



I samma båt – samarbetet mellan staten och skogsindustrin under efterkrigstidens isbrytarpolitik

Martin Eriksson

Studier om den svenska isbrytningens historiska utveckling fokuserar ofta på den utbyggnad av isbrytarflottan som ägde rum under 1970-talet i syfte att åstadkomma året runt-sjöfart till hamnarna i Bottenviken. Isbrytarpolitiken förknippas då vanligtvis med de industri- och regionalpolitiska insatser som då riktades mot Norrbotten. Exempelvis gjordes avsevärda investeringar i statligt ägda basindustrier som Norrbottens Järnverk AB (NJA), AB Statens Skogsindustrier (ASSI) och Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB).¹

Ett sådant begränsat perspektiv utesluter emellertid den utveckling av isbrytningen som ägde rum under efterkrigstiden. Under denna period kom skogsindustrins transportkostnader att uppmärksammas på ett annat sätt än tidigare. Ända sedan 1900-talets första decennier hade skogsindustrin påpekat att problem relaterade till vintersjöfarten påverkade deras internationella konkurrenskraft. Om hamnarna måste stängas på grund av isläggningen, ökade basindustrins kostnader. Exempelvis kunde företagen under stängningsperioderna bli tvungna att transportera sina produkter

Martin Eriksson (Fil.Dr) är forskare i ekonomisk historia vid Umeå universitet.

till en isfri hamn på en annan plats i Sverige, där de sedan lastades på fartyg. Denna extratransport medförde att transportkostnaderna ökade.² I de fall då företagen valde att lagra sina varor, ökade deras kostnader för lager och ränta under skeppningsuppehållet.³ De problem som sådana kostnadsökningar medförde accentuerades i samband med den handelspolitiska liberaliseringen genom framväxten av GATT och Bretton Woods-systemet under efterkrigstiden. Världshandelns liberalisering medförde att den norrländska basindustrin upplevde en ökad internationell konkurrens på de expanderande marknaderna i Västeuropa. Denna situation förstärktes av den samtida utvecklingen av särskilda fartyg för bulkvaror. Användningen av sådana bulkfartyg minskade transportkostnaderna över långa avstånd för den norrländska industrins internationella konkurrenter.⁴

Som en reaktion på dessa nya förutsättningar kom den svenska isbrytarflottan att förstärkas både kvalitativt och kvantitativt genom investeringarna i isbrytarna *Oden* (operativ från 1957) och *Tor* (operativ från 1964). Dessa investeringar möjliggjordes av att det inträffade ett antal organisatoriska och politiska förändringar inom sjöfartssektorn som skapade en helt ny form av isbrytarpolitik. Under 1950-talet kom agerandet från kraftfulla och inflytelserika aktörer inom såväl den statliga som den privata sektorn att sätta isbrytningen på dagordningen på ett helt annat sätt än tidigare genom att framställa isbrytningen som ett avgörande redskap för att uppfylla viktiga mål relaterade till den ekonomiska politiken och utrikeshandeln.

I den här artikeln kommer jag utifrån primärkällor som kommittéarkiv, konseljakter och myndighetsarkiv att studera hur detta kom till uttryck under de beslutsprocesser som föregick investeringarna i isbrytaren *Oden* (1951-1954) och isbrytaren *Tor* (1959-1961). Jag inleder artikeln med en beskrivning av isbrytningens politiska och organisatoriska kontext under 1950-talet, där jag också placerar in de aktörer som deltog i isbrytarpolitiken. Artikeln har därefter en kronologisk karaktär där jag först beskriver beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Oden* och därefter beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Tor*. I ett avslutande avsnitt sammanfattar och analyserar jag sedan de empiriska resultaten genom att ställa dem i relief till tidigare forskning.

Bakgrund: den statliga sjöfartssektorn under efterkrigstiden

Sjöfartssektorns politiska förutsättningar förändrades under efterkrigstiden. I förhållande till andra transportslag var sjöfartspolitikerna länge ett transportpolitiskt område där det statliga engagemanget var lägre än inom övriga områden. En anledning till detta var att sjöfartens relativa andel av det totala transportarbetet minskade från och med den svenska industrialiseringen under 1800-talets senare hälft. Skattningar av denna utveckling visar att sjöfarten svarade för mellan 50 och 75 procent av det totala transportarbetet under 1870-talet. I början av 1900-talet hade sjöfartens andel av transportarbetet minskat till omkring 30 procent. Under hela första hälften av 1900-talet fortsatte sjöfartssektorns andel att sjunka. Omkring år 1950 svarade sjöfartssektorn för 17 procent av transportarbetet.⁵

Den statliga organiseringen av sjöfartssektorn stärktes emellertid under efterkrigstiden genom bildandet av Sjöfartsstyrelsen 1956. En statlig utredning föreslog 1954, att lots- och sjökarteverken samt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens hamnorgan skulle sammanföras till ett verk. Eftersom målet var att samla alla organ med anknytning till sjöfarten, borde också den statliga isbrytjänsten ingå i detta verk.⁶ På detta sätt var det också möjligt att uppnå de mål som planmässighet, kontinuitet, centralisering och samordning av organisationen som var önskvärda för den statliga sjöfartssektorn.⁷ Den nybildade Sjöfartsstyrelsen styrdes fram till 1963 av Handelsdepartementet då ansvaret för isbrytningen övertogs av Kommunikationsdepartementet.

