

## Fredagen den 1 februari

Kl. 09.00

§ 1 Justerades protokollet för den 24 januari.

### § 2 Ändring i den preliminära tidsplanen

TALMANNEN:

Med ändring av den preliminära tidsplanen kommer sammanträdet torsdagen den 14 februari att ta sin början kl. 14.00 i stället för kl. 12.00.

### § 3 Meddelande om interpellationssvar

1979/80:111 om *Svenskt Stål AB:s verksamhet i Luleå*

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Sten-Ove Sundström har framställt en interpellation till mig om SSAB:s verksamhet i Luleå. Eftersom interpellanten inte haft tillfälle att ta emot svaret inom föreskriven tid kommer jag att besvara interpellationen den 8 februari.

### § 4 Om åtgärder för att trygga sysselsättningen i Hagfors och Munkfors

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Sune Johanssons* (s) den 11 januari anmälda fråga, 1979/80:251, dels *Bertil Jonassons* (c) den 22 januari anmälda fråga, 1979/80:280, och anförde:

Herr talman! Sune Johansson har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att trygga sysselsättningen i Hagfors och Munkfors.

Bertil Jonasson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser vidta för att säkra utvecklingen av verktygsstålstillverkningen i Hagfors.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

När det gäller sysselsättningsproblemen i Värmland har jag så sent som i november 1979 besvarat några interpellationer som berörde sysselsättnings-situationen i länet. Jag redogjorde då dels för de insatser regeringen redan vidtagit i länet, dels för det arbete som pågår inom regeringskansliet för att förbättra sysselsättnings-situationen i Värmland.

Till den redogörelsen kan fogas att regeringen förra veckan beslutade att tillföra länsstyrelsen 700 000 kr. utöver de 2 500 000 kr. regeringen tidigare tilldelat länsstyrelsen för åtgärder i samband med länsplaneringen.

*Ändring i den  
preliminära tids-  
planen*

*Meddelande om  
interpellationssvar*

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen i Hag-  
fors och Munkfors*

Fredagen den  
1 februari 1980

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen i Hag-  
fors och Munkfors*

När det gäller åtgärder för att trygga sysselsättningen i kommunerna Hagfors och Munkfors kan jag meddela att regeringen i går beslutade att ge Uddeholm Strip Steel i Munkfors kommun ett lokaliseringsslån på 5 150 000 kr. för investeringar, bl. a. i en härdningsugn. Vidare har regeringen beslutat att ge Uddeholms AB i Hagfors kommun ett lokaliseringsslån på 20 milj. kr. för investeringar som syftar till bl. a. ökad vidarebearbetning av verktygsstål.

Jag kan även meddela att Uddeholms AB i samband med diskussionerna om lokaliseringsslån har gjort utfästelser att för ca 10 milj. kr. genomföra vissa sysselsättningsskapande insatser i Värmland.

SUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag vill börja med att uttala ett tack till industriministern för de i svaret på min fråga redovisade regeringsbesluten om stöd till Hagfors och Munkfors med anledning av de förstärkningar som behövs när det gäller stålindustrin. Jag vill likaså tacka för de ökade medel som har tilldelats länsstyrelsen i Värmland.

Jag har i min fråga aktualiserat två av Värmlands sexton kommuner, nämligen Munkfors och Hagfors. Men jag skulle i princip ha kunnat inkludera samtliga kommuner, eftersom arbetsmarknadsläget är nästan lika besvärligt i hela länet.

Anledningen till att jag nu har aktualiserat Munkfors och Hagfors är att dessa två tidigare så trygga industriorter under de senaste åren blivit inlemmade i den av samhället okontrollerade strukturförändring som tillåtitts pågå inom specialstålsindustrin.

De regeringar som har funnits sedan 1976 har enligt mitt förmenande tyvärr placerat sig i en åskådarposition när det gäller de strukturarrangemang som Uddeholmsbolagen bjudit ut till en dryg entréavgift för staten.

Kanske är det så som en facklig representant i Uddeholm har uttryckt det till mig, att Uddeholmsledningen av någon underlig anledning lyckats pådyvla regering och departement en uppfattning om att man inom bolaget skall klara sysselsättningen i Hagfors och Munkfors, samtidigt som vem som helst kan utläsa att dessa två orter under 1970-talet har förlorat ca 1 000 arbetstillfällen.

Stålindustrierna i Hagfors och Munkfors dominerar sysselsättningen där. Och jag tycker inte det är för mycket begärt när vi från socialdemokratin kräver att regeringen skaffar sig ett bättre grepp om strukturbesluten inom Uddeholmsbolaget.

Tillåt mig konstatera att regeringarna sedan 1976 har godtagit att exempelvis Uddeholm har dragit ner trafiken på NKLJ – arbetstillfällen försvann. Man har godtagit bildandet av det s. k. NU-bolaget – sysselsättning försvann. Regeringen godtog bildandet av handbolag mellan Uddeholm och Sandviken – sysselsättning försvann. Det föreligger planer på en gjuterifusion mellan Uddeholm och Fagersta som kan resultera i att 100 arbetstillfällen försvinner i Hagfors. Av det mångomtalade Uddeholmslänet har inte en krona, enligt de uppgifter vi har fått därifrån, kommit Hagfors eller

Munkfors till del.

Jag skulle nu vilja veta vilka initiativ regeringen är beredd att ta för att lindra verkningarna för Hagfors och Munkfors av sin passivitet i stålfrågorna. Från socialdemokratien kräver vi ett särskilt åtgärds paket av typ Norrbottenspaket. Är industriministern beredd att verka för att något sådant kommer till stånd?

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Jag skall också be att få tacka industriministern för svaret, speciellt för det som gäller de åtgärder som beslutades i går till förmån för Hagfors och Munkfors.

Sysselsättningssituationen i Värmland är i det stora hela kolossalt svår. Vi har talat om detta förut, och jag skall inte gå in på den delen just nu, det medger inte tiden.

Jag vill ändå säga att den i nuet hårdast drabbade kommunen synes vara Hagfors. Vi har där många arbetslösa, och vi har en kraftig befolkningsminskning. Detta utgör i och för sig risker när det gäller att kunna upprätthålla den service som är nödvändig för människorna i kommunen. Därför måste man se till att vi inte får en alltför snedvriden befolkningsfördelning, med enbart äldre människor. Vi måste ha många i produktivt arbete, och till det krävs sysselsättning.

På olika sätt måste vi skapa nya sysselsättningar, och det som beslutades i går är ett steg i rätt riktning.

I Värmlands sossetidning har det sagts att Åsling har slagit igen akuten och att om ett värmländskt företag hamnar i kris måste det klara sig på egen hand. Det är glädjande att nu få veta att så inte är fallet. Det är också glädjande att detta stöd har kommit till Hagfors. Det räddar sysselsättningen för rätt många personer.

Jag hoppas att Nils Åsling kan hålla dörren öppen för ytterligare satsningar såväl i Hagfors och Munkfors som i Värmland i dess helhet. Det är väldigt många företag som sitter illa till och där sysselsättningen är hotad. Jag hoppas att industriministern inte tar alltför illa vid sig av alla de påhopp som i det avseendet gjorts från oppositionen.

Vi är naturligtvis medvetna om landets besvärliga ekonomiska situation, och vi förstår självfallet att en sträng återhållsamhet med ekonomin är ofrånkomlig. Men den är också nödvändig för att man skall kunna hjälpa de områden som har det allra sämst ställt, och det gäller just ett län som Värmland, med dess situation. Det är därför som jag i detta fall gärna vill vädja till industriministern och säga att det är tacknämligt om regeringen mycket noga följer utvecklingen och gör vad som är möjligt för att åstadkomma ytterligare sysselsättning.

Jag ber än en gång att få tacka för svaret.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag kan försäkra Bertil Jonasson att jag inte tar de s. k. påhoppet så allvarligt, i synnerhet som de vanligen inte är förknippade med

Fredagen den  
1 februari 1980

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen i Hag-  
fors och Munkfors*

någon som helst anvisning om alternativa handlingslinjer. Sådana har jag i viss mån saknat i de Värmlandsdebatter vi fört nu under en tid. Förslagen till alternativa åtgärder är tyvärr ganska få, men jag kan försäkra Bertil Jonasson att vi från regeringens sida är beredda till ytterligare satsningar på projekt som på olika sätt kommer fram och som är ägnade att förstärka sysselsättningen i Värmland. Vi är väl medvetna om problemen, och den s. k. akuten är inte stängd. Principerna för industripolitiken är oförändrade.

