

## Nr 92.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående organisationen av statens isbrytarverksamhet jämte i ämnet väckt motion.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 173 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 28 februari 1947, föreslagit riksdagen godkänna de riktlinjer för organisationen av statens isbrytarverksamhet, som departementschefen i nämnda statsrådsprotokoll förordat.

Vidare har i en inom andra kammaren av herr *Holmström m. fl.* väckt motion (II: 362) hemställts, att riksdagen måtte uttala, att i isbrytarnämnden skall utses en representant för rikets hamnar efter förslag av svenska hamnförbundet samt att till statens isbrytardirektör skall utses en kommandörkapten, aktiv eller i reserven.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

I ett den 8 december 1942 dagtecknat betänkande (SOU 1942: 53) har 1941 års isbrytarutredning framlagt resultaten av sitt arbete.

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 hemställan 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 departementschefen 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 departementschefen 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, hava ansetts kunna avgöras i administrativ ordning, varför departementschefen ej funnit anledning anmäla dem i detta sammanhang. Där emot har departementschefen till behandling nu upptagit 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 har ansetts kunna ske utan att resultatet av norrlandskommitténs utredning föregripes.

#### *Ledningen av statens isbrytarverksamhet.*

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. Emellertid hava starka skäl anförts för att ledningen i fred, i varje fall såvitt angår dirigeringen i stort av den statliga isbrytarverksamheten, överflyttas till civil myndighet.

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, framhåller departementschefen, 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 har det för departementschefen framstått 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 enligt departementschefen även naturligt att statens isbrytarverksamhet då ställes under marinens ledning. Detta har synts departementschefen bli ofrånkomligt, om isbrytarfartygen i krig skola kunna användas för direkta stridsuppgifter, vilket departementschefen i likhet med överbefälhavaren och chefen för marinen ansett 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, har departementschefen föreslagit, 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 böra fartygen allttjämt 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 ingenjör- och varvpersonal, som är kompetent att svara för deras underhåll, böra de även framgent upptagas såsom örlogsfartyg. Med hänsyn härtill böra såväl i fred som i krig frågor om isbrytarnas bemanning handläggas av chefen för marinen och frågor om nybyggnad och underhåll av isbrytarfartyg av marinförvaltningen.

Inom kommerskollegium böra isbrytarfrågorna lämpligen handläggas på sjöfartsbyrån, och då dessa frågor vanligen fordra särskilt snabb behandling, förutsätter departementschefen 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 har departementschefen erinrat om att chefen för försvarsdepartementet vid anmälan av propositionen nr 130 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 enligt departementschefen åläggas honom skyldighet att, i den utsträckning chefen för marinen i samråd med kommerskollegium bestämmer, utföra arbete inom marinstaben.

Av flera skäl har det synts departementschefen lämpligt att isbrytardirektörens expedition förläggas 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 har den sålunda föreslagna anordningen av isbrytardirektörens tjänstgöringsförhållanden förefallit departementschefen ändamålsenlig ur beredskapssynpunkt. Vid krig eller krigsfara, då ledningen av isbrytarverksamheten skulle övergå från kommerskollegium till chefen för marinen, skulle isbrytardirektören i egenskap av officer omedelbart kunna

träda under militärt befäl och utan onödigt avbrott fortsätta sin verksamhet inom marinstaben.

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

Med hänsyn till att isbrytarfartygen erbjuda tekniska problem av alldeles särskild art har det syntts departementschefen 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 mariningjören i fråga tillfälle att bedriva praktiska studier på svenska och i undantagsfall på utländska isbrytarfartyg, hava syntts böra bestridas från förslagsanslaget Statens isbrytarverksamhet: Driftkostnader m. m.

Såsom biträde med expeditions- och skrivgöromål har isbrytardirektören ansetts 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 avlösningsproposition 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, har syntts lämpligen böra föreskrivas, att kostnaderna för isbrytardirektörens resor samt för isbrytarledningens telefon- och telegramavgifter skola bestridas från isbrytarverksamhetens driftkostnadsanslag. Under normala år hava resekostnaderna beräknats komma att uppgå till omkring 800 kronor och telefon- och telegramavgifterna till omkring 1 000 kronor. Kostnaderna för skrivmateriel m. m. hava däremot ansetts alltjämt böra belasta anslag under fjärde huvudtiteln.