Denna utveckling påverkades av de transportpolitiska idéerna under 1950-talet. Idén om det trafikslagsvisa kostnadsansvaret var vägledande för praxis inom trafikpolitiken under 1950-talet. Denna situation fick konsekvensen att olika områden inom trafikpolitiken sektoriserades. Sektorisering innebär att enskilda politikområden konstituerar ett eget politiskt område, med egna politiska program och egna myndigheter i statsapparaten.⁸ På detta sätt uppstod det en särskild arena för sjöfarten inom trafikpolitiken genom bildandet av Sjöfartsstyrelsen som en sektorsmyndighet för sjöfarten. Denna utveckling fick samtidigt till följd att den tekniska och administrativa kompetens inom isbrytningsområdet som hade etablerats under 1940-talet utökades.⁹

I det här avseendet är det avgörande att notera att sjöfartssektorn inte omfattades av de krav på kostnadstäckning som kännetecknade 1950-talets trafikpolitik. Detta gjorde sjöfartssektorns statsfinansiella förutsättningar relativt gynnsamma och möjliggjorde att investeringarna i infrastrukturen för vintersjöfart kunde fortsätta samtidigt som järnvägen tappade sin tidigare konkurrensfördel som alternativ till sjöfarten under de perioder då hamnarna var stängda. Traditionellt hade det funnits ett långsiktigt ideal inom järnvägspolitiken. Ännu under 1940-talet ansågs järnvägen vara det lämpliga instrumentet för att "bryta bygd" och skapa tillväxt och industrialisering i norra Sverige. Järnvägspolitiken blev därmed ett centralt instrument i den ekonomiska politik som fördes till stöd för den norrländska basindustrin. I samband med införandet av det trafikslagsvisa kostnadsansvaret under 1950-talet var sådana subventioner dock inte längre möjliga. Istället förändrades det övergripande målet för järnvägspolitiken till att sätta SJ:s alltmer ansträngda ekonomi i balans.¹⁰

En annan viktig förändring som påverkade isbrytarpolitiken i positiv riktning var övergången till civil ledning inom den statliga isbrytarverksamheten 1947. Fram till dess leddes isbrytarverksamheten av Sjöförsvarets kommandoexpedition. Även om Handelsdepartementet hade det formella ansvaret för att utfärda föreskrifter för isbrytningsverksamheten, hade Sjöförsvarets kommandoexpedition full handlingsfrihet i frågor som rörde den statliga isbrytartrafiken.¹¹ Efter ett förslag från 1941 års isbrytarutredning som Riksdagen behandlade 1947 överflyttades emellertid ledningen av isbrytarverksamheten under fredsförhållanden från de sjömilitära myndigheterna till Kommerskollegiums Sjöfartsbyrå. Eftersom huvuduppgiften för den statliga isbrytningen var att lämna isbrytarhjälp åt handelsjöfarten, var det önskvärt att de som ledde verksamheten hade ingående kännedom om de förhållanden inom handeln, sjöfarten och näringslivet i övrigt, som var av betydelse för verksamheten. En civil myndighet med anknytning till handelssjöfarten ansågs därför vara mer lämplig att leda isbrytarverksamheten än en militär myndighet.¹²

Detta innebar ökade möjligheter för intressegrupper att delta inom isbrytarpolitiken. Visserligen hade en nämnd, Statens Isbrytarnämnd, med upp till fyra civila sakkunniga som skulle fungera som en rådgivande resurs till chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition vid beslut om is-

brytartrafiken inrättats 1926. Under mellankrigstiden hade dock Statens Isbrytarnämnd ett begränsat inflytande på beslutsfattandet om den statliga isbrytartrafiken. Av den anledningen blev relationen mellan Statens Isbrytarnämnd och Sjöförsvarets kommandoexpedition ansträngd under 1930-talet.¹³

Från och med att den statliga isbrytningen fick civil ledning 1947 började emellertid Statens Isbrytarnämnd att fungera som ett rådgivande organ till Kommerskollegium. Denna situation innebar att civila intressen för första gången fick ett reellt inflytande över den statliga isbrytartrafiken. Statens Isbrytarnämnd leddes av chefen för Kommerskollegiums sjöfartsbyrå, och efter 1956 av Sjöfartsstyrelsens generaldirektör. Ledamöterna i Statens Isbrytarnämnd utsågs av handelsministern och företrädde olika verksamhetsområden som berördes av statens isbrytarverksamhet, exempelvis sjöfart, handel, industri och sjöförsäkring.¹⁴ Under 1950-talet fick företrädare för exportindustrin, exempelvis skogsindustrins branschföreningar och Sveriges Allmänna Exportförening, stort inflytande inom Statens Isbrytarnämnd. De ledamöter som utnämndes 1960 är ett exempel på denna utveckling. Vid detta tillfälle utnämndes representanter för redarna, sjöassuradörerna, fackförbunden inom sjöfartssektorn och Svenska Hamnförbundet. De övriga ledamöterna var Sten Widell från Sveriges Allmänna Exportförening, Jan Velander, direktör inom SCA, och Lars Sjunnesson, ordförande i Svenska Cellulosaföreningen.¹⁵

