedel icke blott för sådana expensutgifter, som icke kunna uttagas av vederbörande uppdragsgivare, utan även för utfört arbete. Ersättningen torde böra utgå enligt i huvudsak de grunder, som föreslagits av chefen för marinen, och belasta förslagsanslaget till Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m. Under normala vintrar torde kostnaderna för ombudens arvoden och expenser komma att uppgå till i runt tal 5 000 kronor.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att dels bestämma det högsta antal isbrytarombud, som kommerskollegium skall äga utse, dels meddela närmare föreskrifter om ersättning åt ombuden.

Under särskilt stränga isvintrar kan det visa sig nödvändigt att i de största hamnstäderna ordna tillfälliga iskontor, på sätt som detta år skett i Göteborg. Kostnaderna för avlöning åt iskontorens personal samt för lokalhyra, telefon m. m. torde, enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande, böra bestridas från förenämnda driftkostnadsanslag. Därest riksdagen icke har något att erinra däremot, torde för täckande av de innevarande budgetår uppkommande kostnaderna för avlöning under en månad åt föreståndaren för nyssnämnda iskontor i Göteborg från det för budgetåret 1946/47 anvisade förslagsanslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m. få tagas i anspråk ett belopp av högst 1 500 kronor.

Statens medverkan vid isbrytning i Mälaren.

Den av 1944 års riksdag godkända planen för ordnande av statens isbrytarverksamhet, som i huvudsak bygger på förslag av 1941 års isbrytarutredning, innebär med avseende på statens medverkan vid isbrytning i Mälaren, att staten skall svara för brytning av ränna från öppet vatten utanför Södertälje genom Södertälje kanal och Mälarens djupled till Västerås och Köping dels vid den tidpunkt, då isbildningen nått sådan svårighetsgrad, att befintlig lokal isbrytare ej längre förmår hålla ränna öppen, dels ock vid lämplig tidpunkt före islossningen på våren. Som förutsättning härför gäller dock, att de kommuner och enskilda företag, vilka ha intresse av vintersjöfarten på Mälaren, hålla lokal isbrytare av sådan styrka, att fartyget, sedan ränna brutits, kan hålla denna öppen någon tid.

Redan i de yttranden över isbrytarutredningens betänkande, som avgåvos av länsstyrelsen i Västmanlands län, handelskammaren för Örebro och Västmanlands län samt hamnstyrelserna i Västerås och Köping, ansågs den av ut-

redningen föreslagna isbrytarhjälpen åt mälarsjöfarten otillräcklig. Sedan planen fastställts ha representanter för lokala myndigheter och industrier gjort upprepade muntliga framställningar såväl till min företrädare i ämbetet som till mig om mera effektiv statlig isbrytarhjälp i Mälaren.

Med anledning av dessa framställningar har marinstabens isbrytardetalj på min anmodan uppgjort en promemoria i ämnet, över vilken yttranden avgivits av kommerskollegium, lotsstyrelsen, länsstyrelsen i Västmanlands län, hamnstyrelserna i Västerås och Köping, Sveriges redareförening och Föreningen Sveriges inrikessjöfart.

I *promemorian* framhålles bland annat, att isläggningen icke skedde på en gång i hela Mälaren utan i etapper, vanligen med början i sjöns västra delar. Under förvintern erfordrades därför isbrytning i flera omgångar, för varje gång allt längre bort från Köping och Västerås och med allt större kraftinsats. Den isbrytning, som enligt planen skulle ankomma på lokal isbrytare, kunde redan under normala isvintrar behöva utsträckas ända till Södertälje. Här för skulle krävas större isbrytare än städerna rimligen behövde hålla. Genom att staten endast åtagit sig *en* brytning under förvintern, bleve vintersjöfarten väsentligt sämre tillgodosedd på Mälaren än på Vänern. Visserligen fordrades lokal isbrytning i viss utsträckning även på Vänern, men detta gällde icke inom det område, där staten svarade för brytningen. Slutligen borde beaktas, att industrierna kring Mälaren vore stadda i snabb utveckling och att skeppningarna i Mälaren vuxit i hastigare takt än skeppningarna i Vänern.

Promemorian utmynnar i förslag om att staten skulle åtaga sig att hålla isränna öppen i Mälarens djupled till Västerås och Köping under den tid, som med hänsyn till näringslivets behov och isförhållandenas beskaffenhet kunde anses rimlig, under förutsättning att de lokala intressen, som vore knutna till uppehållande av vintersjöfart på Mälaren, ombesörjde övrig där erforderlig isbrytning. Kostnaderna för en statlig isbrytarverksamhet i Mälaren av denna omfattning uppskattades i *promemorian* till mellan 10 000 och 25 000 kronor för år.

Länsstyrelsen i Västmanlands län samt hamnstyrelserna i Västerås och Köping tillstyrka det i *promemorian* framförda förslaget. Även *Sveriges redareförening* och *Föreningen Sveriges inrikessjöfart* ställa sig förstående till en något ökad statlig isbrytning i Mälaren.

