

Nr 144

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anskaffning av en ny statsisbrytare; given Stockholms slott den 18 mars 1955.

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

GUSTAF ADOLF

John Ericsson

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 18 mars 1955.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för försvars- och finansdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, fråga angående *anslag till anskaffning av en ny statsisbrytare* och anför därvid följande.

I 1954 års statsverksproposition (X ht s. 116) framlades förslag om att riksdagen måtte dels besluta om anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg som ersättare för isbrytaren Atle, dels för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 150 000 kronor till Kostnader för projektering av en ny statsisbrytare.

Till stöd härför anfördes i huvudsak följande.

Statsisbrytarna är för närvarande tre till antalet, Atle, Ymer och Thule. Fartygen är färdigställda 1926, 1933 och 1953 samt har ett deplacement av respektive 2 740, 4 330 och 2 100 ton. Atle och Ymer har nu uppnått den för specialfartyg av detta slag höga åldern av 28 respektive 21 år. Båda fartygen har börjat visa ålderdomstecken, som medför ökade underhållskostnader och mindre servicemöjligheter. Framför allt gäller det sagda Atle, som enligt vad kommerskollegium räknat med knappast kan göra fullgod tjänst längre än till 1960.

Erfarenheten har visat att åtminstone två större havsisbrytare erfordras för att i tillräcklig utsträckning tillgodose behovet av isbrytarhjälp under normala vintrar. Under stränga vintrar blir behovet självfallet större. Tillkomsten av Thule innebär visserligen en kraftig förstärkning av isbrytarberedskapen, men detta fartyg, som är mindre än Atle, kan icke helt ersätta Atle, och detta var ej heller tanken, när Thule anskaffades. Thule är närmast byggd med tanke på förhållandena i Öresund, där de större isbrytarna på grund av sitt djupgående icke kan lämna erforderlig assistans. För att vår sjöfart vintertid skall kunna få isbrytarhjälp i tillräcklig omfattning bör åtgärder vidtagas för att anskaffa en ersättare för Atle. Angelägenheten härav understrykes ytterligare av att även Ymers kapacitet börjat avta.

Med hänvisning till vad sålunda anförts föreslogs, att principbeslut skulle fattas om att anskaffa en ny isbrytare som ersättning för Atle. Kostnaden för ett dylikt fartyg kunde närmare angivas, först sedan projektarbetet avslutats. Kollegium hade preliminärt beräknat kostnaden till ca 30 000 000 kronor. Med hänsyn till den långa konstruktions- och anskaffningstiden, 5—6 år, borde medel för projektering anvisas för nästa budgetår (d. v. s. 1954/55).

Statsutskottet (utl. nr 10), som erinrade om att utskottet redan i sitt av 1947 års riksdag godkända utlåtande nr 134 uttalat önskvärdheten av att vår isbrytarberedskap förstärktes genom ersättningsbyggnad, fann angeläget, att åtgärder vidtogs för att anskaffa en ersättare för statsisbrytaren Atle. Utskottet tillstyrkte, att ytterligare ett statens isbrytarfartyg anskaffades och att medel anvisades till bestridande av kostnaderna för projekteringen av fartygsbygget. Mot det för ändamålet äskade anslaget hade utskottet icke något att erinra. Utskottet hemställde att riksdagen måtte besluta i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag.

I skrivelse den 6 april 1954 (nr 10) anmälde riksdagen, att riksdagen fattat beslut i överensstämmelse med vad utskottet föreslagit.

Kungl. Maj:t har den 7 maj 1954 ställt anslaget till marinförvaltningens förfogande, att disponeras enligt de bestämmelser Kungl. Maj:t framdeles efter förslag av marinförvaltningen meddelade.

I skrivelse den 23 oktober 1954 anmälde marinförvaltningen, att dess projektbyrå för avsevärd tid framåt var hårt belastad, varför ämbetsverket undersökt möjligheterna att lämna ut projektarbetet till ett varv, Kockums mekaniska verkstad. Varvet hade åtagit sig uppgiften. Marinförvaltningen

hemställde därför om bemyndigande att få sluta avtal med nämnda företag om projektering av isbrytaren.

Samtidigt framträdde emellertid ett finskt företag, Wärtsilä-koncernen aktiebolag, med ett erbjudande om leverans av ett isbrytarfartyg. I anledning härav upptogs förhandlingar med koncernen. Sedan enighet nåtts om de huvudsakliga villkoren för en eventuell leverans från koncernen, lämnade Kungl. Maj:t genom beslut den 7 januari 1955 bemyndigande åt marinförvaltningen att — under förbehåll av Kungl. Maj:ts slutliga godkännande efter riksdagens prövning av ärendet i samband med vederbörlig medelsanvisning — teckna kontrakt med Wärtsilä-koncernen aktiebolag om leverans till en kostnad av högst 27 670 000 kronor av ett nytt isbrytarfartyg, exklusive framdrivningsmaskineri och viss annan utrustning.