Isbrytarna fortsatte dock att vara örlogsfartyg, bemannade av militär personal. De civila och militära funktionerna koordinerades i det här avseendet genom att en tjänst som Statens Isbrytardirektör inrättades inom Kommerskollegiums Sjöfartsbyrå. Statens Isbrytardirektör, som var marinofficer, fungerade som verkställande tjänsteman i fråga om den statliga isbrytningsverksamheten och var även föredragande inför Statens Isbrytarnämnd.¹⁶ I det här avseendet gjorde kommandörkapten Stellan Hermelin, som var Statens Isbrytardirektör under perioden 1947-1957, avgörande insatser för att jämka samman de militära och civila intressen som var relaterade till isbrytarverksamheten. Hermelin var en erfaren isbrytarkapten, vars intresse för att utveckla isbrytartjänsten hade inletts redan då han var fartygschef för isbrytaren *Ymer* i början av 1940-talet. Han hade därefter deltagit som expert i varje skede av isbrytarpolitikens utveckling. I det här

avseendet underlättades hans verksamhet av att han var en uppskattad debattör och samtalspartner i förhållande till aktörerna i den norrländska eliten, exempelvis landshövdingar och företagsledare.¹⁷

Investeringen i isbrytaren *Oden*

Även om beslutsprocessen om investeringen i isbrytaren *Oden* påbörjades under 1947, skulle det dröja fram till hösten 1953 innan det slutliga beslutet om investeringen fattades. Ett första initieringsförsök inleddes när Kommerskollegium i samråd med Chefen för Marinen och Sveriges Redareförening i mars 1947 föreslog att staten skulle investera i en ny isbrytare. Dessa aktörer framhöll att statens isbrytarberedskap borde hålla en sådan nivå att en isbrytare hölls i reserv om någon av de övriga råkade ut för ett haveri. Detta borde ske genom anskaffande genom en ny större isbrytare, avsedd att ersätta *Atle*. *Atle* skulle därefter vara isbrytarflottans reservfartyg.¹⁸

Detta förslag lades sedan fram för Riksdagen, där handelsminister Gunnar Myrdal i en proposition ställde sig positiv till förslaget om att avdela en isbrytare som reservfartyg. Myrdal gav Marinförvaltningen i uppdrag att påbörja projekteringen av en ny isbrytare. Genom detta beslut önskade Myrdal att tillgodose önskemålen framförda av den norrländska sjöfartens intressenter i samband med beredningen av 1941 års isbrytarutredning. Samtidigt skulle den planerade isbrytaren utgöra ett värdefullt tillskott till örlogsflottan.¹⁹

I detta uttalande refererade Myrdal till händelseförloppet under 1940-talet, då isbrytarpolitiken varit föremål för en omfattande utredningsverksamhet. Staten hade dock inte gjort något aktivt ställningstagande, utan frågan hade lämnats öppen efter häftiga diskussioner mellan olika intressen. I det här avseendet hade järnvägsintressen, som förordade en permanent lösning med järnvägsfrakter till isfri hamn, och aktörer knutna till den norrländska basindustrin, som krävde en utökad isbrytning, tvingat fram en kompromiss där staten i praktiken avvaktade ett mer lämpligt tillfälle att återuppta försöken att lösa frågan om den norrländska vintersjöfarten.²⁰

Myrdal hade också kortsiktiga motiv, kopplade till situationen inom världshandeln under de första efterkrigsåren, för att föreslå en ny isbrytare. Utifrån ekonomisk-historikern Örjan Appelqvists analys av Myrdals agerande under denna period, kan det tolkas så att Myrdal uppfattade isbrytningen som ett instrument för att förbättra exportvillkoren för pappersmassa från den svenska industrin, som var opåverkad av andra världskriget. En ökad export från skogsindustrin kunde generera inkomster i US-dollar och därmed korrigera de obalanser som fanns i den svenska utrikeshandeln efter andra världskriget.²¹ Trots detta förhållande förefaller dock Myrdals engagemang i frågan ha varit tillfälligt.²² Beslutet om investeringen i en ny isbrytare bordlades därför fram till 1951.

Kommerskollegium föreslog 1951 i sitt budgetäskande att beslut om en investering i en ny isbrytare som ersättning för *Atle* skulle förberedas under 1953. Kommerskollegium ansåg att *Atle* hade blivit alltmer nersliten och ineffektiv eftersom den hade varit i drift sedan 1926.²³ Denna begäran förankrades sedan genom konsultation med Statens Isbrytarnämnd. Kommerskollegiums budgetförslag avvisades emellertid av Handelsministern och frågan återkom under 1953 i samband med Kommerskollegiums budgetäskande inför 1954.