Till Sune Johansson vill jag säga att jag är litet förvånad över hans pessimistiska rundmålning, när vi nu satsar på projekt efter projekt för att stärka den värmländska industrin. Vi har inte stillatigande accepterat att den här rationaliseringsprocessen också innebär försämrade sysselsättning på sina håll, utan vi är febrilt sysselsatta med att hitta alternativ. I det sammanhanget vill jag vädja till Sune Johansson liksom till länsmyndigheterna att också på det lokala planet aktivera sina insatser och inte hamna i denna något ofruktbara roll att ensidigt kräva insatser. Här gäller det en samverkan för att försöka ta fram nya uppslag och affärsidéer som kan innebära ökad sysselsättning.

SUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag är inte speciellt pessimistisk i det här sammanhanget, lika litet som i något annat. Givetvis förstår jag de svårigheter som en regering kan ha när det gäller att påverka strukturproblemen inom ett företag som Uddeholm, för det är ju ett faktum att samhället inte har den möjlighet till insyn och påverkan som det borde ha för att kunna leda den här typen av företag åt rätt håll. När vi kritiserar vissa saker som händer inom basindustrierna innebär inte det att vi på något sätt är pessimister, utan vår strävan är att få en framåtriktning av strukturen på näringslivet i vårt län. Men självfallet är vi i oppositionsställning i en ännu sämre situation än regeringen när det gäller insyn och påverkan i samband med företagens direkta planer.

Som exempel på initiativ som har tagits kan jag nämna för industriministern att vi inom arbetarrörelsen i Värmland i samband med länsplaneringen ämnar starta en studiecirkelverksamhet på resp. ort för att få så många människor som möjligt engagerade i strukturfrågorna.

Det är klart att hopplösheten inför möjligheterna till påverkan av strukturfrågorna sprider sig. För några dagar sedan meddelade exempelvis den facklige representanten i Uddeholms styrelse att han ämnar lämna styrelsen beroende på att han tycker att de synpunkter han för fram där inte beaktas av företaget i någon som helst utsträckning. Det är utomordentligt allvarligt om de anställda förlorar intresset för dessa frågor därför att de anser att deras medbestämmande i företagen är för litet. Jag vill i det sammanhanget ställa en följdfråga till industriministern: Är industriministern beredd att verka för att de anställda får ett utökat medbestämmande i företag som Uddeholmsbolaget?

Jag vill också notera att industriministern inte gav mig något svar på frågan om vad han eventuellt tänker göra i vad det gäller SSAB:s planer på en

vägställstillverkning, vilket inom Uddeholmsbolaget kommer att upplevas som en konkurrens.

Nr 76

Fredagen den  
1 februari 1980

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret att akuten ingalunda är stängd för Värmland.

Jag är medveten om att konkreta förslag måste läggas fram och att vi i Värmland också själva måste medverka till att förslagen är realistiska och värda att satsa på i en framtid. Inom Värmlandsdelegationen har vi presenterat åtskilliga förslag, och vi har fått gehör för en hel del av dem. Flera kommer säkert så småningom, och jag är tacksam för industriministerns besked att regeringen skall pröva dessa. Jag tror att det är nödvändigt att man i det här sammanhanget speciellt beaktar Värmlands situation. De stora strukturförändringarna har drabbat särskilt Värmland hårt, och det är därför nödvändigt att satsa på Värmland och att regeringen ger sitt fulla stöd.

*Om åtgärder för att trygga sysselsättningen i Hagfors och Munkfors*

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill till Sune Johansson säga att jag inte närmare har informerat mig om vägställstillverkningens framtid och därför inte kan lämna något svar i dag.

I övrigt finner jag det beklagligt om de anställda vid Uddeholm inte känner sig delaktiga i beslutsprocessen. Jag är naturligtvis angelägen om att de skall vara det. Fungerar inte de nuvarande inflytandeformerna får man överväga hur man kan förstärka dessa. De anställda måste ju vara med i företagets beslutsprocess.

När Sune Johansson säger att vi inte har sådana påverkansmöjligheter i företagen att utvecklingen kan främjas är det egentligen en felaktig konklusion. Vad som styr företagen är marknaden. Jag skulle vilja veta hur den industripolitik skall se ut som har påverkansmöjligheter på den internationella marknaden när det gäller specialstål. Det blir så lätt fromma önskemål, när man talar om t. ex. översiktlig planering. Man skall också se till vad det är som styr sysselsättningen, nämligen konkurrenskraften och marknaden. Ta i stället, Sune Johansson, och säg ett vänligt ord om småföretagarna i Värmland, uppmuntra dem, stöd dem. Det är de som skall kunna bidra till den nödvändiga differentieringen av näringsstrukturen i Värmland.

SUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Beträffande det sista som industriministern yttrade vill jag säga att jag tror att jag har visat att jag arbetar för småföretagen, och det har också skett i Värmlandsdelegationen. Vi krävde ju ett antal miljoner till utvecklingsfonden i länet för att ge ett extra stöd till småföretagen. Vid det tillfället fick vi inte några pengar, men det är klart att jag kan fråga industriministern, om han nu är beredd att hjälpa till att förverkliga de planer för Värmland som både jag och andra har.

När det gäller påverkansmöjligheterna är det klart att det också är viktigt

145

att se litet grand på företagens marknad. Jag kan berätta för industriministern att jag i fjol när jag var i Australien träffade en representant för ett större svenskt stålföretag. På min fråga om han samarbetar med svenska företag som för produkter som de själva inte har där nere, men som japanerna eventuellt tillverkar, upplyste han mig om att konkurrensen i Sverige mellan de olika stålföretagen medför att de svenska företagen är konkurrenser även utomlands. Därför går man hellre till japanerna och tipsar om order än vänder sig till svenska broder- eller systerföretag. Detta borde regeringen se över.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 5 Om framtidsmöjligheterna för svensk varvsindustri

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Hugo Bengtssons* (s), dels *Eric Jönssons* (s) den 11 januari anmälda frågor, 1979/80:252 resp. 253, och anförde:

Herr talman! Hugo Bengtsson har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att trygga Öresundsvarvets fortbestånd och sysselsättningen i Landskrona och Landskronaregionen.

Eric Jönsson har frågat mig om jag är beredd att medverka till varvslösningar, som ger Kockums varv möjligheter att fortleva som ett stort, rationellt och expansivt varv.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Svenska Varvs styrelse har vid sammanträde den 10 januari 1980 bedömt marknadsutrymmet för de svenska storvarven under 1980-talet till 5-7 miljoner direkta produktionstimmar per år under förutsättning att en mycket riskfylld satsning inom olika affärsområden lyckas. Riksdagen angav hösten 1978 att kapaciteten vid storvarven skulle minska till 9 miljoner direkta produktionstimmar per år vid utgången av år 1980. En ytterligare kapacitetsminskning utöver den som beslutades av riksdagen hösten 1978 skulle salunda vara nödvändig för att anpassa kapaciteten till marknadsutrymmet.

Frågan om kapacitetsminskningen vid varven bereds f. n. inom industridepartementet med sikte på att den skall behandlas i den proposition om varvsfrågorna som regeringen har för avsikt att förelägga riksdagen våren 1980. Vid beredningen kommer också de samhällsekonomiska konsekvenserna av kapacitetsminskningen att belysas.

Innan beredningen är avslutad, är jag inte beredd att uttala mig om Öresundsvarvets eller Kockums varvs framtid.

HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret på frågan.

Frågan är ställd mot bakgrund av den strukturplan som Svenska Varv

överlämnade till industriministern för några veckor sedan och mot bakgrund av de uttalanden som gjordes i det sammanhanget. Man uttalade då sin dödsdom över Öresundsvarvet.

Nu säger industriministern att han inte är beredd att lämna något bestämt besked på de här punkterna om hur det kommer att bli framöver. Han hänvisar då till att beredning pågår i industridepartementet. Jag tycker ändå att det hade varit på sin plats att industriministern hade antytt en viljeinriktning, angivit hur han ser på dessa saker. Han måste ändå ha klart för sig att det är drygt 2 800 människor enbart i Landskrona som är direkt berörda av det här problemet. Det är en livsnödvändighet att man plockar fram nya jobb åt dessa människor om varvsproduktionen som sådan skall avvecklas. Det är därför jag förutsätter att man kan använda sig av Öresundsvarvet som arbetsplats under alla omständigheter och att man i övrigt måste se till att skapa nya sysselsättningstillfällen åt människorna i Landskrona och Landskronaregionen.

Om man inte gör detta, vad blir då konsekvenserna? Om jag börjar med att titta på de sociala konsekvenserna finner jag att det inte är något tvivel om att de kommer att bli ytterst besvärande. Det är inte svårt att föreställa sig hur människor som har ansvar för sin familj upplever sin situation. Många har kanske skaffat ett eget hem eller en bostadsrätt. Dessa blir mer eller mindre värdelösa och ingen kommer att efterfråga dem om den här situationen skulle inträffa.

