

**Nr 134.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1947/48 till kostnader för ritningar m. m. till en ny statsisbrytare.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 216 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 11 april 1947, föreslagit riksdagen att till Statens isbrytarverksamhet: Kostnader för ritningar m. m. till en ny statsisbrytare för budgetåret 1947/48 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

Enligt den plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet, som godkändes av 1944 års riksdag (skr. nr 429), skall staten svara för all havsisbrytning och viss kustisbrytning, medan däremot lokalisbrytning icke skall åvila staten såsom en skyldighet.

För fullgörande av sina åligganden med avseende på isbrytningsverksamheten disponerar staten för närvarande två havsisbrytare, Atle och Ymer. Statsisbrytaren Atle, som färdigställdes 1926, är 59,3 m lång och 16,2 m bred samt har djupgående 6 m, deplacement 2 740 ton och maskinstyrka 6 000 indikerade hästkrafter. Statsisbrytaren Ymer, som färdigställdes 1933, är 75 m lång och 18,6 m bred samt har djupgående 6,4 m, deplacement 4 330 ton och maskinstyrka 9 000 effektiva hästkrafter.

Utom Atle och Ymer finnas inom landet två andra isbrytarfartyg, vilka pläga hänföras till kategorien havsisbrytare, nämligen Göteborgs stads Göta Lejon, färdigställd 1932, med en maskinstyrka av 4 000 indikerade hästkrafter samt Stockholms stads Isbrytaren II, färdigställd 1915, med en maskinstyrka av 3 700 indikerade hästkrafter.

I proposition till 1944 års riksdag, nr 132, hemställde Kungl. Maj:t i enlighet med ett förslag, som ursprungligen framförts av 1941 års isbrytarutredning i dess betänkande (SOU 1942: 53), att riksdagen måtte besluta anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg av något mindre dimensioner än Atle och med en maskinstyrka av omkring 4 500 effektiva hästkrafter. Fartyget beräknades draga en kostnad av högst 5 650 000 kronor. Riksdagen biföll framställningen (skr. 1944: 429). Sedan Kungl. Maj:t numera tagit ställning till frågan om lämpligaste framdrivningsmaskineri för den nya statsisbrytaren, vilken brukar benämnas isbrytaren C eller Öresunds-isbrytaren, har marinförvaltningen fått i uppdrag att uppgöra slutligt förslag till fartyget.

I skrivelse den 14 mars 1947 har *kommerskollegium* — med överlämnande av en inom kollegium efter samråd med chefen för marinen uppgjord promemoria samt ett över promemorian avgivet yttrande av Sveriges redareförening — hemställt, att förberedande åtgärder snarast måtte vidtagas för anskaffande av en ny större havsisbrytare, avsedd att ersätta *Atle*, vilken där- efter borde utgöra reserv till isbrytarflottan. För täckande av kostnaderna för ritningar, specifikationer, kostnadsberäkningar och andra förarbeten erfordrades ett belopp av förslagsvis 50 000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anfört följande.

De erfarenheter, som vunnits under den snart tilländalupna, ovanligt svåra isbrytningssäsongen, synas mig giva vid handen, att vår isbrytarflotta behöver ett reservfartyg. Den redan vid 1944 års riksdag väckta frågan om anskaffande av ytterligare en ny havsisbrytare utöver isbrytaren *C* bör sålunda icke längre ställas på framtiden. Isbrytarna *Atle* och *Ymer* ha visserligen, mycket tack vare personalens duglighet, undgått svårare skador, men om något av dessa fartyg varit obrukbart under den tid, då issituationen var som svårast, hade detta allvarligt försämrat vårt försörjningsläge. Därtill kommer, att *Atle* om några år nått sådan ålder, att fartyget endast bör användas såsom reserv, samt att *Atle* jämfört med *Ymer* är mycket dyrbar i drift. Självfallet kommer vår isbrytarberedskap att bli bättre, då isbrytaren *C* träder i tjänst, men även om detta fartyg kan väntas komma att — åtminstone under milda och normalt stränga vintrar — förkorta verksamhetsperioden för *Atle* och *Ymer*, är det dock icke avsett att helt ersätta någon av dem.

De från norrlandssjöfartens intressenter i olika sammanhang framförda önskemålen om en ny havsisbrytare synas också ägnade att understryka behovet därav. Slutligen må framhållas, att ett sådant fartyg i krig skulle utgöra ett värdefullt tillskott till vår örlogsflotta.

På anförda skäl och då relativt lång tid kan beräknas åtgå, innan en ny havsisbrytare kan färdigställas, förordar jag att förberedelser omedelbart vidtagas för anskaffande av ett dylikt fartyg samt att medel anvisas för ändamålet.

Då den nya isbrytaren bland annat bör kunna bistå handelsflottans stora, oceangående fartyg, torde den böra erhålla något större dimensioner än *Ymer*. Kostnaderna för en isbrytare av denna storleksordning kunna vid nuvarande prisläge uppskattas till inemot 10 millioner kronor.

*Kommerskollegium* har beräknat kostnaderna för ritningar, specifikationer, kostnadsberäkningar och andra förarbeten till fartygsbygget till 50 000 kronor, vilket icke givit mig anledning till erinran.

*Utskottet.*

Såsom i ärendet framhållits föreligger en markerad brist i vårt nuvarande isbrytarbestånd genom att egentlig reserv saknas för de statliga havsisbrytarna. Härtill kommer att isbrytaren *Atle* är tämligen gammal och förhållandevis omodern. Utskottet finner därför påkallat, att vår isbrytarberedskap förstärkes med ytterligare en havsisbrytare, avsedd att ersätta *Atle*, som där- efter skulle utgöra reserv. Utskottet tillstyrker alltså, att medel nu anvisas för bestridandet av kostnaderna för förarbetena till fartygsbygget och vill samtidigt framhålla angelägenheten av att detsamma utan längre dröjsmål fullföljes. Mot den för ändamålet äskade medelsanvisningen har utskottet icke något att erinra.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Statens isbrytarverksamhet: Kostnader för ritningar m. m. till en ny statsisbrytare* för budgetåret 1947/48 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 50 000 kronor.

Stockholm den 20 maj 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:*

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Gränebo, Karl Andersson, Andrén, Bergvall, Mannerskantz, Boman, Gustaf Iwar Anderson, Gustav Emil Andersson och Hesselbom; samt

från andra kammaren: herrar Eriksson i Stockholm, Ward, Malmborg i Skövde, Andersson i Malmö, Rubbestad, Lindholm, Åkerström, Holmström, Hoppe, Petterson i Degerfors och Birke.

---