Kommerskollegiums argumentation var vid detta tillfälle avsevärt mer kritisk än tidigare och kännetecknades av en alarmism inför den svaga isbrytarberedskapen, särskilt *Atles* nedsatta effektivitet. Kommerskollegium påtalade att uteblivna investeringar i den statliga isbrytningen medförde allvarliga industri- och handelspolitiska risker. I det här sammanhanget refererade Kommerskollegium till en undersökning av sjötransportmöjligheternas betydelse för den norrländska skogsindustrin, som hade utförts i samarbete med Svenska Cellulosaföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen. Mot bakgrund av denna undersökning hävdade Kommerskollegium att statens isbrytarverksamhet hade fått så stort indirekt och direkt värde för den norrländska exportindustrin, att den inte kunde eftersättas under de stränga vintrar då övriga kuststräckor också behövde isbrytarstöd.²⁴

I samband med att budgetäskandet utarbetades, konsulterade Kommerskollegium också Statens Isbrytarnämnd för att förankra sin ståndpunkt om nödvändigheten att investera i en ny statsisbrytare. Inför ett möte i frågan

fick Statens Isbrytarnämnd ta del av ett skriftligt underlag om svagheterna hos isbrytarflottan som Kommerskollegium hade sammanställt.²⁵ Statens Isbrytarnämnd gjorde därefter ett utlåtande, vilket ingick som bilaga till Kommerskollegiums äskande. Statens Isbrytarnämnd framhöll i detta utlåtande att staten hade försummat investeringar i den statliga isbrytningen under ett antal år, vilket hade skadat näringslivet och folkförsörjningen. Förutom att villkoren för den norrländska exportindustrin hade försämrats, hade också importen av varor som var viktiga för ekonomin försvårats.²⁶

Beslutsprocessen gick sedan vidare när Sten Widell, som var ledamot för Sveriges Allmänna Exportförening i Statens Isbrytarnämnd, framförde isbrytarnämndens synpunkter till handelsministern. Widell begärde att isbrytarfrågan skulle diskuteras på ett möte med Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling, som leddes av handelsministern.²⁷ Enligt statsvetaren Nils Elvander fungerade Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling som ett instrument för att identifiera kritiska synpunkter i syfte att genomföra detaljregleringar med anknytning till bland annat exportindustrin. I Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling diskuterade ledande representanter för offentlig och privat sektor viktiga samhällsekonomiska frågor.²⁸ I början av december 1953 ägde det begärda mötet rum i Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling. Under mötet upprepade Stellan Hermelin och Sten Widell de argument som tidigare framförts av Kommerskollegium och Statens Isbrytarnämnd som motivering för att staten skulle investera i en ersättare till isbrytaren *Atle*.²⁹

Resultatet av detta agerande blev att handelsministern i 1954 års Statsverksproposition föreslog att riksdagen skulle fatta ett principbeslut om att staten skulle investera i en ny statsisbrytare. För att motivera investeringen använde handelsministern de argument som Kommerskollegium och Statens Isbrytarnämnd tidigare hade framfört i frågan. Isbrytningen var ett så viktigt område i samhället att det var nödvändigt att förnya isbrytarflottan.³⁰

För att sätta in beslutet om investeringen i *Oden* i ett övergripande perspektiv kan detta relateras till de övriga åtgärder med anknytning till den statliga isbrytarverksamheten som Kommerskollegium genomförde under denna period. Detta arbete, som också omfattade exempelvis sjösäkerhets-

åtgärder, kustisbrytning och meteorologi, genomfördes i etapper och hade inte kommit så långt att ett slutligt ställningstagande om målsättningarna för den statliga isbrytartrafiken längs Norrlandskusten var aktuellt.

Detta förhållande visade sig på ett tydligt sätt när ett antal företag lokaliserade vid Bottenviken i september 1955 skickade en skrivelse till Statens Isbrytarnämnd. I skrivelsen menade gruv- och metallföretaget Boliden, skogsbolaget Bure AB, SCA Munksundsgruppen, ASSI, NJA, Piteå Stuveri och Stockholms Siporexfabrik att den industriella utvecklingen i Bottenviksregionen motiverade en utökad isbrytning i Bottenviken. Enligt dessa aktörer var kontinuerliga transporter nödvändiga för att basindustrin vid Bottenviken skulle behålla sin konkurrenskraft.³¹

Skrivelsen resulterade i att Statens Isbrytarnämnd arrangerade ett sammanträde där vintersjöfarten längs Bottenviken diskuterades.³² Detta möte resulterade dock inte i några åtgärder från Kommerskollegiums sida. Kommerskollegium meddelade gruppen som skickat skrivelsen att ett kontinuerligt arbete med att utveckla den statliga isbrytarverksamheten pågick inom Kommerskollegium, men att detta arbete ännu inte omfattade frågan om isbrytartrafiken till hamnarna vid Bottenviken.³³

Beställningen av isbrytaren *Oden* och dess långsiktiga innebörd

Att arbetet med den statliga isbrytarverksamheten fram till den här tidpunkten hade skett i etapper framgick även då Riksdagen fattade beslut om att beställa isbrytaren *Oden* 1955. Det konstaterades att den statliga isbrytarflottan inte var enhetlig och att det inte fanns några etablerade tekniska standarder som utgångspunkt för beställningen. Istället konkurrerade två varv vid upphandlingen. Det ena varvet var den finländska Wärtsilä-koncernen och det andra varvet var Kockums Mekaniska Verkstad. Staten beslutade att välja Wärtsilä-koncernens anbud.³⁴