Jag hade, industriministern, för ungefär en vecka sedan tillfälle att lyssna till professor Åke Nordén i Lund, som beskrev och redovisade människors hälsotillstånd då de utsätts för den ovisshet som en sådan situation innebär som den de anställda vid Öresundsvarvet i dag upplever. Han sade att företagna undersökningar visar att påfrestningarna för många människor blir så stora att de helt enkelt inte stoppar. De utsätts för sjukdomstillstånd i en utsträckning som inte har varit känd tidigare. Det är en faktor som vi absolut inte kan bortse från. Därför menar jag att det är angeläget att industriministern går ut och försöker lämna de här människorna ett lugnande besked att ingenting kommer att hända på Öresundsvarvet förrän nya jobb har skaffats åt berörda arbetare.

ERIC JÖNSSON (s):

Herr talman! Får jag allra först säga tack till industriministern för svaret på min fråga beträffande Kockums varv. Det är synd att han inte vill ange någon positiv viljeinriktning i det här sammanhanget.

När Svenska Varvs styrelse för tre veckor sedan presenterade sitt förslag om Svenska Varvs framtid fick de som jobbar på varven och de som bor i varvsorterna en rejäl kalldusch. Sedan dess har utsiktorna och förhoppningarna om varvens framtid böljat fram och tillbaka. Framför allt har personalorganisationerna kämpat ihärdigt för att bevara varven som utvecklingsbara arbetsplatser. De fackliga organisationerna har vägrat att ge upp kampen för varvens fortsatta existens.

Denna beundransvärda insats tycks nu i viss mån ha gett resultat.

Fredagen den  
1 februari 1980

---

*Om framtidsmöj-  
ligheterna för  
svensk varvs-  
industri*

Öresundsvarvet får ta nya order och får såvitt jag kan förstå en ny verkställande direktör. Industriministern har också sagt, enligt pressuppgifter, att de anställda vid varven skall ha trygghet under omställningstiden. Det betyder väl att ingen kan avskedas utan att nytt meningsfullt jobb har anskaffats.

Den fråga jag ställt är om industriministern är beredd att medverka till varvslösningar som ger Kockums möjligheter att fortleva som ett expansivt företag.

Anledningen till frågan är att ett genomförande av Svenska Varvs strukturplan skulle få utomordentligt allvarliga konsekvenser för sysselsättningen i Malmöregionen. Att minska antalet anställda vid Kockums varv med 1 900 personer innebär i praktiken risk för att hela varvet läggs ned. Det är alldeles klart att Kockums inte tål en så långtgående nedbantning av arbetsstyrkan som strukturplanen förutsätter.

Drar man ut konsekvenserna av detta blir resultatet att om Kockums försvinner så lägger man inte bara ned ett varv – man är på god väg att lägga ned hela Malmö. Jag säger detta därför att sydvästra Skåne och Malmö inte är någon överhettad region när det gäller sysselsättningen. Tvärtom har vi relativt sett en sysselsättningsminskning. År 1979 var antalet sysselsatta i Malmöhus län endast 5 % större än 1970. Motsvarande siffra för hela landet var ca 9 %. I Stockholms län var ökningen av antalet sysselsatta under samma period drygt 9 %. Och i Göteborgs och Bohus län var ökningen ca 7 %.

Om Svenska Varvs nedskärningsplaner genomförs, drabbas Malmöhus län hårdare än något annat län. Vi har under 1979 haft den högsta arbetslösheten i landet i absoluta siffror räknat. Att därtill ytterligare mista mellan 4 000 och 5 000 arbetstillfällen är helt oacceptabelt ur sysselsättningssynpunkt.

Jag vill därför till sist vädja till industriministern att se till att varvspropositionen utformas på sådant sätt att Kockums ges en chans att överleva.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag först instämma i vad Hugo Bengtsson sade beträffande nödvändigheten av att skingra ovissheten och otryggheten för de anställda på varvsorterna. Så långt har tidigare beslut i varvspolitiken varit olyckliga, eftersom de inte i tillräcklig omfattning har angett ett mera precist långsiktigt mål för den svenska varvsindustrin. Jag hoppas att vi här i kammaren i vår skall kunna skingra den ovissheten, fastlägga bestämda mål, så att anställda och varvsledning vet hur staten/ägaren ser på varvsindustrins framtid. Det är ett absolut villkor, såsom jag ser det.

Min filosofi i arbetet med varvspropositionen är nu att med öppen information till facket och förhoppningsvis tillsammans med oppositionen här i kammaren försöka hitta vägar för att uppnå denna långsiktiga målsättning. Jag tror att strukturplanen är en relativt realistisk utgångspunkt för de företagsekonomiska övervägandena. Den innehåller redan den mycket stora risktaganden, men jag anser att de riskerna får man ta. Därutöver måste emellertid konstrueras ett skyddsnät för de anställda, framför allt för den övertaliga arbetskraften. Vi måste med åtgärder som

redan praktiserats i Göteborg i det s. k. P 80, som i vissa varianter skulle kunna fortleva, genom en massiv insats för alternativ sysselsättning på varven och på varvsorterna kunna kompensera effekten av strukturplanen. Jag har för min del t. ex. beträffande Landskrona redan gett min anslutning till kommunens krav på att Landskrona skall bli lokaliseringsort för den nya stora kolhamnen.

**HUGO BENGTTSSON (s):**

Herr talman! Jag noterar naturligtvis med tillfredsställelse de positiva dragen i industriministerns senaste uttalanden. Industriministern säger att vi måste sätta upp någon form av skyddsnet som innebär att de människor som skulle flyttas från en arbetsuppgift till en annan inte kommer i kläm. Det är detta jag menar är angeläget att vi får ett bestämt uttalande om: ingen kommer att skiljas från sitt nuvarande jobb förrän samhället, som är ägare till industrin, har ett nytt jobb att anvisa vederbörande.

Jag är naturligtvis helt övertygad om att vi inte kan garantera människorna jobb på just den arbetsplats där vederbörande står i dag, men vi måste se till att arbetena kommer att lokaliseras till orten eller till regionen, eftersom det redan är så bekymmersamt där nere. Det är känt för industriministern att vi har 20 000 arbetslösa i Skåne. Jag vill också peka på de neddragningar som redan skett i Landskrona. Öresundsvarvet har lojalt följt det beslut som riksdagen har fattat och avvecklat anställningar för närmare 700 människor under de senaste dryga två åren. Detta har återspeglat sig bl. a. i att 400 lägenheter står tomma i kommunen.

Det är alltså väldiga problem som vi står inför i just de här sammanhangen. Det är därför angeläget att industriministern ger ett bindande besked om att ingen människa kommer att skiljas från sitt jobb förrän det finns ett nytt att gå till.

**Industriministern NILS ÅSLING:**

Herr talman! Jag är beredd, Hugo Bengtsson, att vitsorda att målet för vår varvsproposition är att staten såsom ägare till varven skall ta sitt fulla ansvar för att garantera de anställda trygghet under omställningsperioden. Detta kan åstadkommas, såsom har skett framför allt i Göteborg, genom rent personalpolitiska åtgärder, genom arbetsmarknadspolitiska insatser t. ex. i form av utbildning, genom viss utvecklingsverksamhet etc., som får tillgripas tillsammans med andra målmedvetna åtgärder för att öka sysselsättningen på andra områden än fartygsbyggande. Målet är att garantera de anställda trygghet i denna nödvändiga omställningsperiod för svensk varvsindustri.

**HUGO BENGTTSSON (s):**

Herr talman! Jag är naturligtvis åtminstone delvis tillfredsställd med de uttalanden som industriministern nu gjort. Men jag förväntar mig också att industriministern kommer att anstränga sig till det yttersta för att till

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen vid  
Ato Fritid i Osby*

kommunen och regionen lokalisera meningsfull sysselsättning åt de människor som kan komma att behöva omplaceras.

Överläggningen var härmed avslutad.

**§ 6 Om åtgärder för att trygga sysselsättningen vid Ato Fritid i Osby**

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Lennart Bladhs* (s) den 15 januari anmälda fråga, 1979/80:264, och anförde:

Herr talman! Lennart Bladh har frågat mig dels om jag varit informerad om en aviserad nedläggning av Ato Fritid i Osby, dels vilka åtgärder jag ämnar vidtaga för att trygga en fortsatt sysselsättning vid företaget.

Fritidsmöbelsektorn kännetecknas av en påtaglig överkapacitet med stark priskonkurrens och åtföljande förluster eller mycket svaga resultat för de flesta företag i branschen.

Ato Fritid AB är ett dotterbolag till Svenska Navigator AB och är en av de större tillverkarna av fritidsmöbler i landet. Företaget sysselsätter f. n. ca 190 personer. Verksamheten har under de senaste åren medfört allt större förluster och bolagets styrelse har därför nu beslutat att varsla samtliga anställda om nedläggning av verksamheten under sommaren 1980.

