

№ 6/1953.

FINANSUTSKOTTETS betänkande № 6/1953 med anledning av Ålands landskapsstyrelsens framställning till Ålands landsting med förslag om utverkande av extraordinarie statsanslag för anskaffande av en kombinerad fiskeforsknings- och menföresbåt. (10/1953).

Redan år 1950 framhöll Ålands skärgårdskommitté i sitt betänkande, att landskapets norra skärgård är en av de sämst lottade delarna av landskapet då det gäller kommunikationerna. Vidare påpekades överhuvudtaget kommunikationernas stora betydelse för skärgårdens utkomstmöjligheter. För fiskets främjande ansågs båt för ekolodning och andra undersökningar av behovet. En fisktransportbåt för Norra Ålands skärgård föreslogs. En del av dessa önskemål avsågs bli förverkligade genom den motion, som av ett flertal skärgårdsrepresentanter inlämnades till Landstinget i mars 1952. Enligt motionärernas åsikt borde egentligen tvenne båtar byggas, men kunde i första hand en båt anskaffas för att tillfredsställa de väsentligaste behoven.

Finansutskottet uttalade i sitt betänkande med anledning av denna motion, att båten jämväl kunde få stor betydelse för undervisningen vid Ålands sjöfartsläroverk och att detta borde beaktas vid behandlingen av frågan om båtens användning. Dessa synpunkter ha även betonats av rektorn vid Ålands Sjöfartsläroverk.

Enligt landskapsstyrelsens framställning skulle båten i första hand få fyra uppgifter:

1) verka som menföresbåt för de delar av skärgården, som inte berörs av den nuvarande skärgårdstrafiken, d.v.s. framför allt Vårdö norra skärgård,

2) verka som reservbåt för landskapets skärgårdsbåtar då dessa äro upplagda för reparation och årsunderhåll,

3) användas i undervisningssyfte vid Ålands sjöfartsläroverk, samt

4) utföra ekolodningar efter strömming och annan fisk samt överta huvudtaget för fiskeforskning och andra fiskerinäringen främjande syften.

Tillsvidare har landskapsstyrelsen inte föreslagit att båten skall förses med kylrum. Båten är också för stor för att användas som tjänstebåt.

Det förefaller utskottet som om båten redan med de planerade uppgifterna skulle få mer än nog att göra. Troligt är att båten inte ensam alltför länge kommer att tillfredsställande kunna stå till tjänst för alla de behov, som här räknats med, men anskaffandet av båten borde likväl kunna medföra en avsevärd förbättring i dessa avseenden.

I sitt betänkande i mars 1952 framlade utskottet ett i grova drag skisserat program för båten. Utskottet citerar detta stycke: "Utskottet håller för, att båten borde användas såsom reserv för trafikbåtarna, i synnerhet under den tid trafikbåtarna istandsätts eller repareras. Den skulle då vara i användning mestadels på våren i denna trafik. Under sommarsäsongen skulle den komma till användning för ekolodning efter fisk, särskilt strömming och denna verksamhet borde vara slutförd senast inom september månad. Under sådana omständigheter skulle det inte föreligga något hinder för att ställa den till sjöfartsläroverkets disposition under oktober månad och i november kunde den åter komma till användning för menförestrafik i "yttre skärgården". Då båten enligt utskottets mening borde kunna gå i gångbar is, kunde den upprätthålla trafiken ganska långt in på vintern och även börja tidigt på våren." Detta motsvarar i stort sett vad landskapsstyrelsen föreslagit. Ett sådant program borde också kunna fullföljas om ingenting oförutsett in-

träffar. Det torde emellertid vara välbetänkt att inte tillsvidare utrusta båten med kylrum, då den sannolikt kommer att ha svårigheter att fullfölja också detta program i synnerhet om den oväntat måste insättas som reservbåt för de övriga skärgårdsbåtarna.

Det bör också observeras, att det aktuella Vårdö-projektet med bro- och färjförbindelse inte medför någon lättnad för norra Vårdö skärgård i annat avseende, än att vägen till bussförbindelse kan i någon mån förkortas. Behovet av båtförbindelse till närmaste buss kvarstår och kan inte lösas med den nuvarande båten under menförestiden.

Det kan sålunda konstateras, att den planerade båten skulle kunna lösa en hel del för skärgården livsviktiga problem på ett tillfredsställande sätt. Utskottet omfattar därför landskapsstyrelsens förslag och får därför vördsamt föreslå,

att Landstinget skulle ingå till Ålandsdelegationen med en anhållan om beviljande av ett extraordinarie anslag om 17.000.000 mark för anskaffande av ett fiskeforsknings- och menföresfartyg.

