

## Nr 236.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1948/49, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde.*

(1:a avd.)

### Driftbudgeten.

#### Tionde huvudtiteln.

1:o) **Flygtekniska försöksanstalten: Komplettering av maskiner och utrustning.** I propositionen nr 303 har Kungl. Maj:t (bilaga 6, punkt 1, s. 25 och 26 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 15 oktober 1948) föreslagit riksdagen att till ifrågavarande ändamål å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 70 000 kronor.

Flygtekniska försöksanstaltens stora vindtunnel och höghastighetstunnel taga båda den för driften erforderliga likströmmen från ett gemensamt omformaraggregat, vilket medför att dessa båda tunnlar icke samtidigt kunna nyttjas. Härigenom begränsas allvarligt möjligheten att effektivt utnyttja tunnlar. Då arbetsuppgifterna inom anstaltens aerodynamiska avdelning alltmera ökas, medför denna brist betänkliga konsekvenser. På grund av den långa leveranstiden för större motorer och då full effekt endast mera sällan uttages i stora tunneln, skulle ett mindre omformaraggregat kunna godtagas för denna. Av en tillfällighet har det erbjudit sig en möjlighet att redan under första halvåret 1949 erhålla leverans av ett omformaraggregat om 300 hästkrafter, därest beställning kan placeras inom de närmaste månaderna.

Kungl. Maj:ts förslag innebär, att ett anslag av 70 000 kronor anvisas för anskaffning av det önskade omformaraggregatet.

*Utskottet* finner goda skäl tala för att medel i av Kungl. Maj:t föreslagen omfattning anvisas för här avsedda ändamål och tillstyrker alltså Kungl. Maj:ts förslag under nu förevarande punkt.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Flygtekniska försöksanstalten: Komplettering av maskiner och utrustning* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 70 000 kronor.

2:o) **Lotsverket: Bärgning och iståndsättning av fyrskeppet nr 24 Reserv.** Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 27 och 28) föreslagit riksdagen att till ifrågasvarande ändamål å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor.

Fyrskeppet nr 24 Reserv har på resa från Vinga till Öregrund den 23 augusti 1948 grundstött och sjunkit vid grundet Kaggebåde nordväst om Malö utanför Kungsbackafjorden.

På grundval av en efter dykarundersökning utfärdad dykarattest har lotsstyrelsen beräknat kostnaden för fyrskeppets bärgning och iståndsättande till 400 000 kronor. Anskaffningskostnaden för ett nytt fartyg har beräknats till 1 000 000 kronor och leveranstiden till minst 3 år.

Föredragande statsrådet har ansett ett oundgängligt och snart behov föreliggande av ytterligare ett reservfyrskepp. Med hänsyn härtill, och då kostnaderna för bärgning och iståndsättning av det sjunkna fyrskeppet avsevärt understiga kostnaderna för anskaffande av ett nytt liknande fartyg, har, framhåller statsrådet, Kungl. Maj:t genom beslut den 10 september 1948 bemyndigat lotsstyrelsen att träffa avtal med Röda bolaget rörande bärgning av fartyget i huvudsaklig överensstämmelse med avgivet anbud. För bärgningen beräknat belopp, 150 000 kronor, har ansetts böra anvisas å tilläggsstat. Då fyrskeppet bör sättas i stånd så snart som möjligt, hava jämväl utgifterna härför, cirka 250 000 kronor, synts böra bestridas genom anvisande av medel å tilläggsstat. Ett anslag av sammanlagt 400 000 kronor erfordras alltså.

*Utskottet* anser sig med hänsyn till vad i ärendet förekommit böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag och hemställer alltså,

att riksdagen må till *Lotsverket: Bärgning och iståndsättning av fyrskeppet nr 24 Reserv* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 400 000 kronor.

3:o) **Angående bemyndigande att beställa ett statens isbrytarfartyg.** Kungl. Maj:t har (punkt 3, s. 28—34) föreslagit riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att uppdraga åt marinförvaltningen att hos marinverkstäderna i Karlskrona beställa ett statens isbrytarfartyg för en beräknad kostnad av högst 10 068 000 kronor.