I likhet med isbrytarutredningen och de remissmyndigheter, som uttalat sig i frågan, har departementschefen ansett, att en särskild isbrytarnämnd har en uppgift att fylla, även om ledningen av den statliga isbrytarverksamheten överflyttas till kommerskollegium. Nämnden har ansetts 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, import-handeln, sjöassuradörerna och fartygsbefälet vid handelsflottan skulle vara företrädare i nämnden. Kommerskollegium har förordat, 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 har ansett önskvärt, att som ledamot i nämnden placerades en re-

presentant för statens järnvägar. Det har syntts departementschefen få ankomma på Kungl. Maj:t att taga ställning till de framställda önskemålen och meddela föreskrifter om nämndens sammansättning och arbetsuppgifter. Härvid har även syntts kunna övervägas att bereda fiskerinäringen ävensom Sverges meteorologiska och hydrologiska institut representation i nämnden. Därest nämnden skulle bliva av den storleksordning, som kommerskollegium förordat, kan det visa sig lämpligt, framhåller departementschefen, 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 hava kostnaderna för nämndens verksamhet ansetts böra bestridas från driftkostnadsanslaget för statens isbrytarverksamhet.

#### *Bemanningen av statens isbrytarfartyg.*

De statliga isbrytarfartygen ha under senare år varit bemannade med utslutande militär personal. Isbrytarutredningen har emellertid ansett, att bemanningen borde vara civil.

Departementschefen har för sin del icke kunnat 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 enligt departementschefen 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, fortsätter departementschefen, 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, har detta syntts departementschefen i hög grad underlätta en smidig övergång från freds- till krigsorganisation.

Utredningen, som förutsatt att besättningsstyrkorna vid övergång till civil bemanning kunde minskas med i genomsnitt 16 procent, har beräknat, att årskostnaderna för avlöning och kost skulle bliva 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 hävdadt, att kostnaderna vid militär bemanning borde beräknas bliva 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 sig en bestämd uppfattning i kostnadsfrågan har departementschefen 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. Departementschefen har ansett sig dock vilja erinra 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 ha emellertid ansetts 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 bli civila eller militära. Dessa avlöningskostnader ha på grundval av uppgifter från marininstaben 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 sjöbefälssammanslutningarnas. Man torde få utgå ifrån, framhåller departementschefen, att sistnämnde besättningslistor komma det verkliga personalbehovet närmare än utredningens.

Vid de beräkningar, för vilka nu redogjorts, har hänsyn icke tagits till de löneökningar för militärpersonalen, vilka inträda den 1 juli 1947. Ej heller har nu ansetts kunna 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 departementschefens mening utom allt tvivel, att kostnaderna för militär bemanning måste avsevärt understiga kostnaderna för civil.

Departementschefen har slutligen erinrat 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, framhåller departementschefen, 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 sålunda anförts har departementschefen icke funnit anledning föreligga att frångå gällande ordning med militär bemanning av statens isbrytarfartyg.

I det föregående har departementschefen räknat med att isbrytarfartygens besättningar även framgent skulle vara indelade på två vakter. Erfarenheten visar emellertid, framhåller departementschefen, att besättningarna vid tvåvaktssystem under ansträngande isbrytarkampanjer bliva mycket hårt pressade. Det kan därför enligt departementschefen förtjäna övervägas, huruvida icke trevaktssystem försöksvis bör tillämpas under ett kommande år. Det har synts departementschefen få ankomma på Kungl. Maj:t att träffa avgörande i denna fråga, vilken icke ansetts 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.

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 anknytning till det för sjöfartens dirigerings där upprättade sjöfartskontoret.

1941 års isbrytarutredning har föreslagit, att ombud skulle utses förutom å nämnda sju platser å ytterligare elva platser vid rikets övriga kuster samt i Vänersborg.

Departementschefen har framhållit, att de hittills tillsatta isbrytarombuden 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. Departementschefen har därför ansett sig böra tillstyrka utredningens förslag om en ökning av antalet isbrytarombud. Därest ledningen av statens isbrytarverksamhet i enlighet med vad tidigare föreslagits kommer att övertagas av kommerskollegium, hava ombuden synts böra utses av kollegium.