Lotsstyrelsen förklarar sig däremot med instämmande av *kommerskollegium* icke vilja tillstyrka, att staten i större omfattning än som förutsattes i den av riksdagen godkända planen medverkade vid mälarisbrytningen. Till stöd för sin uppfattning anför *lotsstyrelsen* bland annat följande.

Isbrytarutredningens plan för ordnandet av isbrytarverksamheten utgör resultatet av en avvägning av hur verksamheten på skilda farvattensområden bör fördelas mellan staten och de lokala intressen, som inom olika avsnitt kunna ha fördel av att vintersjöfart kan bedrivas. Till grund för den avvägning isbrytarutredningen företagit ligger en omfattande undersökning angående isförhållandena och varutrafiken å de farvatten, som beröras av planen. Sker ändring i denna avvägning med avseende å ett begränsat område, får man räkna med att detta föranleder krav på ändringar jämväl be-

träffande andra områden. Skall staten ikläda sig mera omfattande förpliktelser beträffande öppethållande av ränna i Mälaren, kan det sålunda antagas, att liknande anspråk komma att resas från intressenterna i vintersjöfarten på Vänern och i Gävlebukten.

Departements-
chefen.

Innan norrlandskommittén slutfört sin utredning av frågan om isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten, är jag icke beredd att föreslå någon mera genomgripande ändring i den plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet, som godkändes av 1944 års riksdag. Erfarenheterna från de år planen tillämpats giva dock vid handen, att en viss uppmjukning av de för mälarisbrytningen gällande reglerna är påkallad.

För att statens medverkan vid isbrytningen i Mälaren skall bliva till verklig nytta, torde *en* brytning under förvintern icke vara tillräcklig. Enligt vad jag inhämtat, skulle dock redan ett åtagande från statens sida att svara för ytterligare ett par brytningar innebära en betydande hjälp åt vintersjöfarten på Västerås och Köping. Då dessa brytningar enligt uppgift från marin-stabens isbrytardetalj torde kunna utföras med isbrytande bogserbåtar, skulle statsverkets merkostnader för den ökade isbrytarhjälpen inskränka sig till omkring 5 000 kronor för år.

Då jag anser dessa kostnader obetydliga i jämförelse med de fördelar för handelssjöfarten, som härigenom skulle vinnas, förordar jag att staten åtager sig att ombesörja brytning av ränna från öppet vatten utanför Södertälje genom Södertälje kanal och Mälarens djupled till Västerås och Köping dels högst tre gånger under förvintern, dels en gång före islossningen på våren. Kostnaderna skulle komma att belasta förslagsanslaget Statens isbrytarverksamhet: Förhyrning av isbrytarfartyg. Som förutsättning för detta åtagande bör alltså gälla, att de kommuner och enskilda företag, vilka ha intresse av vintersjöfarten på Mälaren, kunna ställa isbrytare av sådan styrka till förfogande, att fartyget, sedan ränna brutits, kan hålla denna öppen någon tid.

Kostnader för isflygspaning m. m.

Enligt en den 3 september 1930 mellan Sverige och Danmark träffad överenskommelse skola de båda ländernas regeringar vid inträdande issvårigheter gemensamt upprätta isbrytningstjänst i Öresund och vissa angränsande farvatten. Denna isbrytningstjänst, som skall stå under gemensam ledning med säte i Köpenhamn, skall kunna omfatta bland annat isflygspaning och proviantering av fartyg medelst flygplan.

För första gången efter överenskommelsens tillkomst har gemensam svensk-dansk isbrytningstjänst upprättats i början av februari månad år 1947. Sveriges andel i kostnaderna för dess ledning bestridas enligt Kungl. Maj:ts den 17 januari 1947 meddelade beslut från det för budgetåret 1946/47 anvisade förslagsanslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m. Därest riksdagen icke har något att erinra däremot, torde jämväl de inne-

varande budgetår uppkommande kostnaderna för den av överenskommelsen föranledda flygverksamheten få bestridas från nämnda anslag. Om den gemensamma isbrytningstjänsten även framdeles skulle behöva träda i verksamhet, torde även då driftkostnadsanslaget för statens isbrytarverksamhet böra tagas i anspråk för täckande av dylika kostnader.

Även under mera normala isvintrar än den nuvarande förekommer viss flygverksamhet i samband med den statliga isbrytarverksamheten, bland annat för upptäckande och undsättning av infrusna fartyg. Innevarande vinters erfarenheter ha bestyrkt uppfattningen om nyttan av flygspaning jämväl till stöd för israpporttjänsten och önskvärldheten av utsträckt isflygspaning även för att utröna havsisens utbredning, beskaffenhet och förändring. Ersättning för de av ifrågavarande flygverksamhet föranledda kostnaderna har hittills utgått från flygvapnets övningsanslag. Därest dylik flygning för framtiden icke skulle kunna hänföras till övningsflygning, torde jämväl kostnaderna härför böra belasta förenämnda driftkostnadsanslag.

Departementschefens hemställan.

På grund av vad jag i det föregående anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna de riktlinjer för organisationen av statens isbrytarverksamhet, som jag i det föregående förordat.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:
G. Lindenbaum.

477829. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, 1947.