Vid anmälan av propositionen nr 132 till 1944 års riksdag förklarade föredragande departementschefen, att en ny havsisbrytare borde anskaffas med de huvuddimensioner och den maskineffekt, som 1941 års isbrytarutredning föreslagit, och uttalade vidare, att det borde få ankomma på Kungl. Maj:t att bedöma när fartygsbygget borde sättas igång och att i samband med beslutet härom välja framdrivningsmaskineri. Utredningens kostnads kalkyler borde i dåvarande läge kunna godtagas och kostnaden för det dyraste alternativet, 5,65 miljoner kronor, borde läggas till grund för anslagsberäkningen.

I skrivelse den 27 juni 1944, nr 429, i anledning av förenämnda proposition anmälde riksdagen bl. a., att riksdagen beslutat anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av i huvudsak de dimensioner, som av föredragande departementschefen förordats, för en beräknad kostnad av högst 5 650 000 kronor. Departementschefens uttalande om tidpunkten för anskaffandet och sättet för val av maskintyp föranledde ingen erinran från riksdagens sida. Riksdagen anmälde vidare, att riksdagen för budgetåret 1944/45 under tionde huvudtiteln anvisat ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor till Statens isbrytarverksamhet: Anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg. Sedermera har riksdagen i skrivelser den 10 april 1945, nr 10, punkt 58, och den 27 mars 1946, nr 10, punkt 56, anmält sina beslut att för vart och ett av budgetåren 1945/46 och 1946/47 för samma ändamål anvisa reservationsanslag å 1 575 000 kronor.

Genom beslut den 22 september 1944 uppdrog Kungl. Maj:t åt marinförvaltningen att verkställa ytterligare utredning rörande lämpligaste typen av framdrivningsmaskineri för det nya isbrytarfartyget samt att uppgöra definitivt förslag till fartyget.

Det har genom verkställda utredningar visat sig, att de anslag, som riksdagen anvisat, icke äro tillräckliga för att täcka anskaffningskostnaderna för det nya isbrytarfartyget. Då det för landets sjöfart är av högsta vikt att fartygsbygget snarast kommer till stånd, har Kungl. Maj:t ansett sig böra inhämta riksdagens bemyndigande att låta utlägga beställningar å fartyget.

Riksdagen förutsatte år 1944, att Kungl. Maj:t skulle avgöra, vilken maskintyp som borde väljas för det nya isbrytarfartyget. Emedan totalkostnaden för fartygsbygget är beroende av vilket maskineri som väljes, har föredragande statsrådet ansett sig böra något uppehålla sig vid de olika synpunkter som anlagts på detta spörsmål och härutinnan i huvudsak anfört följande.

Redan inom 1941 års isbrytarutredning funnos skilda uppfattningar i denna fråga. Under ärendets fortsatta behandling hade den tekniska sakkunskapen varit delad i två meningsriktningar, av vilka förespråkarna för den ena förordat, att fartyget borde utrustas med dieselektriskt maskineri och propellrar med fasta blad, medan från motsidan hävdats, att dieselmaskineri och propellrar med vridbara blad vore att föredraga. Förstnämnda maskintyp hade med framgång använts på statsisbrytaren Ymer och ett flertal större utländska isbrytare, medan det andra slaget av maskineri,

som hittills icke prövats på stora isbrytarfartyg, visat sig vara väl lämpat för vissa handelsfartyg, en del mindre marina fartyg och för isbrytande bogserbåtar.

I fråga om anskaffningskostnaderna funnos till en början inga andra hållpunkter än isbrytarutredningens kostnadsberäkningar. Enligt dessa kunde kostnaderna vid maskineri enligt alternativ I, enligt vilket fartyget skulle förses med dieselelektriskt maskineri och propellrar med fasta blad, beräknas till 5,3 och enligt alternativ III, enligt vilket fartyget skulle förses med dieselmaskineri och propellrar med vridbara blad, till 5,2 miljoner kronor. Av marinförvaltningen nu redovisade anbud och kostnadsberäkningar gäve emellertid vid handen, att kostnaderna vid alternativ III skulle överstiga kostnaderna vid alternativ I med omkring 500 000 kronor. Redan detta syntes statsrådet vara ett starkt skäl att välja sistnämnda alternativ.

