

## Nr 591

Av herr **Hagberg** i Stockholm m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 149, angående anslag till undersökningar m. m. till främjande av varutrafiken över trondheimsområdet.

Kungl. Maj:ts proposition nr 149 om anslag till undersökningar m. m. för att främja varutrafiken över trondheimsområdet utmynnar i anslagsäskanden för sådana undersökningar å sammanlagt 440 000 kr. Dessa åtgärder avses närmast förbereda åtgärder för uppförande av en oljehamn med bergcisternanläggning vid Trondheimfjorden. Men propositionen innebär samtidigt ett principiellt ståndpunktstagande i dessa och andra besläktade frågor. Dit hör frågor om meråkersbanans kapacitet, om utbyggnad av vägnätet mellan Sverige och Norge och om en eventuell oljeledning från Trondheimsfjorden till svensk sida. Enbart de direkt föreslagna åtgärderna representerar en utgift av i runt tal 34 miljoner kronor.

Det är anmärkningsvärt att dessa vittsyftande projekt framlägges utan att en verklig orientering och utredning ges om problem, som har ett nära samband med projektet i sin helhet. Sålunda säges icke ett ord om vad en betydande omdirigering av den svenska utrikeshandeln över Trondheim skulle få för *ekonomiska* konsekvenser för västkusthamnarna och för norrlandsstäderna, särskilt Sundsvall, där en del av sjötrafiken skulle reduceras till förmån för trondheimshamnen. Att det handlar om betydande belopp, som under vissa betingelser på dessa vägar kan undandras de svenska hamnarna, är påtagligt. En av betingelserna är naturligtvis att någorlunda goda villkor kan uppnås för transitotrafiken genom Norge. Kanske kan vissa ekonomiska nackdelar därvidlag uppvägas av vissa fördelar för Jämtland, men det framstår som självklart, att de huvudsakliga ekonomiska fördelarna av arrangemanget skulle komma Norge till godo.

Vidare har frågan om kostnaderna för den transiterade oljan inte belysts. Om dessa blir högre än vid importen över svenska hamnar, vilket förefaller troligt, innebär detta en fördyring av oljan för de svenska konsumenterna. Skall denna betalas genom prisutjämning på den andra oljeimporten, måste en sådan åtgärd komma att framstå som orättvis.

De politiska och strategiska konsekvenserna av en väsentlig vidgning av trondheimsleden har över huvud taget inte belysts. Det framstår därför såsom en mycket stor svaghet i regeringens proposition att dessa och många

likartade problem helt förbigås, samt att frågan inte framlägges i sin helhet inför riksdagen. Det kan inte vara rimligt att hemlighålla vissa sidor av problemet för den svenska opinionen, lika litet som man kan godkänna att detaljer lösryckes ur det stora sammanhanget, varvid ett ställningstagande till detaljerna medför konsekvenser när det gäller ståndpunktstagandet till frågan i sin helhet.

Åtgärden att anlägga en oljehamn och bergcisterner för svenskt bruk i Trondheimsfjorden säges i fredstid kunna vara till nytta sådana vintrar när svåra ishinder binder trafiken i Östersjön. Risk föreligger då, sägs det, att Göteborgs hamn överanstränges, eftersom möjligheterna för oljelagring på den svenska östkusten anses otillräckliga. Transportsvårigheter av nämnda slag inträffar på sin höjd några veckor vart femte år och har hittills inte skapat några problem. Det ligger väl närmast till hands att möta dylika eventualiteter med ökade oljelagringsutrymmen *inom landet*, exempelvis i de områden där dessa säges vara otillräckliga, i stället för att skapa dyrbara anläggningar i ett främmande land.

Om behov föreligger att öka lagerutrymmen för olja i Norrland, vore det väl naturligtast att exempelvis i Jämtland anlägga cisterner för olja, som ev. kan införas via Trondheim, än att anlägga sådana långt inne på norskt område.

Om kommunikationsleden via Trondheim med fördel skall kunna utnyttjas under fredstid blir beroende av om kostnaderna kan hållas nere så att oljan inte blir dyrare den vägen än när den införes på de vanliga vägarna. Det är, såsom redan påpekats, egendomligt att utredningen inte försökt ge ett svar på denna fråga.

Det betonas emellertid, att denna åtgärd liksom övriga förordade åtgärder främst måste betraktas ur beredskapssynpunkt och genomföras med tanke på krig och avspärning. Detta måste vara ett ohållbart skäl. Alla vet, att anledningen till att Sverige stängdes från oljetillförsel under det senaste världskriget inte var bristen på hamnar och transportmöjligheter. Orsaken var i stället, att de krigförande västmakterna, som behärskade oljehandeln, själva förbrukade all olja och utestängde de neutrala från oljetillförsel. Ingenting har anförts som talar för att västmakterna i ett eventuellt nytt storkrig skulle förändra praxis därvidlag. Därför framstår huvudmotiveringen för åtgärderna närmast som ett spegelfäkeri.

