

**Nr 452.**

Av herr **Skoglund** i Umeå **m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 132, angående anskaffande av ytterligare en statsisbrytare m. m.*

Frågan om en utvidgning och en differentiering av den norrländska träförädlingsindustrien intager just nu en mycket central plats i den näringspolitiska diskussionen. Att åstadkomma en dylik utveckling är emellertid icke möjlig annat än under vissa mycket bestämda förutsättningar. Till de viktigaste av dessa måste därvid räknas förekomsten av goda kommunikationer. Angelägenheten därav har också understrukits vid skilda tillfällen och i olika sammanhang, varvid behovet av ökade järnvägsförbindelser mycket starkt poängterats. Av stor aktualitet är i det sammanhanget också frågan om en utvidgning av vintersjöfarten på Norrland. För att vinna ett sådant syfte erfordras emellertid en förstärkning av isbrytarverksamheten efter norrlandskusten, vilken dock icke lär kunna genomföras utan tillgång till en för nämnda kustområde särskilt avsedd statsisbrytare. Anskaffandet av ett sådant fartyg måste därför betraktas som en mycket aktuell fråga, och den har också i följd därav gjorts till föremål för åtskillig omprövning. Senast har detta skett inom den år 1941 tillsatta »kommittén för utredning av frågan om den statliga isbrytarberedskapen» och vars betänkande förelåg den 8 december 1942.

Av utlåtandet i fråga framgår, att de sakkunniga för det dåvarande ansågo sig förhindrade förorda anskaffandet av en statsisbrytare för Norrland, oaktat utredningen fann det »uppenbart, att en förlängning av skeppningssäsongen särskilt för cellulosa- och trämasseindustriens vidkommande skulle vara av stor betydelse». Jämsides därmed påtalade också de sakkunniga den stora våda, som följer därav, att en till Norrland förlagd industri på grund av ishinder icke äger möjlighet att tillgodose förbrukarens önskan att erhålla året runt fortgående leveranser. Utredningen ansåg sig därför kunna konstatera, att följden blivit, »att den svenska cellulosa- och trämasseindustrien fått ett ogynnsamt utgångsläge i konkurrensen med motsvarande industrier i våra grannländer». Särskilt allvarligt framträder detta förhållande för industrierna i Norrland, vilka få vidkännas avsevärda olägenheter av de avbrott i sjöfartsförbindelserna, som under längre eller kortare tid av vintern uppträda inom mer eller mindre begränsade områden av de norrländska kustfarvattnen. Utredningen ställde emellertid öppet huruvida dessa olägenheter kunde helt eller delvis avhjälpas genom åstadkommande av ytterligare förstärkt isbrytarbered-

skap. Så ansågs i varje fall icke vara förhållandet vid sådana platser, där anordningar saknas, vilka möjliggöra lastning från kaj utan läktring och prämning. Av detta och av vissa andra skäl ansåg därför utredningen, att förutsättningar icke förelågo för en sådan ökning av vintersjöfarten på Norrland, att den erfordrade en havsisbrytning under längre tid och i väsentligt större omfattning än vad hittills varit brukligt. Det var sålunda med ledning därav som de sakkunniga intogo sin tidigare omnämnda ståndpunkt att icke föreslå anskaffandet av en för Norrland särskilt avsedd statsisbrytare. Ungefär samma ståndpunkt har sedermera också intagits av Kungl. Maj:t, varför den nu framlagda propositionen (nr 132) icke upptager något förslag angående ett definitivt ordnande av norrlandskustens isbrytarfråga.

Full enighet var emellertid icke för handen inom de sakkunniga i denna fråga. En minoritet ansåg nämligen, att ännu en havsisbrytare av s. k. Ymer-typ borde byggas och disponeras för norrlandskustens behov. Till denna uppfattning lämnade också flertalet av de hörda remissmyndigheterna sin anslutning. Av de i propositionen intagna 19 remissyttrandena äro 16 av sådant innehåll, att desamma ge förord åt förslaget om en särskild statsisbrytare för Norrland. Av de återstående tre yttrandena gå två på avslag, medan det tredje, avgivet av kommerskollegium, anser att frågan är förtjänt av uppmärksamhet men att densamma bör tills vidare anstå.