Av förebragt utredning syntes det statsrådet framgå, att isbrytningsförmågan hos ett fartyg utrustat med det ena eller andra slaget av maskineri vore i stort sett likvärdig. Driftkostnaderna syntes även, oberoende av maskintyp, bli ungefär desamma. På grundval av vunna praktiska erfarenheter vore det att vänta att den nya isbrytaren bleve synnerligen driftsäker, om den utrustades med dieselelektriskt maskineri. Mera ovisst syntes det statsrådet vara, om ett isbrytarfartyg med dieselmaskineri och vridbara propellerblad skulle visa samma driftsäkerhet under svåra isförhållanden. Ett maskineri av sistnämnda typ vore även, om det installerades på en större isbrytare, så komplicerat, att det förefölle sannolikt att det skulle kräva högre reparations- och underhållskostnader än det dieselelektriska.

Det sagda gäve enligt statsrådets mening vid handen, att alternativ I borde föredragas framför alternativ III. Statsrådet ansåge sig icke kunna förorda vare sig »alternativ I modifierat» eller att ett nyligen framfört alternativ med ett fyrpropelligt maskineri närmare undersöktes, då fartygsbygget härigenom sannolikt skulle bli ytterligare försenat. I enlighet med Kungl. Maj:ts ställningstagande till maskintypsfrågan i beslut den 10 september 1948 borde fartyget sålunda förses med dieselelektriskt maskineri och propellrar med fasta blad enligt isbrytarutredningens alternativ I.

Statsrådet delade av marinförvaltningen uttalad uppfattning, att fartyget borde byggas vid marinverkstäderna i Karlskrona, där den lägsta byggnadskostnaden kunde påräknas. Marinförvaltningen, som upplyst att fartyget såvitt nu kunde bedömas borde kunna färdigställas till vintern 1952/53, hade beräknat totalkostnaderna för isbrytaren, om den byggdes vid marinverkstäderna enligt detta alternativ, till 10 068 000 kronor, vilket medförde behov av tilläggsanslag å sammanlagt 4 418 000 kronor.

Isbrytarutredningens kostnadsberäkning för alternativ I slutade på 5,3 miljoner kronor. Enligt vad statsrådet inhämtat hade av denna summa 5 miljoner kronor beräknats för byggnadskostnaderna för själva fartyget, medan återstående 300 000 kronor avsetts för kostnaderna för anskaffning av viss utrustning, administration, besiktning och provturer samt oförutsedda utgifter. Med beloppet 5,3 miljoner kronor borde jämföras den av marinför-

valtningen beräknade totalkostnaden för detta alternativ, 10 068 000 kronor, ökad med beräknade pensionskostnader m. m. för marinverkstädernas varvspersonal, 150 000 kronor, och minskad med 115 000 kronor, motsvarande kostnaderna för mellankommande utredningar beträffande maskintypen. Jämförelsesiffran bleve alltså i runt tal 10,1 miljoner kronor. Den totala kostnadsstegringen uppginge således till ej mindre än omkring 90 %. Jämfördes åter byggnadskostnaderna för själva fartyget, 5 respektive 8,25 miljoner kronor, stannade ökningen vid cirka 65 %, en siffra som icke syntes vara högre än motsvarande siffra för kostnadsökningen för handelsfartyg från 1942, då isbrytarutredningens kostnadsberäkning verkställdes, till 1948. Merkostnaden för isbrytarfartyget vore emellertid icke enbart beroende på ökade material- och arbetskostnader. Till ökningen bidroge även den omständigheten, att den nya isbrytarens bemanning ursprungligen beräknades till 39 man men numera, sedan trevaktssystem med riksdagens godkännande i viss utsträckning införts på isbrytarfartygen, måste beräknas kunna uppgå till 56 man.