Bakgrunden till detta beslut var att isbrytarleveranser ingick i det krigsskadestånd som Finland betalade till Sovjetunionen efter andra världskriget. Finland avstod därmed flera av sina äldre isbrytare till Sovjetunionen och var även tvunget att leverera ett stort antal nybyggda isbrytare.³⁵

Krigsskandeståndets sammansättning, som dominerades av produkter från verkstadsindustrin, bidrog också till en snabb utveckling inom den finska industrin. Detta förhållande bidrog till att kapaciteten hos den finska varvsindustrin mer än sexdubblades.³⁶ Dessa förutsättningar innebar att Wärtsilä fick en världsledande ställning inom isbrytarkonstruktion. Den nya svenska isbrytaren tillhörde i det här avseendet den finska *Voima*-klassen, som under 1950-talet levererades i ett antal exemplar till Sovjetunionen och Finland. Av den anledningen betraktades Wärtsiläs anbud som mera fördelaktigt än det som lämnades av Kockums mekaniska verkstad.³⁷

På lång sikt skapade Wärtsilä-koncernens isbrytarutveckling nya förutsättningar för beslutsfattande vid isbrytarinvesteringar. Eftersom Wärtsilä-koncernen kontinuerligt ägnade sig åt att utveckla isbryarteknologi, fanns det alltid tekniska alternativ tillgängliga i samband med beslut och vägval inom isbrytarpolitiken. Wärtsilä-koncernen levererade alla svenska isbrytare mellan 1957 och 1977.

Investeringen i isbrytaren *Tor*

En viktig bakgrund till att en ny isbrytarinvestering aktualiserades i slutet av 1950-talet var att förutsättningarna för den norrländska skogsindustrin förändrades under 1950-talets senare hälft. Under åren 1957/58 inleddes en omfattande investeringsaktivitet i samband med att utlåningstaket i affärsbankerna upphävdes och medel från investeringsfonder frisläpptes. För massa- och pappersindustrin förstärktes denna trend genom att kapital från de konjunktur- och prisutjämningsavgifter, som upptogs under den starkt lönsamma Korea-boomen i början av 1950-talet, ställdes till företagens förfogande för att motverka effekterna av den konjunkturkris som inträffade 1958.³⁸

Denna utveckling sammanföll med att den norrländska basindustrin upplevde en ökad internationell konkurrens på den europeiska marknaden från framför allt den nordamerikanska skogsindustrin. I det här sammanhanget identifierade den norrländska skogsindustrin möjligheten till året runt-transporter med fartyg som en kritisk faktor för att deras exportpro-

duktion skulle bli lönsam.³⁹ Inom den norrländska skogsindustrin var man samtidigt alltmer skeptisk till alternativa transportlösningar, där godset förflyttades med järnväg till en isfri hamn för att lastas över till ett fartyg.⁴⁰

Det finns två anledningar till varför företagen gjorde detta ställningstagande. En anledning är relaterad till de problem som man upplevde i samband med godshanteringen. För att ett industriföretag skall kunna kombinera sjö- och landtransporter på ett lönsamt sätt måste godset kunna hanteras på ett lämpligt sätt. Genom att kombinera flera trafikslag i en transportkedja kan fördelarna från flera trafikslag erbjudas, vilket brukar kallas "intermodala transporter". Det som är mest effektivt för en del av transporten kan alltså kombineras med ett annat som är mest effektivt under en annan del. För att en intermodal transport skall vara fördelaktig krävs dock att terminalaktiviteten är effektiv.⁴¹ Eftersom produkter som pappersmassa och papper både är skrymmande och ömtåliga är de olämpliga att lasta om flera gånger mellan olika transportslag. Det fanns också en kapacitetsbrist i tilltänkta hamnar som Stockholm och Göteborg. Detta innebar en risk för att produkterna måste lagras vid hamnarna, vilket innebar höga kostnader för industrin.⁴²

Den andra anledningen till att skogsindustrin avvisade tanken på ett intermodalt transportsystem var att det krävde större fraktrabatter än SJ:s ekonomi kunde tolerera. Redan i betänkandet från 1944 års hamnutredning som lämnades 1949 hade detta dilemma synliggjorts. En omläggning av transportsättet från sjöfart till kombinerade järnvägs- och sjötransporter med existerande tekniska och ekonomiska förutsättningar kunde inte ske utöver den differentiering av järnvägstaxorna som SJ kunde erbjuda. Det återstående alternativet var enligt 1944 års Hamnutredning att industrin eller linjesjöfarten utarbetade en lösning.⁴³