Vidare anbefalldes Kungl. Maj:t marinförvaltningen att snarast till Kungl. Maj:t inkomma dels med uppgift å den beräknade totalkostnaden för isbrytaren och å medelsbehovet för budgetåren 1954/55 och 1955/56, dels med förslag till de åtgärder i övrigt, som erfordrades för anskaffandet av isbrytaren.

I skrivelse den 19 januari 1955 har *marinförvaltningen* anfört i huvudsak följande.

Marinförvaltningen utlade den 30 december 1954 preliminär beställning å fartygsbygget hos Wärtsilä-koncernen, Finland, under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande; att utlägga preliminär beställning vid angivna tidpunkt hade varit nödvändigt, enär av Wärtsilä-koncernen utlovad leverans av fartyget inom år 1957 förutsatte beställning före december månads utgång 1954.

En ytterligare förutsättning för att den av Wärtsilä-koncernen erbjudna leveranstiden skulle kunna hållas var att framdrivningsmaskineriet för fartyget skulle tillhandahållas av marinförvaltningen med mycket kort leveranstid. Ämbetsverket hade tidigare vid kontakter med Nydqvist & Holm aktiebolag (Nohab) och Allmänna svenska elektriska aktiebolaget (Asea) i nämnda hänseende preliminärt tillförsäkrat sig de leveranstider som var erforderliga. Berörda företag hade för att kunna hålla tiderna utbett sig beställningar före 1954 års utgång. Enär marinförvaltningen vid ärendets behandling kommit till den uppfattningen, att den av Wärtsilä-koncernen utlovade, synnerligen korta leveranstiden var av väsentlig betydelse, hade ämbetsverket, alltjämt under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande, den 30 december 1954 jämväl lämnat berörda företag erforderliga beställningar.

Kostnaderna för marinförvaltningens anskaffningar hos Nohab samt Asea m. m. beräknas till cirka 14 330 000 kronor enligt prisläget i december 1954. I beloppet inrymmes i första hand kostnaderna för nämnda maskinmateriel, cirka 9 100 000 kronor. Resterande del (14 330 000 — 9 100 000 =) 5 230 000 kronor är avsedd för viss annan materiel (cirka 2 100 000 kronor), vilken kommer att beställas successivt under byggnadstiden, för kontroll, administration, besiktning och provturer (cirka 1 350 000 kronor) samt för

oförutsett (cirka 1 780 000 kronor). Då erbjudandet från Wärtsilä-koncernen uppgick till 27 670 000 kronor, beräknas totalkostnaderna för det nu i Finland beställda isbrytarfartyget till cirka (27 670 000 + 14 330 000 =) 42 000 000 kronor.

Marinförvaltningen förutsätter, att likviderna till Wärtsilä-koncernen skall regleras genom avdrag på Finlands statsskuld till Sverige. Bestämmelser härom bör införas i det kontrakt, som kommer att utväxlas med koncernen. Kontraktsförslag är under utarbetande inom ämbetsverket.

Marinförvaltningen anser det lämpligt icke minst ur ekonomisk synpunkt, att i det kommande fartygsbyggnadskontraktet kommer till uttryck vissa ändringar och modifikationer i föreliggande erbjudande från Wärtsilä-koncernen. Dessa åtgärder medför i vissa fall mer-, i vissa fall mindrekostnad. Med anledning härav synes lämpligt att marinförvaltningen medges göra de jämkningar i angivet maximibelopp, 27 670 000 kronor, som omständigheterna påfordrar, dock utan att totalbeloppet för fartyget, cirka 42 000 000 kronor, ändras.

Kostnaderna för marinförvaltningens anskaffningar m. m. beräknas enligt vad nyss anförts till 14 330 000 kronor. Betalningsutfallet för detta bemyndigande beräknas till följande:

	Kronor
budgetåret 1954/55	5 500 000
» 1955/56	2 500 000
» 1956/57	4 000 000
» 1957/58	2 330 000

För att marinförvaltningen skall kunna fullgöra ifrågakvarande uppdrag utan åsidosättande av andra ämbetsverket åliggande arbetsuppgifter, erfordras en temporär, successiv förstärkning av personalen, räknat från den 15 februari 1955.