Mariehamn, den 17 mars 1953.

På finansutskottets vägnar:


K.A. Helin.


Rolf Sundman.

I ärendets behandling ha viceordföranden Bengtz, ledamöterna Häggblom, Lennart Mattsson och Andersson samt suppleanten Påvals deltagit.

A. B. Åbo Båtvarf O. Y.

GRUNDLAGD 1889

POSTADRESS: ÅBO . TELEGRAFADRESS: BOATVARVET, ÅBO.

Byggnadsspecifikation N:o 7060.

till kombinerat fiskeforsknings-och menföresfartyg att byggas i enlighet med bifogade förslagsskiss för Ålands Landskapsstyrelse.

Huvuddimensioner

Längd ö.a.	18,00 m.
Längd i LWL	15,00 "
Största bredd	5,00 "
Bredd i WL.	4,65 "
Höjd midskepps	2,60 "
Displacement	ca 32,00 ton.

Byggnadssätt

Fartyget svetsas, endast spanten nitas. Vattenlinjestråket samt för- och akterplåtarna i bottenstråket utföres av 7 mm. plåt, övrig bordläggning av 5 mm. plåt.

Köl av flatjärn 90 x 20 mm.

Förstäv och akterstäv av 8 mm. plåt

Spant av L-järn 60 x 60 x 6 mm. Fartyget förses med isförstärkningsspant i för och akter.

Däcksbalkar av L-järn 50 x 50 x 5 mm.

Däck av 4 mm. plåt

Däcksöverbyggnaden av 3 mm. plåt med förstärkningsvinklar av L-järn 40 x 40 x 4 mm.

Brädgång av plåt, 5 mm., höjd 400 mm.

Skarndäcksvinkel av L-järn 45 x 45 x 5 mm.

Avvisarlist av furu med befästningsvinkel 60 x 60 x 6 mm.

Vattentäta skott, 3 st. av plåt med förstärkningar av L-järn 50 x 50 x 5 mm.

Bottenstockar av 5 mm. plåt

Roderhjärtstock av stål, 60 Ø mm.

Roderblad 8 mm. plåt

Durkbalkar av L-järn 45 x 45 x 5 mm.

Durk i motorrummet av 4 mm. plåt

A. B. Åbo Båtvarf O. Y.

GRUNDLAGD 1889

POSTADRESS: ÅBO . TELEGRAFADRESS: BOATVARVET, ÅBO.

Byggnadsspecifikation
N:o 7060 2

Bränslecisterner av järnplåt, 4 mm.

Barrier av 3/4" rör med portar

Inredning

Inredningen omfattar:

1. Förpik med kättingslåda, däckslucka av plåt till förpiken.
2. Pentry med plats för spis, diskbord beklädd med zinkplåt, bordvars skåp.
3. Skans med tre fasta kojor försedda med spiralbotten och 1 st. bord.
4. Lastrum med däckslucka av furu med skyddspressenning och försedd med skalkningsjärn.
5. Motorrum med plats för el. generator och ackumulator samt värmeledningspanna. Motorrummets främre skott med löstagbar, vattentät lucka för demontering av motorn.
6. Förrådsrum
7. Laboratorium
8. WC med spolningstank
9. Korridor med nedgångstrappa till förråds- och maskinrummet.
10. Salong med fasta bänkar
11. Styrhytt med reservutgång från maskinrummet, roderratt och manövreringsanordning för motorn.

Inredningen i styrhytt och däckshus, inrymmande salong och laboratorium isoleras med korkplatta och garneras med spont, bräder och vattenfast fanér, likaså skans och pentry. Last- och förrådsrum garneras med furu bräden. Maskinrummet förhydes dessutom med galv. järnplåt.

Alla inredningsbeslag såsom lås, gångjärn etc. av messing.

Fönstren i salongen, laboratorium och styrhytt av 8 mm. glas i ramar av hårdträ, 5 st. nedfällbara.

Illuminatorer i skrovet av ^{Brass}messing, 7 1/2", öppningsbara, 10 st.

Durkarna i salong, laboratorium och skans beklädes med linoleummatta. Durken i WC beklädes med massa.

Rundhult och lastbom av furu med rigg av 1/2" galv. vajer och sisaltross, beslag och block av järn.