Under efterkrigstiden uppstod det emellertid inget långsiktigt samarbete mellan redarna och de norrländska skogsföretagen. Trots att representanter för redarna regelmässigt konsulterades under beslutsprocesserna om vintersjöfarten, verkar de ha intagit en avvaktande ställning i frågan om hur skogsindustrins vintertransporter skulle organiseras. Tonvikten hos de svenska rederiernas verksamhet låg istället på den linjesjöfart som främst trafikerade Göteborgs hamn.⁴⁴ Linjesjöfart innebär att fartygen trafikerar fasta rutter efter en tidtabell. Linjesjöfarten reglerades under efterkrigs-

tiden av kartellöverenskommelser, *shipping conferences*, som innebar en uppdelning av marknaderna för sjöfrakter, i vilka svenska intressen var representerade. Redarna var dock inte lika aktiva inom bulkfraktmarknaden, som innebär att ett företag chartrar särskilda fartyg för att frakta råvaruorienterat gods under längre perioder och som var den marknad där den norrländska basindustrin efterfrågade frakter.⁴⁵

De etablerade svenska rederierna hade därmed ett svagt intresse av att delta i uppbyggnaden av den bulkfraktmarknad som uppstod i samband med att basindustrin moderniserades under efterkrigstiden.⁴⁶ Den norrländska bulkfrakttrafiken organiserades istället så att en eller flera basindustrier anskaffade eller långsiktigt chartrade bulklastfartyg specialiserade mot att frakta en viss typ av produkt, exempelvis pappersmassa eller malm.

Bristen på alternativ till en fortsatt satsning på vintersjöfart blev alltså tydlig under 1950-talet. Detta ledde fram till ett samarbete i frågan kring behovet av en utbyggd isbrytning uppstod mellan skogsindustrin och Sjöfartsstyrelsen. Med utgångspunkt från det samarbete som hade etablerats i Statens Isbrytarnämnd, började Sveriges Allmänna Exportförening, representanter för skogsindustrins branschföreningar och skogsföretag som SCA, MoDo och ASSI tillsammans med Sjöfartsstyrelsen diskutera hur den statliga isbrytartrafiken kunde tillgodose den norrländska skogsindustrins transportbehov.⁴⁷

Vid den här tidpunkten började Sjöfartsstyrelsen även att omarbete sin målsättning för den statliga isbrytartrafiken. Under detta arbete tog Sjöfartsstyrelsen stor hänsyn till transportbehoven hos skogsindustrin i Gävleborg och Västernorrland. Den målsättning som fastslogs vid början av 1960-talet var att isbrytartrafiken bortsett från under exceptionellt stränga vintrar skulle upprätthålla året runt-sjöfart längs den del av Norrlandskusten som sträckte sig till Umeå.⁴⁸ Som ett led i att uppfylla denna målsättning äskade Sjöfartsstyrelsen och Marinförvaltningen under hösten 1959 medel till projektering av en ny isbrytare, som var avsedd att ersätta *Atle*. Detta äskande avlogs emellertid av Handelsministern.⁴⁹

Under 1960 anslöt sig emellertid två olika intressegrupper inom skogsindustrin till Marinförvaltningens och Sjöfartsstyrelsens begäran om en investering i ett nytt isbrytarfartyg. En gemensam framställning gjordes

av Svenska Cellulosaföreningen, Svenska Trämasseföreningen, Svenska Pappersbruksföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen i februari 1960.⁵⁰ Samtidigt gjordes också en uppvaktning av ett antal norrländska skogsföretag inom Svenska Cellulosaföreningen i oktober 1960. Uppvaktningen gjordes av företrädare för Korsnäs AB, MoDo, SCA och Forss AB. Dessa företag representerade även övriga företag i en större grupp, som omfattade Stora Kopparberg, Mackmyra Sulfit, Bergvik och Ala, Marmalånggrörs AB, Iggesunds Bruk, Ströms Bruks AB, Väja-Dynäs, Wifstawarf och ASSI.⁵¹

I sin argumentation påpekade bägge dessa intressegrupper att den pågående utvecklingen inom den norrländska skogsindustrin krävde en kraftig förstärkning av skeppningsmöjligheterna vintertid. Produktionskapaciteten för cellulosa, slipmassa, papper och papp vid de fabriker som var belägna från Gävle och norrut beräknades stiga med 35 procent fram till 1965. Intressegrupperna framhöll även att kravet på kontinuerliga leveranser hade ökat. Gruppen hävdade att den nordiska massaindustrin mötte en kraftig konkurrens främst från nordamerikanska leverantörer, som inte besvärades av några skeppningshinder vintertid, samtidigt som möjligheterna för pappersindustrin att producera på lager hade minskat. Slutligen framhölls att större fartygsenheter och moderniserade hamnanläggningar togs i anspråk för befraktningen av skogsprodukter.⁵²

Som kulmen på detta samarbete mellan Sjöfartsstyrelsen och skogsindustrin äskade Marinförvaltningen och Sjöfartsstyrelsen under hösten 1960 återigen medel att ersätta *Atle* med en isbrytare från Wärtsila av samma typ som *Oden*. Det krävdes fyra havsisbrytare för att tillgodose handelsjöfartens berättigade krav på isbrytning. På grund av hög ålder uppfyllde inte *Atle*, som fortfarande var i drift, de krav som ställdes på ett isbrytarfartyg. Därmed återstod bara tre isbrytare – *Ymer*, *Thule* och *Oden* – för att upprätthålla isbrytarberedskapen.⁵³