Priskonkurrensen har lett till stora svårigheter inte bara för Ato utan också för en annan stor enhet inom fritidsmöbelsektorn. Gunboföretagen, med tillverkning i Lycksele och Malå. Gunboföretagen, som har ca 170 anställda, därav över 100 i Norrland, begärde sig i konkurs i slutet av december.

Jag har sedan en tid tillbaka varit informerad om svårigheterna för Ato och om styrelsens överväganden med anledning därav.

I Gunbo har staten stora fordringar i form av lokaliseringsslån och industrigarantilån. Utredning om Gunboföretagens ställning pågår genom konkursförvaltarnas försorg. Bevakningen av statens fordringar i konkursboet har gett regeringen anledning att överväga frågor rörande strukturen inom branschen.

Strukturfrågan är väsentlig också mot bakgrund av att Stiftelsen Samhällsföretag har en omfattande produktion av fritidsmöbler och möbelkomponenter. Representanter för industridepartementet har därför tagit kontakt med berörda parter. Det är dock för tidigt att uttala sig om vad överläggningarna kan leda till och vilka förutsättningar som kan föreligga för en fortsatt verksamhet i Ato.

LENNART BLADH (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret.

Det har varit intressant att höra debatterna här i dag. De har rört sig över ett stort fält av nedläggningshotade företag i olika branscher och på olika slags orter – större tätorter såväl som mindre.

I mitt fall gäller det en bygd och en region som är hårt drabbade sedan lång

tid tillbaka. Jag kan nämna Broby Industrier, Östanå Bruk, Junesco m. fl. I en del fall har problemen kunnat lösas tack vare insatser från samhällets sida. Man har hjälpt de anställda och företagsledningarna att få kraft att starta på nytt.

Ato är en intressant företeelse. Företaget tillverkar fritidsmöbler, och som vi hörde här är det en mycket hård konkurrens i branschen. Vissa företag i branschen har fått statlig hjälp. Jag vill nu fråga om bevakningen av statens fordringar i Gunbo går före en eventuell hjälp för att få fart på verksamheten i Ato i Osby.

I december månad hade man förhandlingar angående Ato:s fortsatta öden. De anställda ingavs då ett visst hopp, och det var optimism i lägret. Den 15 december trodde facket att problemen skulle få en lösning. Sedan gick julhelgen, och så snart som i början av januari månad kom ett dekret att en nedläggning förestod.

Detta är en mycket allvarlig fråga. Företaget har 180 anställda – 90 män och 90 kvinnor. Det gäller en liten bygd, där de anställda i Ato inte har möjlighet att få någon annan sysselsättning. Ato är en fin industri med god utrustning. Företaget är konkurrenskraftigt, om man får möjligheter att fortsätta att arbeta under samma betingelser som hittills. Företaget har en omsättning på 50 miljoner, och man exporterar 50 % av sin tillverkning. Ato är alltså ett av de företag i fritidsbranschen som har en marknad utanför Sveriges gränser. Borde inte också det vara ett skäl för att man från samhällets sida försöker ge hjälp?

Jag kan som exempel ta Junesco, som ligger inom detta område. Även för det företaget var läget mycket allvarligt, men där tog de anställda tillsammans med samhällets olika instanser ett krafttag, och man kunde lösa krisen. Man fick livsmodet tillbaka. Man fick i gång företaget, och i dag går det utmärkt.

Det finns även här möjligheter att genom ett krafttag ge företaget inspiration att starta på nytt och göra företaget konkurrenskraftigt. Detta är viktigt givetvis främst för de anställda i företaget och för kommunen men också för samhället i övrigt genom att man möjliggör en fortsatt export till länder i Europa av dessa möbler.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag kan försäkra Lennart Bladh att de överläggningar som nu pågår med olika intressenter i dessa företag tar sikte på en undersökning av vilka ytterligare marknader man kan hitta och vilka former av rekonstruktion som är möjliga för Gunbo. Överläggningarna gäller över huvud taget frågan om på vilket sätt man skall trygga sysselsättningen för de anställda i de berörda företagen.

Jag vill samtidigt på Lennart Bladhs fråga om Gunbo går före andra intressen svara att vi självfallet försöker hitta en helhetslösning. Men det vore orätt av mig att inte påpeka att Gunbo, som är verksam i Västerbotten, har etablering på orter som är extremt känsliga ur sysselsättningssynpunkt. Här måste sannolikt vissa regionalpolitiska hänsyn falla avgörandet. Men jag

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen vid  
Ato Fritid i Osby*

*Om åtgärder för  
att trygga syssel-  
sättningen vid  
Ato Fritid i Osby*

skall inte föregripa de här överläggningarna. Jag kan bara vitsorda att de tar sikte på att man skall försöka finna en lösning för hela den här krisdrabbade branschen.

LENNART BLADH (s):

Herr talman! Ibland kan man tala om "Norrlandsproblem" även i mindre regioner, och Göingebygden är faktiskt Skånes "Norrländ". Orterna i bygden ligger relativt isolerade, och man har där svårare än på andra håll att ge människorna annan sysselsättning efter nedläggningar. Som jag sade förut finns det likväl livskraft och yrkesskicklighet – det är väldigt mycket "go" i de här människorna.

Jag förstår mycket väl problemen i Gunbo och Norrlandsproblemen över huvud taget liksom varvsproblemen. Det finas mer än en nedläggningssjukdom i detta land. Jag tror att varje sjukdom egentligen behöver specialbehandling.

Kan jag tolka industriministerns svar så att Gunboföretagen och Ato skall få möjligheter att arbeta under samma förhållanden? Jag menar att det borde vara rättvist att om Gunboföretagen fått statlig hjälp skall Ato få samma chans. Om Ato fick denna möjlighet skulle det, tror jag, innebära att man gav företaget också en vidare chans.

De anställda är alltså bekymrade, och jag vill fråga: Kan man av svaret utläsa att samhället inte på något sätt givit Ato dödsstöten utan tvärtom vill ge Ato samma chans som Gunboföretagen? Jag tror att de anställda skulle lugnas av ett besked som kunde ge dem mer livslust och mer kraft att överleva våren, för en fortsatt framtid i Osby.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill då bara upprepa vad jag sade nyss, att de överläggningar som sker för att lösa branschens problem är förutsättningslösa, och innan överläggningarna givit konkreta resultat kan jag inte avge några ytterligare omdömen.

LENNART BLADH (s):

Herr talman! I en artikel i Veckans Affärer nr 2 den 10 januari 1980 har industriministern yttrat att både Gunboföretagen och Ato fick klara sig själva. Var det fakta bakom det hela eller var det bara illa utformad journalistik?

Överläggningen var härmed avslutad.

Fredagen den  
1 februari 1980

---

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Torkel Lindahls* (fp) den 19 december anmälda interpellation, 1979/80:113, och anförde:

Herr talman! Torkel Lindahl har frågat mig om jag avser att såsom ägarrepresentant verka för att en snabb lösning kommer till stånd vid Sölvesborgs Varv och om jag avser låta utreda hur frågan har skötts.

Frågorna har ställts med anledning av en tvist mellan några beställare av fartyg från Sölvesborgs Varv och varvet om vissa fartyg uppfyller de i fartygskontrakten angivna specifikationerna.

Götaverken Sölvesborgs AB, som ingår i Svenska Varv-koncernen, har under åren 1977–1980 byggt en serie om fem mindre bulkfartyg, kallade nybyggena 86, 87, 88, 89 och 90. Serien byggdes ursprungligen utan beställare men kontrakterades år 1977 av fem olika partrederier. De tre första fartygen levererades åren 1977–1978 med vederbörliga klasscertifikat och godkännanden från sjöfartsverket. Enligt verkets bedömning har sedermera förutsättningarna för godkännandena ändrats.

I samband med att ett av fartygen anlöpte finsk hamn vintern 1979 förklarade finska sjöfartsverket att fartyget inte uppfyllde de isklasskrav som certifikaten uppvisade. Överläggningar pågår mellan de finska och svenska sjöfartsverken om vilken isklass fartygen skall anses ha.

Dagsläget för de fem fartygen är enligt vad jag har inhämtat från Svenska Varv följande.

Nybygge 86 ligger sedan mars månad 1979 vid Götaverken Sölvesborg för vissa ombyggnader. De nämnda isklassproblemen och vissa andra problem har gjort att fartyget fortfarande ligger kvar vid varvet.

För nybygge 87 föreligger tvist mellan varvet och partrederiet om betalningen för fartyget. Varvet begärde i juli 1979 att fartyget skulle beläggas med kvarstad. Fartyget har därefter inte seglat, eftersom tvisten om betalningen liksom isklassfrågan är olösta. För fartyget har sjöfartsverket återkallat fartygets konstruktionssäkerhetscertifikat och fartcertifikat. Detta beslut har av varvet överklagats hos regeringen.