Utredningsmännen framhåller, att den norska regeringen eventuellt skulle vara villig att under ett nytt krig tillåta Sverige att både ta in olja via Trondheim och utnyttja de svenska lager, som skulle kunna hopas i den tilltänkta cisternanläggningen. Om en sådan överenskommelse funnits under det andra världskriget, skulle den dock ha varit fullständigt värdelös för Sverige, helt enkelt därför att Norge var ockuperat av tyska trupper och dessa lade utan vidare beslag på alla oljetillgångar som Norge hade. Om

sådana svenska tillgångar hade funnits i Norge, skulle de självfallet ha gjort detsamma med dessa.

Kan man då påstå, att situationen är annorlunda i händelse av ett nytt krigsutbrott, enligt de antaganden som den svenska försvarsledningen gjort? Enligt dessa antaganden skulle Norge vara krigförande part från krigets första dag. Enligt Nordatlantpakten skulle de militära operationerna i Norge ledas av NATO, dvs. i realiteten av amerikanska och brittiska överbefälhavare. Eftersom Norges regering avstått från befälet över sina egna stridskrafter liksom de militära operationerna i Norge åt NATO, innebär detta, att tidigare överenskommelser, som kommer i konflikt med de behov som kriget aktualiserar, automatiskt annulleras.

En överenskommelse mellan de svenska och norska regeringarna i syfte att trygga svensk disposition över en oljehamn och cisternanläggningar i Trondheimsfjorden vore sålunda i krig värdelös för ett neutralt Sverige. Den innebure bara, att Sverige under fredstid lagrar olja åt norska och amerikanska stridskrafter i ett krig, där Sverige enligt den officiella målsättningen vill följa en neutral kurs. Överenskommelser med Norge i denna fråga innebär därför i realiteten överenskommelser med Atlantpakten och därtill överenskommelser, som inte bara har ekonomiska konsekvenser utan som ter sig särskilt ödesdigra på grund av de politiska och strategiska frågor som aktualiseras i samband med desamma.

Detta påpekas av den brittiska tidskriften *Economist* i anslutning till den nu framlagda proposition nr 149. *Economist* erinrar bl. a. om några frågor, som skulle aktualiseras i händelse att Sverige dock skulle vilja bevara sin neutralitet i ett nytt storkrig:

Om det skulle bli krig — i vilket fall Norge såsom medlem av Atlantpaksorganisationen nästan säkert skulle bli indraget — skulle svenskarna ställas inför flera ömtåliga avgöranden. Det har i Sverige redan uppgetts, att svenska fartyg, som begagnar sig av Trondheims hamn, måste förses med eskort. Och hur skall de svenska anläggningarna vid Trondheimsfjorden kunna skyddas? Samma fråga gäller den oljeledning över gränsen, som alljämt överväges och som kanske byggs senare även om den inte tillhör de förslag som har rekommenderats just nu.

Den svenske marinchefen har redan pekat på samma problem. Hans uttalande leder fram till att Sverige måste anlägga en marinbas i Norge om oljeanläggningen skall fungera i krig.

Det har länge talats om nödvändigheten för Sverige att förbereda mottagandet av hjälp i händelse vårt land mot sin vilja skulle invecklas i krig. Det är uppenbarligen en sådan beredskap som förespeglat de drivande krafterna till trondheimsprojektet.

Utan att ingå på frågan, huruvida en sådan situation är sannolik, när Sverige skulle kunna erhålla verklig hjälp via trondheimskommunikatio-

nerna, måste man mot de högst teoretiska fördelar som anhängarna till trondheimsleden räknar med ange de påtagliga och uppenbara nackdelarna. Det är uppenbart, att västmakterna räknar med att trondheimsleden skall bli medlet att driva över Sverige från en neutral kurs till en aktiv krigspolitik på deras sida. I samband med den svenska regeringens besked i mars föregående år, att den var beredd att tillsammans med den norska regeringen diskutera frågan om breddning av trondheimsleden, skrev Newyork Times (25 mars 1954):

Svenska regeringens beslut att ta upp förhandlingar med Norge om ett gemensamt försvarsprojekt kan bli en vändpunkt i Atlantförsvarets historia . . . Sveriges ansenliga försvarskraft kan bli en verklig tillgång för västmaktsalliansen.

Tidningen Newyork Tribune värderade samtidigt trondheimsprojektets betydelse som »en krigstida åtgärd, varigenom Sverige och Atlantpaktsländernas intressen förenas».

Tidningen London Times kommenterade samma beslut:

Det kan emellertid inte råda något tvivel om att det pris, som Sverige i sista hand skulle få betala för denna åtgärd, blev ökad risk för att dras in i internationella förvecklingar. Att den svenske statsministern nu har diskuterat trondheimsprojektet vittnar därför om en ny djärvhet och smidighet i den svenska utrikespolitiken, som bör uppmuntra Sveriges vänner.

