

Nr 283.

Av herr **Holmström m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande av ytterligare en statsisbrytare m. m.

I proposition nr 132 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att bifalla vissa förslag angående förstärkt isbrytarberedskap. Propositionen bygger i allt väsentligt på det betänkande med förslag till ordnande av den statliga isbrytarberedskapen, som avlämnats av 1941 års isbrytarberedning och som framlagts i tryck S. O. U. 53: 1942. Propositionen innebär en hemställan om att riksdagen ville godkänna utredningens, av föredragande departementschefen förordade förslag till plan för ordnande av statens isbrytarverksamhet. I detta förslag ingår en hemställan om anskaffande av ytterligare ett statens isbrytarfartyg till en beräknad kostnad av högst 5 650 000 kronor, till vars täckande Kungl. Maj:t skulle bemyndigas att för budgetåret 1944/45 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor. Vidare föreslås, att Kungl. Maj:t bemyndigas att på vissa angivna villkor bevilja städerna Malmö och Gävle statsanslag med 33 procent för anskaffande av lokalisbrytare. Slutligen begär Kungl. Maj:t förslagsanslag med kronor 100 000 till förhyrande av isbrytarfartyg, som, i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag, skulle gälla överenskommelse enligt preliminärt avtal med ett bogserings- och bärgningsföretag i Göteborg beträffande ombesörjandet av isbrytningen på Väneren och i Trollhätte kanal.

Undertecknade riksdagsmän, som representera de norrländska länen och Dalarna, måste härmed motionsledes giva uttryck åt den stora besvikelse, varmed propositionen mötts inom vida kretsar. De starka och bärande reservationer, vilka framlagts inom utredningskommittén av herrar Giron, Göransson och Norenberg borde, enligt vår åsikt, ha manat till ett hänsynstagande. En övertygande kritik har likaså framkommit mot utredningens förslag från de olika remissinstanser, från vilka yttranden begärts. Även i ledande pressorgan i skilda delar av landet har anförts, att propositionen icke tillgodoser det viktiga kravet på en betryggande vintersjöfart på Norrland. Statsmakterna ha på många sätt i övrigt visat sitt intresse för förkovrandet av denna landsdel, som i ekonomiskt hänseende har så stor betydelse för landet, såväl i fråga om produktion som utrikeshandel. Järnvägar och landsvägar ha byggts, till stor del på bekostnad av statsmedel, men i fråga om den för såväl export som import så betydelsefulla sjötra-

fiken ha jämförbara anstalter knappast företagits. Den nyligen framlagda norrlandsutredningen har ävenså ådagalagt betydelsen av att Norrlands näringsliv med dess rika produktionsmöjligheter utvecklas och att en kontinuerlig sjöfart så vitt möjligt upprätthålles.

Med oavlatligt intresse har från norrlandskustens sida denna diskussion följts. Det måste emellertid konstateras, att stor skillnad rått mellan ord och handling. Visserligen ha statsisbrytarna Atle och Ymer tillkommit, men i praktiken ha emellertid dessa båda fartyg under stor del av den tid, då deras hjälp varit nödvändig för isbrytning längs den norrländska kusten, kommit att disponeras för assistans i sydligare farvatten. Genom generalorder 1937 har sålunda fastställts, i vilken ordning olika kuststräckors krav på isbrytarehjälp skall tillgodoses, nämligen, vid sammanfallande behov, i första hand västkusten, därefter de vatten, över vilka kontinentförbindelserna gå, och slutligen norrlandskusten. Denna för norrlandsintressena ofördelaktiga anordning är emellertid knappast grundad på en undervärdering av norrlandskustens behov av isbrytarhjälp utan har helt och hållet bottnat i otillräckligheten av isbrytarbeståndet.

Det borde därför ha ansetts som en angelägenhet av högsta grad, att då beslut om isbrytarfartygsbeståndets förstärkning skall fattas, sådant beslut i första hand tar sikte på den norrländska vintersjötrafikens upphjälpande. Med de föreslagna åtgärderna bringas icke sådant av behovet påkallat understöd. Effektiviseringen av isbrytjänsten inskränker sig till det förslag om statsbidrag till en isbrytare av Otso-typ, som Gävle stad kunde komma att anskaffa och vilken av staten skulle få delvis disponeras för kustisbrytning. Härtill antydes såsom en möjlighet, att den föreslagna öresundsisbrytaren skulle under sådan tid, då issvårigheter ännu icke uppträtt i sundet, kunna utnyttjas dels i stället för, dels ock som komplement till Ymer eller Atle å dessa fartygs arbetsområde utefter norrlandskusten, i södra Kvarken och norra Östersjön. I fråga om havsisbrytningen i övrigt föreligger emellertid intet förslag till utökning eller ersättning av fartygsbeståndet. Snarast synes vintersjöfarten på Norrland komma att få sämre betjäning än hittills, då avsikten är, att öresundsisbrytaren skulle assistera vid denna trafik, under det den betydligt starkare Ymer hittills merendels avdelats för ändamålet.

Trots de utförliga specialutredningar, som verkställes på utredningens uppdrag och vilka till full evidens belysa de högst betydande fördelarna för det norrländska näringslivets och riket i dess helhet av en i möjligaste mån utsträckt vintersjöfart på Norrland, vill det synas, som om den till grund för propositionen liggande utredningen icke skänkt dem sitt fulla beaktande. Några direkta svårigheter att tillgodose behovet av havsisbrytning annat än under extremt svåra vintrar säger sig utredningen sålunda icke kunnat finna, vare sig för norrlandskustens eller södra Kvarkens del.