Chefen för marinen har föreslagit, 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 marinchefen 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 arvudet med belopp beräknat efter 150 kronor för månad.

Det har syntts departementschefen skäligt, att isbrytarombuden tillerkännas ersättning av statsmedel icke blott för sådana expensutgifter, som icke kunna uttagas av vederbörande uppdragsgivare, utan även för utfört arbete. Ersättningen har syntts 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 beräknas kostnaderna för ombudens arvoden och expenser komma att uppgå till i runt tal 5 000 kronor.

Det har syntts departementschefen 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, framhåller departementschefen, 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. hava syntts departementschefen, enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande, böra bestridas från förenämnda driftkostnadsanslag. Därest riksdagen icke har något att erinra däremot, torde, framhåller departementschefen, 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.*

Innan norrlandskommittén slutfört sin utredning av frågan om isbrytningens ordnande utefter norrlandskusten, är departementschefen 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, framhåller departementschefen, att en viss uppmjukning av de för målarisbrytningen gällande reglerna är påkallad.

För att statens medverkan vid isbrytningen i Mälaren skall bli till verklig nytta, torde enligt departementschefen en brytning under förvintern icke vara tillräcklig. Enligt vad departementschefen 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 marinstabens isbrytardetalj ansetts kunna utföras med isbrytande bogserbåtar, skulle statsverkets merkostnader för den ökade isbrytarhjälpen inskränka sig till omkring 5 000 kronor för år.

Då departementschefen ansett dessa kostnader obetydliga i jämförelse med de fördelar för handelssjöfarten, som härigenom skulle vinnas, har han förordat, att staten åtager sig att ombesörja brytning av ränna från öppet vatten utanför Södertälje genom Södertälje kanal och Mälarens djup-



led 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 enligt departementschefen alltjämt 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 rädda 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, böra enligt departementschefen jämväl de innevarande budgetår uppkommande kostnaderna för den av överenskommelsen föranledda flygverksamheten bestridas från nämnda anslag. Om den gemensamma isbrytningstjänsten även framdeles skulle behöva träda i verksamhet, hava även då driftkostnadsanslaget för statens isbrytarverksamhet ansetts 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, hava jämväl kostnaderna härför ansetts böra belasta förenämnda driftkostnadsanslag.

*Utskottet.*

Den statliga isbrytarverksamheten lyder så till vida under handelsdepartementet som ärenden angående anslag till och administrativa föreskrifter för verksamheten ankomma på detta departements handläggning. Där emot har den direkta ledningen av denna verksamhet alltsedan år 1926 varit militär.

Vid övervägande av frågan om den lämpligaste organisationen av statens isbrytarledning har utskottet i likhet med departementschefen funnit övervägande skäl tala för att ledningen i fred såvitt angår dirigeringen i stort

av denna verksamhet överflyttas till kommerskollegium. Likaledes anser utskottet motiverat, att såväl i fred som i krig frågor om nybyggnad och underhåll av isbrytarfartyg liksom hittills handläggas av marinförvaltningen, där skeppsbyggnadsteknisk kompetens och förvaltningsorgan för fartygsmateriel finnas.

Vad beträffar statsisbrytarnas bemanning hava delade meningar varit rådande, huruvida densamma skulle vara militär eller civil. Till stöd för militär bemanning har anförts att för den personal, som skall handhava de vapen, med vilka isbrytarfartygen i krig äro utrustade, erfordras självfallet militär utbildning samt att även för fartygens framförande under krigsförhållanden det vore nödvändigt att viss del av bemanningen i övrigt vore väl förtrogen med örlogsflottans taktiska uppträdande samt med de föreskrifter av navigatorisk och förbindelse teknisk karaktär, som gälla för örlogsflottans fartyg. Det har vidare framhållits, att om de för verksamheten i krig erforderliga militära besättningarna finge sin utbildning på isbrytarna redan i fredstid detta i hög grad komme att underlätta en smidig övergång från freds- till krigsorganisation. Utskottet anser dessa skäl vägande. Härtill kommer, att av departementschefen verkställda beräkningar klart framgår, att ur ekonomisk synpunkt kostnaderna för militär bemanning ställa sig betydligt fördelaktigare än vid användande av civil personal. Vid angivna förhållanden och då intet torde vara att erinra mot det sätt, på vilket den militära personalen hittills handhaft isbrytarverksamheten, synes utskottet anledning icke föreligga att nu frångå gällande ordning med militär bemanning. Utskottet ansluter sig alltså till departementschefens uppfattning i denna del. Som följd härav böra såväl i fred som krig frågor om isbrytarnas bemanning handläggas av chefen för marinen.