För nybygge 88 har en överenskommelse träffats med partrederiet som bl. a. innebär att fartyget byggs om för att erhålla isklass som även tillfredsställer finska krav.

Nybyggena 89 och 90 är leveransklara sedan våren 1979 resp. januari 1980. Fartygen är godkända av klassällskapet. Partrederierna har inte accepterat leverans av fartygen innan frågan om isklass har lösts.

Förhandlingar om förlikning pågår mellan Svenska Varv och partrederierna för nybyggena 86, 87, 89 och 90.

Jag ser självfallet mycket allvarligt på den uppkomna situationen. I nuvarande läge, när överläggningar pågår mellan Svenska Varv och fyra av partrederierna om att lösa föreliggande tvister, vore det olämpligt av mig att ta något initiativ i frågan. Jag utgår från att Svenska Varv på alla sätt påskyndar de pågående förhandlingarna.

Fredagen den  
1 februari 1980

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

TORKEL LINDAHL (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Åsling för svaret på min interpellation. Det är bra att statsrådet ser allvarligt på det inträffade och att han anser att Svenska Varv på alla sätt bör påskynda förhandlingarna. Av svaret förstår jag emellertid att stora delar av detsamma utgörs av uppgifter inhämtade hos Svenska Varv. Då har kanske saken inte – i varje fall inte enligt mitt sätt att se – blivit helt korrekt redovisad.

Det råder ingen tvist mellan varvet och beställarna om huruvida det är fel på fartygen eller inte. Det är fel på fartygen – det är alla eniga om. Tvisten gäller vad man skall göra åt det hela.

Fartygen uppfyller helt enkelt inte de krav och specifikationer som finns i kontrakten. Inte något av fartygen uppfyller de krav för isklass som står ordentligt inskrivna i kontrakten. De har för svaga skrov. Det har bl. a. visat sig genom iskadorna som ett av dem fått vid försök att gå i is. De har inte så starka maskiner som fordras enligt isklassen. Detta är egentligen ingenting att överlägga om. Det ryktas nu att man vill ändra gällande bestämmelser, alltså ändra bra bestämmelser, för att man skulle kunna tillåta så att säga dåliga fartyg för gång i mycket hård fart. Något sådant kan icke accepteras. Detta är inte någon liten nonsensfråga – det är en miljöfråga. Fartyg med farlig last, som går i is, får inte – lika litet som under andra omständigheter – gå under. Inte heller får det bli några utsläpp från sådana fartyg. Detta är en säkerhetsfråga för dem som arbetar ombord.

Det talas om att nybygge 88 nu byggs om och förstärks så att kraven för isklass skall kunna uppfyllas. Det är troligt att man kan göra ändringar vad gäller skrovet, men fartyget har fortfarande för svag maskin. Enligt vad jag förstår och enligt uppgift från tillverkaren är det omöjligt att få den nuvarande maskinen tillräckligt stark. Man har bl. a. problem med att leda bort värmen.

Ett annat krav som de här fartygen inte heller uppfyller är det krav som anges i kontraktet, att de skall kunna tåla heavy cargo, tung last. Det har visat sig vara fråga om ett rejält konstruktionsfel. Man kan tekniskt uttrycka det så här: Maximivståndet mellan de bottenstockar som skall hjälpa till att förstyva fartyget skall enligt bestämmelserna vara 2,50 m, men i verkligheten är detta avstånd ca 3,20 m. Trots detta har fartygen fått certifikat för tung last. Redarna och skepparna har i god tro lastat dem med sådan last och sedan upptäckt att fartygen uppfört sig väldigt underligt. Man har haft stora problem och undrat vad det berott på. Sedan man utrett det hela har det visat sig att fartygen i praktiken har gått med livsfarliga överlast. Det är helt enkelt oansvarigt och nästan oförklarligt att dessa fartyg, på det sätt som de är konstruerade, har kunnat slippa igenom kontroller och få de certifikat som de fått.

Alla fartygen i serien har samma fel. Redan när det första i serien började gå i fart påpekades att någonting var galet. Varvet brydde sig inte om det utan fortsatte att bygga och har inte ändrat en enda skruv. Så får man ju inte bära sig åt. Sedan fartygen togs in på varvet för garantiöversyn, som skulle klaras av på ett par månader, har det inte hänt någonting. De bara ligger där vid

varvet och drar räntor.

I svaret nämndes att varvet hade begärt kvarstad för ett av fartygen. Svenska Varv kunde ha tillagt att man tvingades upphäva kvarstaden efter två dagar. Fartyget är fortfarande behäftat med de fel det hade när det sjösattes.

Jag kommer sedan in på hur myndigheterna agerat. Jag förstår att det egentligen inte är industriministerns bord, men det hör hit – det är en sak som jag kanske får försöka att ta upp också i något annat sammanhang här i kammaren.

Hur kommer det sig att man dragit in fart- och konstruktionssäkerhetscertifikat bara för ett av fartygen, när det har fyra systerfartyg som är behäftade med samma fel? Är det inte rimligt att man vidtar samma åtgärder när det gäller dem? Det finns anledning att inte bara kritisera varvet utan också undersöka hur klassningssällskapet och sjöfartsverket handlagt de här frågorna.

Till sist ett par frågor till statsrådet: Anser statsrådet Åsling att av Svenska Varv levererade fartyg skall uppfylla kontraktvillkoren? Det är en så elementär fråga att jag nästan skäms för att ställa den, men med tanke på Svenska Varvs inställning är den tyvärr nödvändig.

Om levererade fartyg ej uppfyller kontraktvillkoren, är det då rimligt att beställarna blir lidande? I dag är det ju så. Även om fartygen ligger på varvet och Svenska Varv, och faktiskt i förlängningen skattebetalarna, får betala räntekostnaderna – dem har varvet i alla fall tvingats överta – på totalt drygt 30 000 kr. per dag för alla fartygen, så går redarna miste om inseglade förtjänster. De står inför stora svårigheter. Varvet har låtit antyda att det beror på att redarna har ekonomiska problem och inte på de felkonstruerade fartygen. Och det är klart att om man förhalar saken månad efter månad utan att redarna har en chans att segla in pengar, så får de så småningom också ekonomiska problem. Så kan det väl ändå inte vara meningen att t. ex. varvsstödet skall användas?

Det inträffade måste rimligtvis allvarligt påverka förtroendet för Svenska Varvs ledning. Kan man inte klara den här situationen trots att det är klart och tekniskt kan beläggas var felen sitter – är man då kapabel att klara den svåra situation som varven över huvud taget befinner sig i? Med hänsyn till alla dessa konstigheter och problem måste jag påminna statsrådet om den av mina båda frågor som han inte besvarade i interpellationssvaret: Avser statsrådet låta utreda hur den här saken har skötts? Att säga att det är en stor skandal är definitivt ingen överdrift.

RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Ett av de mest negativa inslagen i den svenska samhällsdebatten är den urskillningslösa smutskastningen av olika företeelser i samhällslivet. I radio, TV och tidningar förekommer alltför ofta att journalister i sin iver att kritiskt granska beslutsfattare, byråkrater och andra samhällsföreteelser offentliggör budskap om misshälligheter utan att först ha undersökt uppgifternas riktighet.

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

Till nöds kan man acceptera att journalister i sin yrkesutövning – speciellt när brådskan är stor – gör ett eller annat övertramp och hoppar över undersökningar av källmaterialets riktighet.

Vad jag däremot inte kan acceptera är att ledamöter av Sveriges riksdag i skrift, i form av interpellationer, går ut med uppgifter och påståenden som tydligen inte alls är tillräckligt kontrollerade.

I den interpellation som Torkel Lindahl ställt till industriministern finns ett flertal uppgifter och påståenden som är direkt oriktiga och som inte är kontrollerade. I interpellationen säger han, att fartygen inte haft i kontrakt utlovade egenskaper. Fartygen uppfyller inte någon isklass över huvud taget, och de uppfyller heller inte fordringarna för certifikat för s. k. heavy cargo, m. m. Sedermera har man i tidningar och i radio spätt på med många andra negativa påståenden.

Det verkliga förhållandet är, efter vad som hittills framkommit, att fartygen byggts helt efter de ritningar som varvet fått från Arendalsvarvet i Göteborg och utan påvisbart fusk.

Lloyds, som har till uppgift att utföra fartygsinspektionen för sjöfartsverkets räkning och som utfärdar certifikat och som bedömer vilken isklass ett fartyg skall få, har godkänt dessa fartyg för isklass A 1. Enligt ett uttalande av Lloyds VD Kurt Eriksson är det fråga om bra fartyg. Det finns inga som helst anmärkningar mot dessa fartygsbyggen, enligt hans omdöme.

Svenska folket har vant sig vid att ta tidningsuppgifter och radio- och TV-reportage med en nypa salt. Man har vant sig vid att uppgifterna ofta är överdrivna och att de inte alltid säger hela sanningen.