Marinförvaltningen hemställer *dels* om bemyndigande att utlägga beställningar i fråga om vissa anskaffningar m. m. till ett i Finland beställt statens isbrytarfartyg inom en kostnadsram av 14 330 000 kronor, *dels* att till vissa anskaffningar m. m. för nämnda isbrytarfartyg å tilläggsstat för budgetåret 1954/55 måtte anvisas ett reservationsanslag av 5 500 000 kronor samt å riksstaten för budgetåret 1955/56 ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor, *dels* att ämbetsverket bemyndigas jämka mellan kostnaderna för Wärtsilä-koncernens arbete, 27 670 000 kronor, och marinförvaltningens kostnader för ytterligare anskaffningar, 14 330 000 kronor, varvid den beräknade totalkostnaden av cirka 42 000 000 kronor för isbrytaren dock ej får överskridas, *dels* ock om bemyndigande att successivt från den 15 februari 1955 anställa viss personal.

I detta sammanhang bör slutligen nämnas, att marinförvaltningen och kommerskollegium i skrivelse den 18 augusti 1954 framlagt förslag om en revidering och modernisering av maskinanläggningen på statsisbrytaren Ymer, varigenom Ymer skulle kunna användas tio år utöver ursprungligen

beräknade 30 år eller fram till 1974. Kostnaderna härför uppskattas till 2 milj. kronor och föreslås fördelade på två budgetår. I proposition nr 124 till årets riksdag angående inrättande av ett sjöfartsverk m. m. har bl. a. föreslagits att till Statens isbrytarverksamhet för budgetåret 1955/56 anvisas ett belopp av 3 096 000 kronor. Det sålunda angivna medelsbehovet avser bl. a. delkostnad för modernisering av Ymer. Det bör här endast framhållas, att en förlängd tjänstduglighet för Ymer på intet vis gör behovet av en ny statsisbrytare mindre angelägen, då ju denna är avsedd att ersätta Atle.

Departementschefen

Sedan 1954 års riksdag fattat principbeslut om anskaffande av en ny statsisbrytare och anvisat medel för projektering av densamma, har under hösten 1954 övervägts hur anskaffandet lämpligen skulle ske. Marinförvaltningen, som omhänderhar isbrytarmaterielen, kunde på grund av otillräckliga personella resurser ej åta sig projekteringsarbetet. Däremot visade det sig möjligt för ett svenskt varv att svara för denna uppgift. Marinförvaltningen framlade i oktober 1954 förslag att projekteringsarbetet skulle anförtros det svenska varvet. Ungefär samtidigt upplystes emellertid från ett finskt företag, Wärtsilä-koncernen AB, att koncernen kunde åta sig att bygga en isbrytare med leverans inom ca 3 år. Detta är åtskilligt kortare tid än man förut räknat med. Koncernen har under senare år byggt ett flertal större isbrytare, bl. a. isbrytaren Voima för finska statens räkning, och vidare levererat flera isbrytare till ryska staten.

Marinförvaltningen tog kontakt med koncernen och preliminära förhandlingar ägde under hösten rum om fartygstyp, utrustning, pris, leveranstid m. m. Resultatet av dessa överläggningar innebar i huvudsak följande. Koncernen kunde projektera och bygga en isbrytare av i stort sett samma typ som Voima. Fartyget får ett displacement av 4 900 ton. Framdrivningsmaskineriet är dieselelektriskt med fyra propellrar, två i för och två i akter. Största längd och bredd är 83,22 resp. 19,40 meter samt djupgående 6,60 meter. Framdrivningsmaskineriet, det dieselelektriska maskineriet för kraftförsörjningen och viss annan speciell utrustning för isbrytaren bör beställas i Sverige. Under förutsättning av beställning omkring årsskiftet 1954/55 kan isbrytaren levereras i slutet av år 1957. Priset för fartyget, exklusive den i Sverige beställda utrustningen, blir 27 670 000 kronor; nämnda belopp kan komma att något jämkas beroende på ändringar och modifikationer i förhållande till föreliggande erbjudande från koncernen; bortsett härifrån är priset fast, på vilket sålunda inga indexreglerade eller liknande tillägg skall utgå. Likviden till koncernen är avsedd att fullgöras på sådant sätt att den i sin helhet kommer att avräknas mot vissa under åren 1957—1959 förfallande finska räntebetalningar och annuiteter, avseende den finska statskulden till Sverige.