Roderratt av teak.

A.-B. Åbo Båttvarf O. Y.

GRUNDLAGD 1889

POSTADRESS: ÅBO . TELEGRAFADRESS: BOATVARVET, ÅBO.

Byggnadsspecifikation
N:o 7060 3.

Roderledning av 10 mm. galv. stålvarer och galv. ledarblock

Santliga däcksluckor av järnplåt

Trappor till motorrummet och skans av järn.

Utrustning på däck /fasta/

- 1 ankarspel
- 6 pollare av gjutjärn
- 2 ankarklys
- 6 däcksklys
- 4 positionslantärnor för el. belysning

Utrustning på däck /lös/.

- 2 ankare, 50 kg.
- 2 ankarkättingar, $3/4"$ a 40 m.
- 1 tross, $3\frac{1}{2}"$, 60 m.
- 1 " $2\frac{1}{2}"$ 60 m.
- 4 förtöjningstrossar, $2\frac{1}{2}"$ a 15 m.
- 1 kastlina
- 1 bärning
- 1 båtshake
- 8 fändare av trä
- 2 livbojar
- 30 livbälten med låda för uppbevarning
- 1 ämbare
- 1 tygpyts
- 2 däcksborstar
- 2 svablar
- 1 ankarlantärna med oljebrännare
- 1 jolle, 12 fot, utrustad med årar, klykor och fånglina.

A.B. Åbo Båtvarf O.Y.

GRUNDLAGD 1889

POSTADRESS: ÅBO . TELEGRAFADRESS: BOATVARVET, ÅBO.

Byggnadsspecifikation
N:o 7060 4.

Målning

Skrovet och däcksoverbyggnaderna av plåt samt alla järn- och L-järns förstärkningar målas med mönjesfärg. Trädetaljer och garnering oljas invändigt. Inredningen invändigt målas eller lackeras omsorgsfullt. Skrovet utvändigt målas omsorgsfullt i av beställaren önskad färg. Botten målas med patentbottenfärg. Däcket bstrykes med svart lackfärg. Rundhult och lastbom lackeras. Jollen målas eller lackeras omsorgsfullt.

Utrustning under däck

I maskinrummet monteras ett 4 kW el-aggregat bestående av Strömbergs 4 kW likströmgenerator 120 volt, 1100 r/m, stänkskyddad, försedd med compoundlindning, magnetmotstånd, direkt kopplad till en Wickström 9-10 hkr. dieselmotor och uppmonterade på gemensamt gjutjärnsfundament.

Maskinrummet utrustas tillika med en Siro N:o 4 värmeledningspanna med rökuttag genom skorsten.

Åbo, den 23 januari 1953

A.B. ÅBO BÅTVARF O.Y.

[Signature]

B. L. 14
122 - 53.

VALMET OY

ANK. 11.2.1953

PANSIO SHIPYARD

ADRESS: TURKU, PANSIO
CABLES: VALMET TURKU
PHONE 10 967 (Exchange)

Ålands Landskapsstyrelse
Vägavdelningen
Mariehamn

A n b u d Nr 439

YOUR REF.

OUR REF.
RL/BL

TURKU, FINLAND
10.2.53

Hänvisande till Eder värda förfrågan № 203/Väg av den 22.11.52 samt № 233/Väg av den 18.12.52 få vi härmed hövligt erbjuda oss att bygga Eder

1 st. kombinerat fiskeforsknings- och menföresfartyg
till ett ungefärligt pris av mk 15.000.000:-

Fartyget är isförstärkt för gång i 3" - 5" kärnis. Hastighet ca 8-9 knop i öppet vatten. Hytt för befälhavaren, en hytt för 2 man och gemensam mäss samt pentry för hela besättningen.

Längdöverallt	18.0 m
Största bredd	5.0 "
Sidohöjd	2.6 "

Huvudmotor: 100 hk Valmet dieselmotor, modell 440 DMR med reduceringsväxel.

Enär specifikationen är bristfällig, äro vi gärna beredda att underhandla betr. eventuella prisförändringar.

Leveranstid: till säsongens -54 början

Betalningsvillkor: 1/3 efter beställningens godkännande. Återstående delen per 14 dagar netto efter arbetets utförande.

Vi hoppas på ett positivt ställningstagande till vårt anbud.
Emotseende Edra värda meddelanden

Högaktningsfullt
VALMET OY

PP.

Rai Niiranen *Risto Valtonen*