

Hemmelig.

Dette eksemplar bedes tilbakelevert Stortingets kontor når saken er behandlet av Stortinget.

Innst. S. J.

Innstilling fra utenriks- og konstitusjonskomiteen angående bygging av isbryter for Svalbardtrafikken.

(St. med. nr. 17, 1937.)

Til Stortinget.

Det henvises til St. med. nr. 17, 1937 som først redegjør for en tidligere avgitt innstilling om isbryterspørsmålet, «Innstilling om foranstaltninger mot ishindringer i Oslofjorden og på Skagerakkysten», avgitt 21 november 1929. Derefter følger en utredning fra dosent Hoel om isforholdene ved Svalbard.

7 juni 1935 sendte Store Norske Spitsbergen Kulkompani Handelsdepartementet en skrivelse hvori påpekes at det er av stor betydning for en eventuell økning av produksjonen, at skibningssesongen kan forlenges med et par måneder om våren, og hvis drift skal optas i Sveagruben med 100 000—150 000 tonn årlig, bør isbryterspørsmålet løses først, da skibningstiden for Sveagruben er kort så at man i et uheldig isår kan risikere å bli brennende inne med en stor del av den i vinterens løp oparbeidede kullbeholdning.

Tidligere var det fra fiskeridirektøren og likeledes fra chefen for Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser innløpet skrivelser til Handelsdepartementet hvori påpekes betydningen av at Norge er i besiddelse av en effektiv virkelig isbryter som foruten å kunne anvendes på Svalbard også når som helst kan bli nødvendig for fangstfeltene i Vest- og Østisen, Oslofjorden og Skagerakkysten etc.

Ved skrivelse av 16 september 1935 oppnevnte Handelsdepartementet et utvalg bestående av havnedirektør A. Scott-Hansen (formann), ingeniør Johan Anker og kommandør Østbye med det mandat å utrede Isbryterspørsmålet. Utvalgets innstilling blev avgitt i januar 1936. I innstillingen anføres bl. a.:

Regner man med at en moderne isbryter koster minst kr. 800 pr. tonn deplasement, vilde en 10 000 tonner koste minst ca. 8 millioner kroner, og en 5 000 tonner minst ca. kr. 4 000 000. De nyeste russiske isbrytere på 12 000 tonn er kalkulert til å koste ca. 20 millioner rubler.

Det er almindelig erkjent at den relativt mest effektive isbryter erholdes ved den størst mulige maskinkraft på det minst mulige deplasement. Det opnåelige forhold er ca. 2:1. En båt på 2 000 tonn med 4 000 i. HK. er f. eks. mere effektiv spesielt for dravis enn en 5 000 tonns båt med 3 600 i. HK. De fleste eldre isbrytere oppfyller ikke denne betingelse, men i Danmark, Sverige samt Lettland og Finland er der i den senere tid bygget isbrytere med dette forhold mellem maskinkraft og deplasement. I Russland er sådanne dels projektert, dels under bygning.

Man kan gå ut fra at de i Danmark og Sverige høstede erfaringer er vel så verdifulle som de der foreligger for de eldre russiske isbrytere.

Utvalget foretok en reise til Kjøbenhavn, Stockholm og Gøteborg, hvor det fikk anledning til å konferere med isbryternes chefer, maskinmestre og konstruktører og således på første hånd fikk høre deres mening om isbryternes effektivitet, konstruksjon og eventuelle mangler, som måtte tas hensyn til ved eventuell nybygning. Det bemerkes at disse sakkyndige hadde godt kjennskap også til de finske og russiske isbrytere.

En isbryter for Svalbard må være i stand til å bryte fast fjordis op til 1½ m. tykkelse og i dravis arbeide sig frem gjennom isflak og skrugarer av betydelig større mektighet.