Utskottet finner lämplighetsskäl tala för att inom kommerskollegium isbrytarfrågorna handläggas på sjöfartsbyrån och biträder jämväl förslaget om inrättande å nämnda byrå av en befattning för en statens isbrytardirektör. Enligt departementschefens förslag skulle denne vara kommandörkapten, aktiv eller pensionerad. Härav följer, att en för ifrågavarande befattning lämpad reservofficer, vilken befordrats till kommandörkapten, icke skulle kunna förordnas som isbrytardirektör. Då enligt utskottets mening befogad anledning icke torde föreligga att från denna befattning utesluta officerare av nämnda personalkategori, anser sig utskottet i enlighet med det i motionen II: 362 gjorda yrkandet böra föreslå, att kvalifikationskravet för befattningen ändras till »kommandörkapten, aktiv eller i reserven». Framhållas må att inom den senare kategorien rymmas även pensionerad kommandörkapten.

Genom att tillhandagå statens isbrytarledning med råd och upplysningar synes utskottet den föreslagna isbrytarnämnden hava en uppgift att fylla. Utskottet tillstyrker därför, att en dylik nämnd inrättas. Beträffande nämndens sammansättning ha av remissmyndigheterna framförts vissa önskemål. Departementschefen har föreslagit, att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att härutinnan meddela föreskrifter. Häremot har utskottet icke något att erinra. Därest emellertid, på sätt kommerskollegium förordnat, jämväl en repre-

sentant för rikets hamnar beredes plats i nämnden, vilket utskottet med hänsyn till isbrytarverksamhetens betydelse för hamnarna finner lämpligt, synes denne böra tillsättas efter förslag av svenska hamnförbundet. Utskottet delar alltså den i förberörda motion uttalade uppfattningen i denna fråga.

Beträffande isbrytarombuden, vilka enligt vunnit erfarenhet synas ha varit till stor nytta för isbrytarledningen, finner utskottet förslaget om viss ökning av antalet dylika ombud befogat. Det torde såsom förutsatts få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma det högsta antal isbrytarombud, som kommerskollegium skall äga utse, ävensom meddela närmare föreskrifter om ersättning åt ombuden.

Utskottet har icke något att erinra mot vad departementschefen anfört i fråga om ordnandet av tillfälliga iskontor liksom ej heller beträffande sätet för täckande av de innevarande budgetår uppkommande avlöningskostnaderna vid iskontoret i Göteborg.

Med hänsyn till vad i ärendet anförts vill utskottet icke framställa någon erinran mot att de nu gällande reglerna rörande statens medverkan vid isbrytning i Mälaren något uppmjukas. Utskottet kan ansluta sig till vad departementschefen härutinnan föreslagit.

Vad slutligen beträffar sättet för bestridande av de för den gemensamma svensk-danska isbrytjänsten förenade kostnaderna har utskottet icke något att invända mot förslaget i denna del.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen II: 362 godkänna de riktlinjer för organisationen av statens isbrytarverksamhet, som av utskottet förordats.

Stockholm den 6 maj 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:*

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Oscar Olsson, Lindström, Gränebo, Karl Andersson, Andrén, Gustaf Karlsson, Heiding, Mannerskantz, Gustaf Iwar Anderson, Näsström och Wetter; samt

från andra kammaren: herrar Ward, Malmborg i Skövde, Bergström, Rubbestad, Mårtensson, Lindholm, Pettersson i Dahl, Åkerström, Holmström, Hoppe, Jansson i Kalix och Birke.