Trondheim har enligt olika uppgifter förvandlats till en krigsbas och hamnen har fått en kapacitet som mångdubbelt överstiger normala behov. Det norska folket har naturligtvis inga fientliga avsikter mot Sverige, men det kan inte bestridas att dispositionerna i trondheimsområdet under vissa betingelser kan bli synnerligen ödesdiga för vårt land. Därför bör det inte förglömmas, att båda de krigförande parterna under den del av andra världskriget, när de kämpade om Norge, liksom när den ena hade besatt Norge, uppgjorde planer på att via Storlien tränga in i Sverige, skära av den svenska »midjan» på linjen Storlien—Sundsvall som ett led i en krigföring för att militärt underkua vårt land. Den tyska planen kallades »Operation Polarräven». Även de brittiska trupperna hade vid infallet i Norge instruktioner att sätta sig i besittning av kommunikationerna från Trondheim till Sverige.

Det vore enligt vår mening felaktigt att bortse från dessa erfarenheter. De eventuella fördelarna i fredstid av förbättrade kommunikationer mellan Sverige och Norge kan med hänsyn härtill köpas till priset av oerhört ökade risker i händelse av ett nytt storkrig.

Kvar står alltså att oljeanläggningen ter sig tämligen värdelös i fred och livsfarlig för Sverige i krig. Förslaget framstår som nära besläktat med och lika äventyrligt som statsmakternas beslut före andra världskriget att till-

sammans med Finland befästa Åland. Lyckligtvis blev detta beslut icke verkställt, eftersom konsekvenserna av detsamma mycket snart framstod som ödesdigra för vårt land.

Det framgår av det framlagda materialet att tidigare nämnda åtgärder för att utbygga meråkersbanan icke motsvarar något aktuellt behov. Under högbelastning har endast 20 procent av banans kapacitet tagits i anspråk, därav endast 9 procent på sträckan Trondheim—Storlien. Orsaken därtill tillskrives bl. a. de höga frakterna. Regeringen förordar därför en överenskommelse mellan Sverige och Norge i avsikt att nedpressa frakterna för att underlätta en ökning av trafiken på järnvägen. Detta kan särskilt vara till fördel för Jämtland. Om det kan genomföras utan att staten skall subventionera de norska järnvägarna, torde några allvarliga invändningar inte behöva resas på den punkten.

Vad den anbefallda väganläggningen beträffar kan man fatta sig kort. Det ter sig ganska orimligt, att Sverige skulle bekosta en autostrada långt in på norskt område, som ju dock är ett klart norskt intresse, och av vilken Sverige under krig skulle ha ett mycket tvivelaktigt intresse. Det är svårt godkänna skälen för en ny väg, när det redan finns två mellanriksvägar i närheten. Dessa vägar har ett historiskt ursprung, de har skapats för att tillfredsställa naturliga behov hos befolkningen och för att underlätta kommunikationerna mellan Sverige och Norge. Kring dessa har också bosättning och existensvillkor för befolkningen utformats. Dessa vägar uppges vara stängda under vintern, vilket naturligtvis är en olägenhet för befolkningen i områdena och för en normal mellanrikstrafik. Men varför då inte iordningställa dessa vägar och göra dem framkomliga både vinter och sommar i stället för att anlägga ännu en väg och därtill en helt ny väg, som skulle gå genom ett område, där inga ekonomiska skäl för dess framdragande kunde åberopas?

När huvudvikten lagts på beredskapssynpunkter för dessa dyrbara anläggningar, måste frågan besvaras:

Vilken beredskap?

Beredskap till neutralitet eller krig?

Denna granskning leder oss till följande slutsatser:

1. Åtgärder för en långsiktig oljelagring för att möta avspärrning och eventuellt krig bör genomföras, men uppläggningsen skall ske inom landet. Medel för att öka lagerutrymmena kan därför bl. a. användas för att i Norrland på lämpliga platser upplägga nya lagerutrymmen resp. oljelager.

2. Åtgärder för att öka befraktningsen av järnvägen Trondheim—Östersund genom minskade fraktsatser bör understödjas, medan frågan om ökning av järnvägens kapacitet bordlägges, tills nuvarande kapacitet någorlunda tagits i anspråk.

3. Sverige bör icke bekosta en autostrada på norskt område, men däremot

medverka till att förbättra de mellanriksvägar som redan finnes så att dessa blir framkomliga även vintertid.

Med hänsyn till denna motivering föreslås,

dels att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 149,

dels också att riksdagen i skrivelse till regeringen hemställer om utredning och förslag till nödig utbyggnad av oljelagringsutrymmena inom landet och en utförligare belysning i anslutning till vad som ovan anförts av frågan om »åtgärder till främjande av varutrafiken till och från Sverige över trondheimsområdet» liksom konsekvenserna därav i ekonomiskt, politiskt och strategiskt avseende.

Stockholm den 30 mars 1955

*H. Hagberg*

*Helmer Holmberg*

*Gerda Nilsson*

*Knut Senander*