Da det fremholdes at isforholdene på Svalbard ikke kan sammenlignes med dem i Østersjøen, men er langt vanskeligere og derfor krever betydelig større isbrytere, finner utvalget at så lenge man ikke uimotsigelig kan godtgjøre hvilken størrelse er tilstrekkelig eller nødvendig, ikke bør gå til nybygning uten at der er anstillet en prøve under de forskjellige forhold ved Svalbard med en isbryter med mer beskjedne dimensjoner. En sådan prøve vil kunne foretas ved leie av en isbryter av den størrelse man måtte foretrekke under hensyn til de dermed forbundne

omkostninger. Utvalget vil da finne det rimeligst at man først går til leie av en helt moderne isbryter av den minimumsstørrelse som man antar nødvendig i disse farvann. Sådanne moderne isbrytere finnes antagelig for tiden kun i Danmark, Sverige, Finland eller Lettland. Og man har da fortrinnsvis festet sig ved de danske og svenske isbrytere, idet disse lettest vil være disponible i den tid de trenges på Svalbard.

Det innvendes at et, to eller tre års prøvetokter ikke har nogen betydning med de sterkt vekslende isforhold og de periodevis optrædende gode og dårlige isår. Men der skulde dog intet være i veien for at man på et prøvetokt, hvori kunde delta de mest erfarne isløser og andre ishavsfolk som har en begrunnet mening om isforholdene, kan opsøke issituasjoner som har størst mulig likhet med de man kan vente under de vanskeligste forhold isbryteren vil komme til å møte i sin normale tjeneste.

En isbryter for Svalbard må ikke ha et dypgående som vesentlig overskrider 6 meter. Allerede av den grunn burde yttergrensen for en Svalbardisbryter ligge på ca. 4 000 tonns deplasement. Under hensyntagen til de opplysninger utvalget har mottatt om de forskjellige isbryteres effektivitet i forhold til deres størrelse og konstruksjon, er man kommet til det foreløbige resultat, at en isbryter på 2 000 tonns deplasement og ca. 4 000 i. HK. skulde være tilstrekkelig stor for en isbrytertjeneste på Svalbard. Omkostningene ved bygging og drift av en isbryter av denne størrelse må dessuten ansees for overkommelig under hensyn til den måte hvorpå et foretagende som dette kan tenkes finansiert. Driftsomkostningene som er omtrent proporsjonale med fartøiets størrelse er nemlig også meget betydelige. De kan for en kullfyret, dampdreven isbryter på ca. 2 000 tonns deplasement og en max. maskinkraft på 4 000 i. HK. ansettes til ca. kr. 2 000 pr. døgn under full drift.

Den 1 februar 1936 forela Handelsdepartementet innstillingen for Finansdepartementet, idet man bad meddelt om det var noget å innvende mot at der blev fremsatt proposisjon for Stortinget om bevilgning som foreslått av utvalget. Utgiftene ved prøvetoktet med den leiede isbryter, blev for 1½ måned anslått til ca. 160 000 kroner.

I svarskrivelse av 26 s. m. meddelte Finansdepartementet at det ikke fant å kunne anbefale at det blev fremsatt proposisjon for Stortinget om bevilgning for terminen 1935

—36 av inntil 160 000 kroner. Handelsdepartementet måtte under disse omstendigheter stille saken i bero. Herom blev Stortingets utenriks- og konstitusjonskomite underrettet i skrivelse av 9 mars 1936.

I skrivelse av 1 september 1936 tok isbryterutvalget saken op på ny og gjentok sitt forslag om at der blev gjort forsøk med brytning av fastisen i Van Mijen-fjorden for å konstatere hvorledes den kan holdes åpen for Sveagrubens drift, som efter opplysninger fra Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S ikke vil kunne igangsettes før isbryterspørsmålet er løst.

I tilleggsskrivelse av 17 november 1936 fastholdt utvalget sitt tidligere forslag om at kr. 160 000 blir stillet til disposisjon.

Spørsmålet om å opføre det nevnte beløp på statsbudgett for 1937—38 blev drøftet under regjeringens budgettbehandling. Man fant imidlertid av budgettmessige hensyn ikke å burde opføre noget beløp til leie av isbryter.