Att kommunikationerna äga betydelse för den industriella utvecklingen och utgöra nödvändiga förutsättningar för en sådan understrykes i nästan samtliga utlåtanden. Från Kooperativa förbundet framhålles därvid »att en förlängning av skeppningssäsongen utgör ett direkt stöd för tillkomsten av kemisk industri i Norrland och annan träförädling, byggd på skogen som råvara». Av statsmakterna i detta fall vidtagna åtgärder komma sålunda att bli av betydelse för en välbehörlig förbättring av den norrländska industribefolkningens levnadsförhållanden.

Enahanda synpunkter möta vi även i det av Svenska cellulosaföreningen, Svenska trämasseföreningen och Svenska trävaruexportföreningen gemensamt avgivna yttrandet. Utlåtandet i fråga berör emellertid också den av de sakkunniga påtalade bristen på isförstärkt tonnage, vilken anförts såsom skäl för att isbrytarverksamheten skulle begränsas till ett visst genomsnitt. En dylik bevisföring underkännes dock av de tre föreningarna. Att vi för närvarande ha brist på isförstärkt tonnage äger i och för sig sin riktighet, men det förhållandet är i så fall orsakat därav, att isbrytarverksamheten varit så bristfällig, att dylikt tonnage ej kunnat med säkerhet användas för sådant ändamål. Bristen på isförstärkt tonnage kan följaktligen icke tagas till intäkt för ett förslag, som syftar till en begränsning av isbrytarverksamheten på Norrland. Ordningen borde snarare vara den rakt motsatta, d. v. s. det är isbrytarverksamheten som bör först utsträckas till det mesta möjliga, varefter såväl exportbehov som isförstärkt tonnage i erforderlig omfattning skall komma att ge sig till känna.

Frågan om en ytterligare förlängd sjöfartsperiod är emellertid aktuell även för andra verksamhetsgrenar än de skogligt betonade. Ett sådant krav gör sig exempelvis också gällande från den tunga industriens sida. Under de senaste åren har ett järnverk anlagts i Luleå, och en fortsatt utveckling på detta område är ingalunda otänkbar. För att så skall kunna ske erfordras emellertid ökade kommunikationsmöjligheter, till lands såväl som till sjöss. Det är under sådana förhållanden ganska naturligt, om också representanterna för den tunga industrien ansluta sig till det just nu mycket aktuella kravet om en förlängning av vintersjöfarten på Norrland. Sveriges industriförbund, som därvid fört deras talan, anser för övrigt att frågan om en särskild statsisbrytare för Norrland måtte göras till föremål för en speciell utredning. Uppdraget skulle i så fall omfatta icke endast frågan om lämplig båttyp utan också kostnaderna för fartygsbygget och tidpunkten för arbetets igångsättande. Liknande uppfattning hyser också Stockholms handelskammare, som dessutom anser att företaget bör utföras som beredskapsarbete.

Fråga är då, om en dylik utredning bör beslutas och igångsättas redan nu. Från statsrådets sida har därvid en viss tveksamhet kommit till uttryck. Statsrådet hänvisar därvid till den föreliggande statsfinansiella situationen och till den rådande knappheten på fartygsplåt och -profiler. Ett dylikt påpekande bör emellertid inte få gälla för mer än det är. Under alla förhållanden kan det icke få utgöra hinder för en utredning angående ett fartygsbygge, som skulle komma till utförande först längre fram. Att märka är vidare att också själva utredningsarbetet kommer att taga åtskillig tid, innan dess resultat kan föreligga. Inte minst med hänsyn till befarade försämringar på arbetsmarknaden synes det därför vara välbetänkt att i tid planlägga även detta arbetsobjekt. Ett beslut om utredning av den föreliggande frågan bör därför fattas redan vid innevarande års riksdag.

Under hänvisning till det anförda få vi därför anhålla,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förnyad prövning av frågan angående en statsisbrytare för Norrland.

Stockholm den 7 mars 1944.

*Gösta Skoglund.*

*Andreas Nilsson,*  
Norrlångträsk.

*Magnus Nilsson,*  
Varuträsk.

*J. F. Grym.*

*Eric Hansson.*

*Ivar Jansson,*  
Kalix.

*D. B. Blombäck.*

*E. Oskar Åkerström.*