Med hänsyn till det norrländska näringslivet och speciellt strävandena till en fortsatt förädling av skogsprodukterna är det nödvändigt, att vintertrafiken på de norrländska hamnarna icke blott säkerställes i nuvarande omfattning, utan även intensifieras och i möjligaste mån till tiden förlänges. Genom blotta vetskapen om att tillräcklig isbrytarhjälp kan påräknas, erhålles en stimulans för kapitalinvesteringar i den norrländska förädlingsindustrin liksom för den sjöfart, som bedrivs på norrlandshamnarna. En sådan säkerhet är icke minst erforderlig på grund av nödvändigheten av den norrländska trävaruindustriens omställning till ökad förädling. Den tilltagande virkesbristen måste omöjliggöra en utökning av produktionen av sågade trävaror och pappersmassa, vilket, enligt tillgängliga uppgifter, riksskogstaxeringens i dagarna framlagda resultat ådagalagt. En omläggning av produktionen till mera högförädlade produkter är eftersträvansvärd och fordrar å sin sida kontinuerliga leveranser. Transporten av dylika produkter måste till sin huvudsakliga del ske sjöledes, vilket på ett tillfyllestgörande sätt ådagalagts i järnvägsstyrelsens av utredningen infordrade yttrande, vari det bl. a. heter, att endast en relativt ringa del av årskvantiteterna av de från Norrland utskeppade varorna under gynnsamma förutsättningar i transporttekniskt hänseende torde kunna beredas någon nämnvärd lättnad i frakthänseende järnvägsledes, vilket gäller såväl pappersmassa som trävaror. Järnvägsstyrelsen har funnit det, bortsett från vissa undantagsfall, där särskilt gynnsamma förutsättningar föreligga för en fraktnedsättning, vara uteslutet, att så låga frakter skulle kunna medgivas, som vore erforderliga för att möjliggöra transport av massgods järnvägsledes under tider, då sjöfarten är stängd (SOU 53: 1942 sid. 70).

Som i herr Göranssons reservation påpekats, innebär också den minskade sysselsättningen vid sågverken ett arbetslöshetsproblem, vilket endast delvis kunnat lösas genom övergång av ledigbliven personal till den nya kemiska träindustrin. Ledig arbetskraft har dock i viss utsträckning kunnat anställas bl. a. vid järnverket i Luleå och vid kalkkväve- och aluminiumfabrikerna i Sundsvall, vilka emellertid också för sina leveranser och tillgång av råvaror för fabrikationsändamål äro beroende av reguljär sjöfart under största möjliga del av året. Likartade problem torde i en närmare eller fjärrare framtid icke vara uteslutna för även andra delar av norrlandskusten och dess bakland. Från det norrländska näringslivets sida kan sålunda begäras, att vintertrafiken på norrlandskustens hamnar icke endast säkerställes i nuvarande omfattning utan även intensifieras och om möjligt utsträcket att omfatta större del av våren och hösten, än som nu är fallet.

Ett beslut i fråga om förstärkt isbrytarberedskap måste alltså ses med blick mot framtiden. Vad som anförts av 1941 års isbrytarutredning byg-

ger på premisser, vilka numera icke kunna hava samma avgörande styrka som vid tiden för utredningens avgivande. Därtill kommer, att den först byggda statsisbrytaren, Atle, som togs i bruk för över 20 år sedan, måste anses föråldrad och lämpligen ställas i välbehörlig reserv. Chefen för handelsdepartementet synes av propositionen att döma icke helt hava avvisat yrkandet på ytterligare en statsisbrytare, speciellt avsedd för Norrlands behov, enär han säger sig först vilja avvakta resultatet av den nu föreslagna utökningen av isbrytarmaterielen.

Då det emellertid för investeringarna i de norrländska industrierna och deras utbyggande samt för säkerställande och skapande av nya arbetstillfällena är av den allra största betydelse, att statsmakternas inställning till denna fråga redan nu på ett positivt sätt klarlägges, få vi under hänvisning i övrigt till här ovan anförda skäl och med instämmande i de reservationer, vilka gjorts av herrar Göransson, Giron och Norenberg, hemställa,

att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om förslag till 1945 års riksdag om anskaffande av ytterligare ett isbrytarfartyg av minst Ymers typ, huvudsakligen avsett för norrlandstrafikens betjänande.

Stockholm den 8 mars 1944.

Nils Holmström.

Rickard Sandler.

H. Sten.

P. Granath.

Nils Olsson.

Anders Sundvik.

Einar Persson.

Arthur Engberg.

E. A. Lindblom.

Ragn. Bergh.

Sven V. Hansson.

Ernst Hage.

P. J. Näslund.

C. Fr. Carlström.

Lage Svedberg.

J. M. Bäckström.

Sven Edin.

L. Tjällgren.

Per Olofsson.

Emil Näsström.

Jones Erik Andersson.

Sven Boman.

Carl Eriksson.

Sven Linderot.

Gunnar Myrdal.

A. Gillström.

Elon Andersson.

Nils Gabrielsson.

Sam Larsson.

Verner Söderkvist.