I den foreliggende St. med. nr. 17 er intet nevnt om de henvendelser som er gjort i Russland i sakens anledning. Nærværende komite forutsetter at denne innstilling blir behandlet for lukkede dører i Stortinget og inntar derfor nedenfor nogen utrykte bilag av delvis konfidentiell natur.

Komiteen skal bemerke:

Efter konferanse med Isbryterutvalgets medlemmer har komiteen bragt på det rene at en leiet isbryter som eventuelt skal foreta et prøvetokt til Svalbard for å innvinne praktiske erfaringer før man treffer endelig avgjørelse i byggespørsmålet, bør gå i mars måned, og at man bør velge et år med isforhold som virkelig kan skaffe de erfaringer som ønskes innhøstet. Efter utvalgets opplysninger hadde et tokt i år f. eks. da isvanskelighetene har vært ekstraordinært små, ikke gitt noget nevneverdig utbytte.

Da svenske og danske isbrytere på den tid av året det her gjelder ikke er i bruk, vil det neppe falle vanskelig å få leieforholdet i orden på kort varsel.

Komiteen mener det er påtrengende nødvendig at et prøvetokt som av Isbryterutvalget foreslått, avgår så snart isforholdene ligger til rette for det. Hvis så skulde bli tilfelle våren 1938, henstilles det til Regjeringen å ta under overveielse å fremsette tilleggsproposisjon om bevilgning av de fornødne omkostninger.

I henhold til foranstående og under henvisning til forelegget innstilles til Stortinget å fatte **sådan**

beslutning:

St. med. nr. 17 for 1937 — vedlegges protokollen.

Oslo i utenriks- og konstitusjonskomiteen
5 juni 1937.

C. J. Hambro,
formann.

Jon Andrá,
ordfører.

T. Anderssen-Rysst,
sekretær.

Bilag 1.

Avskrift av fortrolig skrivelse av 28 juli 1936 fra Kgl. Norsk Legasjon, Moskva til Utenriksdepartementet.

Ved mottagelsen av det Kgl. Departements skrivelse av 11 februar d. å. med anmodning om å rette en henvendelse til Sovjetsamveldets regjering med begjæring om opplysninger om russiske isbrytere m. v., tilstillet legasjonen under 25 februar utenrikskommissariatet en note hvorav gjenpart innsendes med legasjonens skrivelse av samme dag.

Siden har legasjonen gjentatte ganger omtalt saken såvel for kommissariatet som rent fortrolig og underhånden i Styret for den Nordlige Sjøvei (Glavsevmorputj) uten imidlertid å få annet enn nogen ganske løsevne enkeltdata om de nye isbrytere. Og senest igår sa direktør Berezov i utenrikskommissariatet mig at andre opplysninger enn de allerede avgitte ikke vilde kunne meddeles. Denne utgang på saken kom ikke overraskende da man i kommissariatet alt ved første purring antydte det var unødvendig for Norge å anskaffe isbrytere for Svalbard, da man jo kunde leie russiske sådanne. Jeg takket dengang for tilbudet men tilføiet at den situasjon vel lett kan opstå at Samveldet hadde bruk for alle sine isbrytere selv. Og så stod man der uten isbryter når det kanskje trenges mest.

Jeg er for øvrig av den mening at i betraktning av den aggressive russiske ishavspolitikk og av russisk mentalitet overhodet er en ordning med leie av isbrytere noget man ikke må innlate sig på. Dessuten vilde det neppe være i overensstemmelse med vår nasjonale verdighet.

Hensett til kommissariatets falne uttalelser tror jeg heller ikke man uten videre bør gjøre regning på noget samarbeide med russerne med hensyn til isbrytning for kullskibsfarten.

Til tross for den mottatte beskjed anser jeg det imidlertid ikke for utelukket at visse opplysninger kan skaffes, uten at jeg dog derved vil ha sagt noget om tidspunktet eller i det hele tatt avgitt noget løfte.