Får man däremot uppgifter från Sveriges riksdag har man anledning att kräva en mycket större sanningshalt, särskilt som man då vet att den tid man har till förfogande för kontrollåtgärder är mycket längre. Någon större brådska med inlämnandet av interpellationer torde mycket sällan föreligga.

De människor som själva läst eller som genom massmedia tagit del av den interpellation som vi nu behandlar har alltså haft anledning att tro på uppgifterna och påståendena i densamma, att dessa har varit riktiga och väl underbyggda. Men så är alltså inte alls fallet, och det är inte bra.

Felaktigheter i sådana här påståenden och skrivelser är det naturligtvis möjligt att rätta till, men det allvarliga i den här affären är den skada som interpellationen och publiciteten kring denna redan har åstadkommit.

Alla som har tagit del av de här fartygsaffärerna genom massmedia och riksdagstryck måste ha fått uppfattningen att vid Sölvesborgsvarvet gör man bara fuskjobb. Från den arbetsplatsen vågar man inte göra några beställningar. De jobbarna och det företaget kan man inte lita på. I TV och i tidningar talas det om "den största fartygsskandalen genom tiderna". Sedan hjälper det inte mycket att Lloyds VD säger att varvet i Sölvesborg gör bra jobb och att det inte är varvets fel att det blivit bråk om fartygen.

Dessa felaktiga upplysningar har fått gå ut utan tillrättalägganden, och de har redan skapat en felaktig, negativ uppfattning om Sölvesborgs Varv och dess arbetare och tjänstemän. Lindrigt sagt har den kritiken djupt upprört

arbetare och tjänstemän vid varvet. Naturligtvis frågar man sig: Vad håller de på med där uppe i Stockholm och i riksdagshuset? Får en riksdagsman göra sådana här uttalanden utan att först undersöka riktigheten i de uppgifter som ligger till grund för hans uttalanden?

Tyvärr förvärrar den här affären en sedan tidigare besvärlig situation på det aktuella varvet. På grund av den världsomfattande varvskrisen har styrelsen vid Sölvesborgsvarvet beslutat att man så fort som möjligt skall gå över från produktion av fartyg till annan mekanisk produktion – en omställning som enligt den senaste varvutredningen och Svenska Varvs strukturplan skall vara klar och kunna uppvisa godtagbara resultat redan år 1981. I annat fall skall varvet läggas ned. En nedläggning skulle i det närmaste innebära en katastrof för kommunen Sölvesborg. Varvet utgör en stor del av den grund på vilken kommunen står.

Herr talman! Med mitt inlägg har jag inte haft för avsikt att försöka hjälpa industriministern med svaret på interpellationen, utan jag har känt ett behov av att vid det här tillfället få rätta till en del av de felaktiga påståenden som förekommit i denna olustiga affär. Med mitt inlägg har jag också velat visa att jag tar den duktiga och ansvarsfulla tjänstemannakåren och arbetarkåren vid Sölvesborgs Varv i försvar. Själva har de ju inte möjlighet att uttala sig vid det här tillfället.

#### Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Det finns kanske anledning att utöver vad vi nyss fått höra göra några kyliga, sakliga påpekanden. Bakgrunden är avsevärt mer komplicerad än den som har förmedlats av t. ex. massmedia.

För det första vill jag notera att fartygen har klassats av Lloyds, som godkänt fartygen och fortfarande vidhåller att dessa motsvarar de för isklassen föreskrivna specifikationerna.

För det andra byggdes fartygen för olika isklass vid olika djupgående, nämligen för isklass A 1 vid 5,65 m djupgående och för isklass B 1 vid 6,15 m djupgående. Finska myndigheter har tolkat bestämmelserna så att isklassen skall gälla för maximalt djupgående. Svenska och finska myndigheter funderar nu alltså som bäst på hur dessa bestämmelser skall tolkas.

För det tredje har vi kunnat konstatera att de fem partrederier som beställt fartygen vid Sölvesborgs Varv har bedömt situationen olika. Fyra av dem har tvist med varvet medan för ett rederi överenskommelse har träffats. Det sistnämnda rederiet är nöjt med fartygen sedan vissa korrigeringar gjorts.

Torkel Lindahl har i sin interpellation angivit att fartygen inte uppfyller kraven för tung last, s. k. heavy cargo. Den redare som träffat överenskommelsen med Svenska Varv anser att fartygen väl tål heavy cargo, om lasten placeras på ett riktigt och vedertaget sätt.

Slutligen vill jag säga att spørsmålet om skuldbördan tycks vara oklart och att jag inte nu kommer att gå in på en närmare analys av det, eftersom det är en fråga som parterna måste göra upp på sedvanligt sätt. Däremot kan jag hålla med om att ärendet tycks ha dragit ut väl långt på tiden. Frågan vem

---

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

som har skulden för detta, Svenska Varv eller redarna, råder det som bekant delade meningar om.

TORDEL LINDAHL (fp) replik:

Herr talman! I mitt första anförande framhöll jag att jag ville få till stånd en utredning av denna fråga, eftersom jag för min del anser att skuldfrågan faktiskt är komplicerad. Det är de facto så att sjöfartsverket och Lloyds har godkänt dessa fartyg. Uppenbarligen har man bara satt en godkännandestämpel på ritningarna utan att särskilt noga se efter vad de egentligen innebär. När det sedan visar sig att fartygen inte duger i praktiken tar åtminstone sjöfartsverket upp ett av fartygen till närmare granskning och reagerar. Och vad händer då? Jo, både fart- och konstruktionscertifikat dras in. Tillgriper verket en sådan åtgärd bara därför att det tycker att det är roligt? Man fick nästan det intrycket när man hörde Ralf Lindströms anförande. Det skulle inte finnas någon saklig grund för indragandet – det har liksom bara råkat ske. Eller finns det i själva verket faktiska skäl bakom det förhållandet att sjöfartsverket drog in fart- och konstruktionscertifikat för ett av fartygen?

Eftersom det är fråga om en serie av likadana fartyg, kan man fråga sig varför inte samma åtgärd vidtagits beträffande systerfartygen. Ja, svaret är kanske att man inte har undersökt de andra fartygen lika noggrant.

Industriministern hänvisade till att fartygen har byggts för olika isklass vid olika djupgående. Det är ett nytt förfarande som man uppfunnit just för dessa fartyg men som aldrig har praktiserats förut. Det är en direkt livsfarlig idé. Det är t. ex. möjligt att ett fartyg blir nedisat och får ett större djupgående när man kommit in i is än vad man hade tänkt sig från början. Skall skrovet inte vara tillräckligt starkt för att tåla de påfrestningar som detta innebär? Fartyget kan också få slagsida, så att svagare partier kommer in under isen, när denna skruvar sig och börjar torna upp sig. Nej, vi kan inte tillåta att det för sådana förhållanden byggs dåliga fartyg.

Och dessutom är det ovedersägeligen så, att fartygen fortfarande inte har tillräckligt starka maskiner enligt isklassen. Var felet ligger, Ralf Lindström, vet jag inte. Jag har icke här stått och anklagat vare sig arbetare eller tjänstemän vid Sölvesborgs Varv. Men jag försöker å andra sidan inte släta över med hartassen och säga att man, eftersom bestämmelserna gällde tidigare, skall låta redare och besättningsmän lida på grund av att de i stället för att beställa fartyg i Japan, som de var på väg att göra, försökte stödja Svenska Varv och som tack får skokartonger i stället för fartyg.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Det är ett stort och dyrbart projekt vi diskuterar i dag. Det är säkert en hel del sammanfallande omständigheter som gör att läget är så olyckligt för alla dessa fartyg. Jag instämmer i vad Ralf Lindström sade att Sölvesborgs Varv här kanske har kommit i blickpunkten litet för mycket.

Jag vill gå in på frågan om klassificeringssällskapen. De har godkänts som tillsynsmyndighet, och de certifikat som efter besiktning utfärdas av dem har

samma giltighet som om de utfärdats av svensk myndighet.

Enligt tillämpningsföreskrifterna till lagen om säkerhet på fartyg godkänns sju klassificeringssällskap i Sverige. Alla sju är utländska och samtliga har fritagningsklausuler som fritar sällskapen från allt ansvar för skador och förluster som orsakas av dess organ, personal och funktionärer. De här klassificeringssällskapen utfärdar föreskrifter för fartygsmaterial, materialdimensioner, utrustning, och de godkänner fartygsritningar. De kontrollerar byggandet av fartyg, genomför periodiska besiktningar och övervakar reparationer. Besiktningarna avser speciellt skrov och maskin.

Klassificeringssällskapen har alltså oerhört viktiga åtaganden med avseende på de ombordanställdas säkerhet och rättighet till en så trygg arbetsplats som det är möjligt att få till sjöss. Jag tycker det är rätt viktigt att diskutera i dag om dessa sällskap gör misstag som är ödesdigra och sätter människors liv i fara. Det hör visserligen inte till industriministerns område, men det sammanfaller i hög grad med ärendet i dag.