Vid övervägande av det finska erbjudandet har jag ansett följande omständigheter särskilt böra beaktas. Wärtsilä-koncernen intar bland nordiska skeppsvarv så till vida en särställning som det i fråga om isbrytarebyggen

besitter en omfattande och djupgående erfarenhet. En av marinförvaltningen verkställd besiktning av isbrytaren Voima har också givit vid handen, att fartygstypen är lämplig, ävensom att driftserfarenheterna är fullt tillfredsställande. Vidare kan det finska varvet leverera isbrytaren betydligt snabbare än om fartyget byggts i Sverige; i det senare fallet torde leverans kunna ske först flera år senare. Slutligen innebär betalningssättet en lämplig form för att reglera finska betalningar, avseende statskulden till Sverige. Jämväl ur handelspolitiska synpunkter synes det avsedda arrangemanget vara fördelaktigt.

Jag har ansett de nu nämnda förhållandena tala för en beställning i Finland. För att hålla möjligheten till leverans från Wärtsilä-koncernen öppen var det emellertid erforderligt att en preliminär beställning utlades strax efter det att de förberedande förhandlingarna slutförts. I detta läge ansåg jag det motiverat att från svensk sida en villkorlig beställning lämnades, avgiven med förbehåll för riksdagens prövning av ärendet i samband med att anslagsfrågan förelägges riksdagen. Att jag ansåg mig kunna tillstyrka ifrågavarande åtgärd får givetvis också ses mot bakgrunden av att riksdagen fattat principbeslut om anskaffande av isbrytaren.

Marinförvaltningen har gjort framställning om de åtgärder som erfordras för att fullfölja beställningen. I detta sammanhang torde jag få anmäla frågan om anslagsbehovet; till övriga av marinförvaltningen gjorda yrkanden — med undantag av personalfrågan, som handlägges av chefen för försvarsdepartementet — torde ställning få tagas sedan riksdagens beslut i ärendet föreligger.

Totalkostnaden för isbrytaren kan enligt marinförvaltningen beräknas till 42 milj. kronor. Kommerskollegium uppgav visserligen hösten 1952 att en ny statsisbrytare uppskattningsvis kunde dra en kostnad av ca 30 milj. kronor. Härvid förklarade dock kommerskollegium att någon exakt kostnadsberäkning ej var möjlig. Vidare bör framhållas att den nu tilltänkta isbrytaren har något kraftigare dimensioner och effekt (4 900 ton, 10 500 hästkrafter) än den större av de nuvarande svenska havsisbrytarna, Ymer (4 300 ton, 8 100 hästkrafter), den typ, som kommerskollegium 1952 torde ha haft i tankarna. Anledningen till att man nu är inriktad på en större fartygstyp är den, att större isbrytarfartyg erfordras i samma mån som handelsflottan övergår till allt större fartygsenheter. Den finska isbrytaren Voima beräknas kunna assistera lastfartyg upp till 10 000 dödviktston och tankfartyg upp till 16 000 dödviktston. Byggnadskostnaderna för en isbrytare av den storlek, som nu avses, blir självfallet högre än för en ny isbrytare av Ymers typ. Vid den granskning av kostnadsberäkningarna för den nya isbrytaren som verkstälts har ingenting framkommit som tyder på annat än att det nu aktuella priset av 42 milj. kronor får anses skäligt för ett specialfartyg av denna typ.

På anförda skäl finner jag alltså att den angivna totalkostnaden bör godtagas. Såsom marinförvaltningen föreslagit bör inom ramen för ett totalbelopp om 42 milj. kronor jämkning kunna ske mellan kostnaden för Wärtsilä-koncernens arbete och kostnaderna i övrigt. Redan nu kan förutses

att priset till koncernen kommer att bli av storleksordningen 27 950 000 kronor, medan återstoden, ca 14 050 000 kronor, avser Marinförvaltningens utgifter. Mot en sådan fördelning har jag ingen erinran. Marinförvaltningen har begärt att för budgetåret 1954/55 anvisas ett belopp av 5 500 000 kronor och för budgetåret 1955/56 ett belopp av 2 500 000 kronor. Mot dessa belopp har jag ej någon erinran. Jag föreslår därför att ifrågavarande medel anvisas under tionde huvudtiteln med den av marinförvaltningen angivna uppdelningen på tilläggsstat för innevarande budgetår samt på riksstaten för budgetåret 1955/56 i form av reservationsanslag under rubriken Anskaffning av en ny statsisbrytare. Vad gäller frågan om avräkning av likviden för fartyget mot vissa betalningar, avseende den finska statsskulden till Sverige, har preliminärt träffats överenskommelse med finska regeringen. Avsikten är att bekräfta denna överenskommelse genom skriftväxling mellan regeringarna.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) till *Anskaffning av en ny statsisbrytare* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1954/55 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 5 500 000 kronor;

b) till *Anskaffning av en ny statsisbrytare* å riksstaten för budgetåret 1955/56 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor.

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 avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Gunnel Ljungar