Det som hittil foreligger er i det vesentlige følgende:

Programmet for bygning av isbrytere omfatter 6 fartøier, nemlig 4 med dampmaskin og 2 med dieselelektrisk maskineri.

Av disse skal 2 av de dampdrevne, «Stalin» og «Molotov», efter planen være ferdige i 1937. De bygges på Baltijskij Sudostroitelny Zavod i Leningrad.

De 2 dieselelektriske, «Kirov» og «Kulbysjev» som bygges ved Marty-verftet i Leningrad, er ennå på det forberedende stadium eller bare såvidt påbegynt.

De dampdrevne bygges efter mønster av «Krassin» som angivelig har vist sig å ha den mest fullkomne konstruksjon av alle Sovjets isbrytere. Dog skal der gjøres visse mindre forandringer i overensstemmelse med gjorte erfaringer. De nye fartøier skal således bl. a. bli litt smalere enn «Krassin». Ingen av dem aktes utstyrt med baugpropeller. De er beregnet på å kunne gjennomløpe hele Nordost-passasjen uten bunkring underveis.

De dieselelektriske skal ha en maskinkraft på 12 000 HK. De blir noget mindre enn «Krassin» — hvor meget er ikke oplyst.

Moskva 28 juli 1936.

(u) *M. Bolstad.*

Chargé d'Affaires a. i.

Bilag 2.**Avskrift av fortrolig skrivelse av 1 september 1936 fra Isbryterutvalget til Handelsdepartementet.**

Utvalget erkjenner herved mottagelsen av Industrikontorets fortrolige skrivelse av 19 f. m. hvormed fulgte gjenpart av en skrivelse fra Legasjonen i Moskva av 28 juli d. å.

Det fremgår av denne at det synes å bli vanskelig å få de opplysninger fra russisk side, som man vil tiltrengte for å få en helt pålitelig oversikt over hvilken størrelse og konstruksjon russerne vil anse for tjenlig for forholdene på Svalbard. De synes ikke å være interessert i at Norge anskaffer nogen isbryter som kunde samarbeide med dem om isbrytningen på Svalbard. Etter opplysninger også fra annet hold ønsker de å besørge denne selv og i tilfelle utleie sine egne isbrytere.

Det tør da være et spørsmål om det overhodet lenger er nogen grunn til å forsøke å fremskaffe mere detaljerte opplysninger fra russisk side, når en almindelig henstilling herom mottas med sådant forbehold.

Utvalget er for øvrig bekjent med at russerne har anvendt isbrytere av meget forskjellig konstruksjon og størrelse på Svalbard og at det ikke er de mindre typer som har vist sig minst effektive. De opplysninger som foreligger etter at Utvalgets innstilling

blev avgitt, har i det store og hele tatt bekreftet Utvalgets syn på saken, men man er fremdeles av den mening at det før den endelige fastsettelse av isbryterens størrelse og maskinkraft vil være av særlig interesse å gjøre forsøk med brytning av fastisen i Van Mijinfjorden for å konstatere hvorledes denne kan holdes åpen for Sveagrubens drift, som etter opplysninger fra Store Norske ikke vil kunne igangsettes før isbryterspørsmålet er løst. Kan man herfor leie en helt moderne isbryter vil dette være den billigste og mest hensiktsmessige måte for å bringe den nødvendige størrelse på det rene. Det vil herunder av økonomiske grunner være makt-påliggende å få konstatert hvilken minimums-størrelse vil være tilstrekkelig. I så henseende må vi stole på våre egne iakttagelser og vårt eget skjønn for med trygghet å gå til nybygning for egen regning.

Det kan forsåvidt være likegyldig hvor man for dette øiemed leier en isbryter, når den kun tilfredsstillende de nyeste fordringer til en sådan, og der blir full anledning for norske sakkyndige til å delta i prøvene og selv danne sig en fullt begrunnet formening om resultatene.