Jag vill i korthet säga någonting om hur det har gått till i ett annat ärende där klassificeringssällskapen, som jag uppfattar det, har gjort stora misstag.

I Karlskrona godkändes för några år sedan ett fartyg som heter *Ililas* av Karlskrona. Germanischer Lloyds som då var det sällskap som godkände båten hade klassat den i högsta standard. I klartext betyder det att fartyget till 100 % uppfyller de sjövärdighetsvillkor som finns inskrivna i Germanischer Lloyds grundbestämmelser, och att hon höll klass för s. k. storkusttrafik och hade förstärkning för gång i is. Sjöfartsverket kontrollerar livbåtar, brandskydd och andra föreskrivna säkerhetsåtgärder. Den 20 januari 1976 sprang det här fartyget läck vid gäng i bruten isränna på väg från Stockholm till Norrköping. Nu kunde man klara upp det här olyckstillbudet, och fartyget kunde ta sig in till Stockholm. Det blev stora förluster för det här lilla familjerederiet – det har väl gått miste om allt.

Enligt en artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning den 21 oktober 1977 påtalar Sjöfolksförbundet, Fartygsbefälsföreningen och Maskinbefälsförbundet det orimliga i att ett klassificeringssällskap skall få undandra sig sitt ansvar, när det bevisligen har begåtts grova misstag vid besiktningen. Denna fråga diskuterades också på ITF-kongressen i Dublin.

Detta är ett ytterst allvarligt problem. Och vi kan nu se att det också åsamkar svenska staten och rederierna stora förluster. Avslutningsvis kan man fråga sig hur många presumtiva flytande likkistor det egentligen seglar omkring på haven.

Jag har tidigare flera gånger tagit upp detta livsviktiga ärende i kammaren, både 1977 och 1978. Klassificeringssällskapens handlande betyder mycket från säkerhets- och trygghetssynpunkt för de ombordanställda

Vi kanske nu kan hoppas på någon lösning av detta problem. Sommaren 1979 tillsatte ju dåvarande kommunikationsministern en utredning som leds av Göran Steen, generaldirektör för statens haverikommission. Denna utredning skall se över dessa problem, kanske framför allt var ansvarsgrän-

---

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

serna går mellan klassningssällskapen, sjöfartsinspektionen och sjöfartsverket.

RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Torkel Lindahl sade att skuldfrågan inte är löst. Jag tror inte heller att vi här skall försöka lösa den. Det pågår förhandlingar mellan varvets representanter och redarna, och dessa vill naturligtvis inte att vi skall försöka reda ut det som de i förhandlingar skall klarlägga. Jag tror också att de är bättre skickade för den uppgiften.

Att sjöfartsverket har dragit in sina certifikat efter det att verket har fått in anmärkningar är inte något att förvånas över. Innan verket riktigt vet vad som har förorsakat de senaste anmärkningarna drar det naturligtvis in certifikaten för att vara på den säkra sidan.

Vi skall inte heller försöka lösa de tekniska problemen. Det finns det många som är bättre skickade att göra. Även dessa problem får väl lösas i de förhandlingar som pågår. Det är väl riktigt att man förhandlar i stället för att vidta rättsåtgärder? Det tjänar ju alla parter på.

Vad jag här har anklagat Torkel Lindahl för är att han i denna fråga har gått ut med en rad tvärsäkra påståenden, som inte alls är ordentligt underbyggda. Vi får se hur mycket de är värda, när förhandlingar och undersökningar är avslutade. Men det är olyckligt att han på detta vis har gått ut med tvärsäkra påståenden. De har klart och tydligt skadat varvets anseende – kanske mest för att man har fått tidningarna att tro på uppgifterna. Tidningar och radion har då gått ut med än mer tvärsäkra påståenden, vilket inte alls är bra för varvet och dess arbetare.

TORKE LINDAHL (fp):

Herr talman! Överläggningar pågår, och vi skall inte säga någonting, sade Ralf Lindström. Vid det senaste förhandlingstillfället kom inte Svenska Varvs representanter, så man kan ju diskutera i vilken utsträckning det egentligen pågår förhandlingar.

En sak är absolut glasklar i skuldfrågan. Det är inte redarna som har konstruerat, byggt, godkänt eller klassat fartygen. De har bara kunnat konstatera att fartygen inte uppfyller kraven. Och när saken verkligen undersöktes, visade det sig att de hade rätt. Skulden ligger någon annanstans. Det är anledningen till att jag anser att det bör tillsättas en utredning för att klarlägga hur det har kunnat gå så här gale. Det är inte bara en fråga om pengar och ett varvs anseende. Det är också en säkerhetsfråga – fartyg har gått med livsfarlig överlast. Vad hade Ralf Lindström sagt om det verkligen inträffat en katastrof? Hade det då varit lika lätt att anklaga mig för att komma med "tvärsäkra påståenden"? Det är mycket möjligt att jag gör det, Ralf Lindström, men jag skulle vilja höra vari jag har haft fel. Beslå mig med en faktisk felaktighet. Ralf Lindström! Då kanske vi kan börja diskutera det.

Nej, det här är egentligen en fråga om förtroendet för Sveriges varvsnäring, och det är en mycket allvarlig fråga.

Man kan jämföra denna situation med ett annat fall: Jag går för att köpa en vara, vilken som helst, och jag gör upp ett avtal med tillverkaren om att varan skall uppfylla vissa egenskaper. När jag så småningom skall betala upptäcker jag att varan inte klarar de krav jag hade ställt och vad som står i villkoren. Om jag t. ex. som vanlig fritidsbåtskonsument går och köper en båt som inte klarar villkoren – den har för svag motor, den är för klen i skrovet eller den tål inte den belastning som försäljaren har utlovat – och försäljaren inte ger med sig efter mina klagomål, då kan jag gå till allmänna reklamationsnämnden och få rättelse.

Det sades att den fråga jag tog upp skulle bli så besvärlig för Svenska Varv. Men det kunde de ha tänkt på tidigare! Ett av fartygen har legat på varv sedan mars 1979 i avvaktan på en lösning. I december 1979 började jag reagera. Det får vara någon måtta på hur lång tid man skall ha på sig och hur lång tid en oskyldig part skall drabbas. Detta anser uppenbarligen också industriministern.

Vi får nog se till att någonting görs om förtroendet för Svenska Varv skall upprätthållas. Uppmärksamma att jag säger Svenska Varv – jag pekar inte ut något speciellt varv. Tyvärr kan även andra varv drabbas av detta. Eftersom frågan har varit uppe på koncernledningsnivå inom Svenska Varv och man inte där har klarat av att lösa frågan hittills, så är det ett djupt allvarligt problem. Och man måste försöka lösa det. Jag tycker inte det är rimligt att den som har beställt en vara och finner att den inte är fullgod, dessutom skall stå för kostnaderna för det hela. Det kan jag verkligen inte acceptera.

#### MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Det som är orimligt i detta fall är att man först klassar fartyg i en viss klass – t. o. m. i högsta klassen – och sedan helt plötsligt bara drar bort klassen. I den fartygsolycka som jag beskrev – där rederiet har gjort stora förluster – var fartygets bottenplåtar 1 mm i stället för 8. Och det var alltså godkänt för gång i is.

Klassificeringssällskapen är, som jag sade nyss, sju stycken, och de är godkända som tillsynsmyndighet på samma sätt som svensk myndighet. Sjöfartsverket har en mycket liten del av besiktningarna av båtarna. Det är klassificeringssällskapen som står för den viktiga besiktningen och godkännandet av både maskiner och bottenplåtar i båtarna. Sjöfartsverket står för brandtillsyn, kontroll av livbåtar och en del annat. Därefter utfärdar sjöfartsverket en klassificering grundad på de utländska klassificeringssällskapens godkännande och har ingen möjlighet att undersöka detta. Sedan får enskilda rederier och svenska staten, dvs. vi skattebetalare, stå för kostnaderna. Klassificeringssällskapen har nämligen en fritagningsklausul som undantar dem från allt ansvar, både ekonomiskt och mänskligt.

Detta är till syvende og sist en väldigt viktig arbetsmiljöfråga för alla som arbetar på våra båtar runt om i hela världen. Sverige är ju inte ensamt, frågan berör alla som använder sig av dessa stora klassificeringssällskap. Jag hoppas verkligen att den utredning som nu arbetar och som skall framlägga sitt betänkande i slutet av 1980 kan få tilläggsdirektiv och påskynda utredningen,

Fredagen den  
1 februari 1980

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

så att dessa ohållbara förhållanden kan ändras för att inte enskilda människors liv skall sättas på spel och hela deras ekonomi raseras.

RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Torkel Lindahl säger att det inte är redarna som har konstruerat fartygen, och det skall vi väl vara glada för. Naturligtvis är det fartygskonstruktörer som har gjort det, och de har fått sina ritningar godkända innan produktionen satts i gång. Men redarna har fått ritningar och beskrivningar över fartygen som utvisar vad de går för och hur de är byggda. Om sedan inte klassificeringssällskapen sköter sina åligganden är detta verkligen beklagligt, för de utgör ju den myndighet som är till för att bevaka att vi får en produktion av fartyg i landet som är riktig. Jag instämmer med Margot Håkansson i att om klassificeringssällskapets verksamhet inte är bra, då måste vi verkligen se till att det blir en ändring, för det är ju ett viktigt jobb de utför.

Det jag anklagar Torkel Lindahl för är hans tvärsäkra uttalanden, bl. a. att fartygen inte uppfyller något som helst isklasskrav. Det säger han alltså mot Lloyds, mot klassificeringssällskapen och mot de statliga myndigheterna, utan att på något vis göra några förbehåll. Detsamma gäller påståendena att fartygen inte uppfyller fordringarna för s. k. heavy cargo och att företaget inte har uppfyllt de villkor som står i kontrakten.

Mer vill jag inte säga i den här affären, för så mycket kan jag inte om den att jag studerat alla kontrakt och andra sådana handlingar. Jag tycker att vi skall överlåta den granskningen till dem som nu förhandlar om det här. Vi borde nog vara något försiktigare och inte på det här viset ställa ut företag och jobbare för allmänheten.

TORKEL LINDAHL (fp):

Herr talman! Jag håller med Margot Håkansson om det hon sade om klassificeringssällskapen, men jag vill tillägga att det i det här fallet också finns anledning att se på sjöfartsverket. Jag vill också än en gång upprepa min fråga, om industriministern är beredd att försöka utreda hur det här egentligen har gått till. Det handlar ju om stora pengar och om miljö- och säkerhetsfrågor. Vi bör ändå ta reda på hur det har gått till och hur vi skall bära oss åt för att undvika att det blir en upprepning.

Mina tvärsäkra påståenden har nu av Ralf Lindström reducerats till att gälla uttalandet att fartygen inte uppfyller några isklasskrav. Men det är helt enkelt så. De uppfyller faktiskt inget isklasskrav – punkt och slut.

Jag har i mina tidigare inlägg redovisat vari felet består. Vem som är ansvarig för dem får vi försöka ta reda på. Men en sak är vi tydligen eniga om, och det är att redarna inte är de som är ansvariga för felet. Har då inte några statliga myndigheter reagerat? Ja, finska sjöfartsverket är definitivt på det klara med hur det ligger till. Så pass mycket innanläsning klarar även jag att jag förstår att det inte råder några tvivel om att deras tolkning är riktig. Det jag tycker är betänkligt är att man från svenska myndigheters sida och från

klassificeringssällskapens sida i efterhand försöker gå in och ändra tolkningar och bestämmelser så att de skall kunna passa för redan existerande fartyg. Det har alltför mycket tycke av försök att rädda sitt eget skinn. Så får inte säkerhetsfrågor behandlas, och därför får inte statsrådet underlåta att tillsätta en utredning som klargör hur det har gått till – det rör sig om alltför allvarliga frågor.

Till sist undrar jag om inte t. o. m. Ralf Lindström håller med mig om att det är orimligt att de som är oskyldiga i den här härvan skall vara de som får betala för misstagen. De som tillsammans med redarna får betala är skattebetalarna, och det kan inte heller vara rimligt.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Det är som jag inledningsvis sade en komplicerad fråga som vi diskuterar i dag. Man vet att många stora sjöolyckor inte har orsakats av kollision eller grundkänning. Det är inte så länge sedan en stor båt gick under utan att man kunde finna någon anledning till det. Många människoliv krävs, och man gissar att olyckorna beror på svagheter i skrovet. Flera av de här fartygen med skador på skrovet eller kanske helt otillfredsställande bottenplåtar är godkända av klassificeringssällskapen. Trots att det har utfärdats certifikat av den högsta klassen händer sådana här saker. Jag tror inte att man kan lita alltför mycket på klassificeringssällskapen, då de kan utfärda intyg för fartyg som det händer sådana här oförklarliga saker med. Det gäller också de båtar som vi diskuterar i dag och som inte håller isklassen. Sjöfartsverket kan naturligtvis inte heller som godkännande myndighet undandra sig ansvaret.

Det är alltså en svensk myndighet som har ansvaret för de ombordanställdas liv och för enskildas egendom. Det är ytterst allvarligt att ett litet rederi kan bli av med allt vad det äger. Skattebetalarna får betala väldigt mycket pengar på grund av att ansvarsförhållandena är oklara. Det är de i högsta grad eftersom man har en fritagningsklausul som gör att vederbörande undgår allt ansvar för klassningen. Jag tycker att det är rimligt att fråga sig vad klassningen av fartyg egentligen är värd. Det är ju ingen mening med att ett fartyg klassas i högsta klass, om klassningssällskapen kan undandra sig allt ansvar. Därmed kan också sjöfartsverket undandra sig allt ansvar.

Jag motser enmansutredningens förslag i slutet av året och hoppas att den här debatten kan föra ärendet framåt på ett sätt som är gynnsamt för Svenska Varv, sjöfartsverket, klassningssällskapen och över huvud taget alla som är berörda. Det är de enskildas, rederiernas eller skattebetalarnas pengar som går åt i onödan vid dessa tragedier.

RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill fatta mig helt kort. Jag har inte sagt att redarna skall betala. Till den frågan har jag inte tagit ställning. Naturligtvis vore det intressant att höra vilka Torkel Lindahl anser skall betala – staten i den ena eller andra formen eller möjligtvis tjänstemännen och andra vid varvet som, enligt Torkel Lindahls åsikt, eventuellt har gjort något konstruktionsfel. Jag

*Om vissa fartygs-  
leveranser från  
Sölvesborgs Varv*

tycker att den frågan får behandlas på ett senare stadium, då man verkligen vet vad som har skett.

TORDEL LINDAHL (fp):

Herr talman! Vem skall betala det hela, frågade Ralf Lindström. Det är klart att det blir Svenska Varv, men företaget får skynda sig. För varje dag som går kostar det över 30 000 kr. i räntor.

Sedan vill jag säga, att har en leverantör levererat en felaktig vara har vederbörande ansvaret att se till att det hela rättas till, antingen på det sättet att en fullgod vara levereras i stället eller att den som mottager leveransen får ekonomisk kompensation. Sedan kan man alltid diskutera formen för kompensationen.

Jag kan vidare konstatera att grunden för talet i början om tvärsäkra, icke underbyggda påståenden från min sida har ryckts undan. Hade någon av mina meddebattörer visat litet intresse och satt sig in i frågan, hade sådana tvärsäkra påståenden om vad jag har sagt icke kommit med i den här debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Föredrogs och hänvisades  
Förslag och redogörelser  
1979/80:6 till försvarskottet  
1979/80:9 och 10 till finansskottet

§ 9 Föredrogs och bifölls  
Interpellationsframställningarna 1979/80:130 och 131

§ 10 Anmälades och bordlades  
Socialutskottets betänkande  
1979/80:24 om tillsättande av en parlamentarisk beredning i anslutning till  
den sociala vårdlagstiftning som föreslås i propositionen 1979/80:1 om  
socialtjänsten

Utbildningsutskottets betänkande  
1979/80:15 med anledning av motioner om utbildning i jämställdhetsfrågor  
m. m.

## § 11 Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 31 januari

1979/80:302 av *Hans Nyhage* (m) till budgetministern om bryggerinäringens betydelse för Boråsbygden:

I den strukturplan för bryggeribranschen som statliga Brygginvest AB nyligen framlade föreslås att 10 av de nuvarande 22 bryggerianläggningarna i vårt land skall läggas ner under åren 1980–1983. Brygginvest har därvid uppenbarligen främst haft företagsekonomiska aspekter bakom sitt förslag.

Ett av de företag som omedelbart skulle beröras av en nedläggning är Falken i Borås. Därest detta förverkligas innebär det ännu ett allvarligt slag mot Boråsbygden, som under de senaste åren varit hårt drabbad av företagsnedläggelser med åtföljande sysselsättningsvärigheter främst inom tekoombudet. F. n. utgör också förhållandena vid Firestone AB ett mycket svårt bekymmer.

Kommer regeringen vid sitt ställningstagande till utredningen om bryggerinäringens framtid att beakta de samhällsekonomiska konsekvenserna för Boråsbygden?

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 10.30.

In fidem

BENGT TÖRNELL

*/Solveig Gemert*

Nr 76

Fredagen den  
1 februari 1980

---

*Meddelande om  
fråga*