Isbrytarutredningen syntes ha räknat med ett väl lågt belopp för utrustning, administration, oförutsedda utgifter m. m. Marinförvaltningen hade angivit medelsbehovet för dessa ändamål till 1,7 miljoner kronor, därav — enligt vad statsrådet under hand inhämtat — omkring 550 000 kronor till anskaffning av inventarier, omkring 475 000 kronor för administration, besiktning och kontroll av fartygsbygget och omkring 675 000 kronor för oförutsedda utgifter. Bland de inventarier, som marinförvaltningen ansett erforderliga för att fartyget skulle kunna utnyttjas fullt effektivt, finge nämnas radar, gyrokompass, telefoner och högtalaranläggningar. Beloppet till oförutsedda utgifter skulle bl. a. kunna användas för att täcka kostnaderna för eventuella, vid fartygsbyggen av denna komplicerade typ ofrånkomliga kompletteringar under byggnadstiden.

Då statsrådet delade marinförvaltningens uppfattning att det nya isbrytarfartyget borde förses med fullt modern teknisk utrustning, hade statsrådet ej funnit anledning till erinran mot ämbetsverkets kostnadsberäkning. Erforderliga medel för att täcka kostnadsökningen, 4 418 000 kronor, borde, såvitt nu kunde förutses, äskas på riksstaten för budgetåren 1950/51—1952/53, med 2 500 000 kronor för förstnämnda budgetår, 1 500 000 kronor för budgetåret 1951/52 och återstående 418 000 kronor för budgetåret 1952/53.

*Utskottet.* Vid behandlingen av det i propositionen nr 132 till 1944 års riksdag framlagda förslaget om byggande av ett statens isbrytarfartyg beräknades anskaffningskostnaden för detsamma till 5 650 000 kronor, vilket belopp sedermera anvisats av riksdagen. Det skulle enligt riksdagens beslut få ankomma på Kungl. Maj:t att bedöma vid vilken tidpunkt fartygsbygget lämpligen borde igångsättas ävensom att avgöra vilken maskintyp, som borde väljas för fartyget i fråga.

Enligt numera verkställda beräkningar skulle med hänsyn till under mellantiden inträffad ökning i material- och arbetskostnader m. m. totalkostnaden för fartygsbygget uppgå till 10 068 000 kronor. Då denna kostnad delvis

är beroende av valet av maskintyp har föredragande statsrådet lämnat en närmare redogörelse för olika härvidlag framställda alternativ. Statsrådet har därvid i likhet med marinförvaltningen funnit övervägande skäl tala till förmån för det alternativ, som innefattar att fartyget förses med dieselektriskt maskineri och propellrar med fasta blad. Jämväl enligt utskottets mening synes med hänsyn till vad som framkommit vid utredningen i ärendet ifrågasättande förslag vara att föredraga framför andra framställda alternativ, varför utskottet tillstyrker, att maskineriet får nu föreslagen utformning.

I likhet med statsrådet är utskottet av den uppfattningen, att det nya isbrytarfartyget bör byggas vid marinverkstäderna i Karlskrona, där enligt verkställd utredning den lägsta byggnadskostnaden kan påräknas.

Under återopande av det sålunda anförda och då utskottet icke har något att erinra mot den framlagda kostnadsberäkningen, tillstyrker utskottet att riksdagen lämnar Kungl. Maj:t det begärda bemyndigandet.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att uppdraga åt marinförvaltningen att hos marinverkstäderna i Karlskrona beställa ett statens isbrytarfartyg för en beräknad kostnad av högst 10 068 000 kronor.

Stockholm den 18 november 1948.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:*

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Karl Andersson, Mannerskantz, Heiding, Gustaf Iwar Anderson, Gillström, Sundelin, Johan Eric Ericson, Näsström och Gustav Emil Andersson; samt

från andra kammaren: herrar Törnkvist, Falla, Rubbestad, Boman i Kieryd, Åkerström, Holmström, Petterson i Degerfors, Thapper, Persson i Vinberg och Johansson i Mysinge.

---