I 1961 års statsverksproposition förordade handelsministern en investering i en ny isbrytare. Handelsministern framhöll att en konsekvens av utbyggnaden av den norrländska skogsindustrin var, att varje förlängning av skeppningssäsongen vintertid medförde betydande ekonomiska fördelar för näringslivet. Konkurrensläget på världsmarknaden gjorde det nödvändigt att i all tänkbar utsträckning upprätthålla kontinuerliga leveranser.⁵⁴ Argumentationen från skogsindustrins intressegrupper fick alltså fullstän-

digt genomslag vid beslutsfattandet. Intressegruppernas argumentation hade i det här avseendet stark legitimitet i relation till den ekonomiska politiken. Under 1950-talet var den allmänna ambitionen i den ekonomiska politiken att uppnå tillväxt och full sysselsättning genom att med politisk styrning förbättra storföretagens konkurrenskraft på den internationella marknaden.

Sammanfattning och analys

Den här artikeln har behandlat de beslutsprocesser som föregick investeringarna i isbrytarna *Oden* och *Tor* under perioden 1951–1961. Dessa beslutsprocesser kännetecknades av ett betydande samarbete mellan staten och skogsindustrins representanter. I det här avseendet blev Statens Isbrytarnämnd en viktig arena för att mobilisera stöd för ökade isbrytarinvesteringar. Även om Kommerskollegium och Sjöfartsstyrelsen gynnades av en sektorsorganisering med relativt generösa statsfinansiella förutsättningar, var dessa aktörer ändå beroende av att samarbeta med skogsindustrins representanter för att öka sin investeringsbudget. De aktörer som gavs privilegierat tillträde till Statens Isbrytarnämnd var dominerande representanter för viktiga exportsektorer i ekonomin som storföretag samt exportindustrins och skogsindustrins branschorganisationer. Dessa aktörer förberedde beslutsunderlagen i nära samråd med den statliga förvaltningen. Beslutsfattandet föregicks också av kontakter mellan dominerande representanter för intressegrupperna och politiker på Handelsdepartementet. Genom att Statens Isbrytarnämnd kunde peka på den direkta nyttan av de nya investeringarna och hur en utökad vintersjöfart hängde samman med uppfyllandet av centrala mål i den ekonomiska politiken blev Riksdagen snabbt övertygad om värdet av de föreslagna investeringarna.

Detta perspektiv på svensk sjöfartshistoria visar stora likheter med hur ekonomisk-historikerna Jari Ojala och Yrjö Kaukiainen har beskrivit den finska utvecklingen vid ungefär samma tidpunkt. Även om den svenska sjöfarten inte fick en lika framträdande politisk position som i Norge, betraktades den liksom i Finland som ett betydelsefullt instrument för att understödja exportindustrin. Beslutsprocesserna om isbrytarna *Oden* och *Tor*

visar i det här avseendet stora likheter med hur tidigare forskning har visat hur politiska åtgärder i ett litet, exportberoende land som Sverige har utformats för att öka den internationella konkurrenskraften. Exempelvis har den så kallade "småstatsteorin" analyserat relationen mellan stat och intressegrupper i ett litet exportberoende land som Sverige. Enligt småstatsteorin strävar små länder efter att ha en öppen ekonomi och är beroende av en fungerande utrikeshandel för att uppnå ekonomisk tillväxt och utveckling. Små länder med öppna ekonomier har därför ofta utformat särpräglade politiska institutionella arrangemang för att öka den internationella konkurrenskraften.⁵⁵

Den amerikanske statsvetaren Peter Katzenstein kallar dessa arrangemang "demokratisk korporativism", vilket i princip innebär ett samhällskontrakt för samverkan mellan staten och intressegrupper. Enligt Katzenstein kännetecknas en demokratisk-korporativistisk politisk struktur av en ideologi för socialt partnerskap på nationell nivå, ett relativt centraliserat och koncentrerat system av intressegrupper samt frivillig och informell koordinering av motstridande mål genom kontinuerligt politiskt förhandling mellan intressegrupper, statliga byråkratier och politiska partier. Politiskt beslutsfattande äger rum genom samverkan mellan de ledande aktörerna inom intressegrupperna, den statliga byråkratin och de styrande politiska partierna.⁵⁶

Katzenstein menar att behovet av demokratisk-korporativistiska arrangemang fördjupades under 1950-talet i samband med att världshandeln liberaliserades och den internationella konkurrensen fördjupades.⁵⁷ I det här avseendet framhåller Katzenstein att den demokratisk-korporativistiska strukturen på flera sätt kan bidra till att små exportberoende länders internationella konkurrenskraft förbättras. Det kontinuerliga politiska förhandlandet medför att fortlöpande åtgärder genomförs för att stärka ett lands internationella konkurrenskraft. Den institutionaliserade politiska strukturen innebär också att det finns en beredskap att hantera exogena hot mot ekonomin genom tillfälliga överenskommelser.⁵⁸

Inom isbrytarpolitiken utnyttjade aktörerna som ville expandera isbrytningen dessa möjligheter maximalt. Isbrytarpolitiken under efterkrigstiden kom således att föras på de arenor som låg nära centrala maktcentra och sammanföll med prioriterade målsättningar inom den ekonomiska politi-

ken. Traditionella svenska sjöfartsintressen som rederier och varvsindustrin hade alltså inte någon avgörande roll under denna process. Den avgörande faktorn bakom den statliga utbyggnaden av isbrytningen var istället den starka kopplingen till exportindustrin, framför allt skogsindustrin. I ett litet, exportberoende land som Sverige betraktades isbrytningen som en oundgänglig infrastruktur för att upprätthålla den internationella konkurrenskraften.

Summary

During the post-war period, the Swedish ice-breaker fleet was substantially expanded by the introduction of the *HMS Oden* in 1957 and the *HMS Tor* in 1964. This article elucidates the decision-making processes which preceded the acquisition of those ice-breakers. On the basis of the archive material, it is noted that one important precondition was organizational changes in the government maritime sector which resulted in a positive political attitude towards the ice-breaking operations within the National Board of Trade and, later, the State Maritime Administration. However, these government bodies also co-operated with interest groups. In 1947, a State Icebreaker Committee (*Statens Isbrytarnämnd*) had been set up for structural consulting between the maritime administration and interest groups. During the 1950s, the State Icebreaker Committee became the platform for stakeholders with an interest in an expansion of winter shipping. Through regular consulting, the draft proposals for the *HMS Oden* and the *HMS Tor* were drawn up jointly between the State Maritime Administration and representatives for the business associations representing export industries, primarily within the forestry sector. In these proposals, the actors projected ice-breaking as a trade policy instrument aiming to strengthen the international competitiveness of the forestry industries. From this perspective, the decision-making processes concerning the *HMS Oden* and the *HMS Tor* may be regarded as concerted actions closely related to Peter Katzenstein's concept of 'social corporatism' as a central feature of small states' behavior.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Riksarkivet, Marieberg (RA):

Handelsdepartementet, Huvudarkivet. Konseljakter 1947-1961

Kommunikationsdepartementet, Huvudarkivet. Konseljakter 1966

Kommerskollegium

Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen, Ämnesordnade handlingar

Statens isbrytardirektör, Diarieförda skrivelser

Statens Isbrytardirektör, Ämnesordnade handlingar

YK 2509, Hamnutredningen

Riksarkivet, Arninge (RA):

Sveriges Allmänna Exportförenings Arkiv. Ämnesordnade handlingar

Landsarkivet i Härnösand (HLA):

Enskilt arkiv A:232, Norrländska Hamnförbundet

Tryckta källor

Riksdagstryck med bihang, 1947-1961.

SOU 1942:53, *Betänkande med förslag till ordnande av statens isbrytningsverksamhet*, Stockholm, 1942.

SOU 1949:21, *Svensk hamnbyggnadspolitik. Utredning och förslag av 1944 års hamnutredning*, Stockholm, 1949.

SOU 1954:21, *Inrättande av ett sjöfartsverk. Betänkande avgivet av inom Handelsdepartementet tillkallade sakkunniga*, Stockholm, 1954.

SOU 1981:103, *Sjöfartens roll i trafikpolitiken. Betänkande av Närsjöfartsutredningen*, Stockholm, 1981.

Litteratur

Andersson-Skog, Lena, *Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet. SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*, Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 1993.

Appelqvist, Örjan, *Bruten Brygga. Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943-1947*, Stockholm, 2000.

Cafruny Alan W., *Ruling the Waves. The Political Economy of International Shipping*, Berkeley, 1987.

Elvander, Nils, *Intresseorganisationerna i dagens Sverige*, andra upplagan, Lund, 1969.

Eriksson, Martin, *Trafikpolitik och regional omvandling. Beslutsprocesserna om isbrytningen längs Norrlandskusten 1940–1975*. Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 2009.

Eriksson, Martin, "Isbrytningen längs Norrbottenskusten 1910-2010" i Moritz (red.), *Norrbotten – Norrbottens hembygdsförbunds och Norrbottens Museums Årsbok 2011*, Luleå, 2011.

Fellman, Susanna & Lindholm, Christian, *Tillväxt, omvandling och kris. Finlands ekonomi efter 1945*, andra upplagan, Helsingfors, 1997.

Jonsson, Patrik & Mattsson, Stig-Arne, *Logistik. Läran om effektiva materialflöden*, Lund, 2005.

Katzenstein, Peter J., *Small States in World Markets. Industrial Policy in Europe*, Ithaca, 1985.

Krantz, Olle, *Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920*, Diss. Skrifter utgivna av Ekonomisk-historiska Föreningen i Lund, Lund, 1972.

Krantz, Olle, "The Competition between Railways and Domestic Shipping in Sweden 1870-1914", *Economy and History*, Vol 15, 1972, s. 19-40.

Larsson, Berit, *Svenska varor på svenska kölar. Staten, industrialiseringen och linjesjöfartens framväxt i Sverige 1890-1925*, Diss. Meddelanden från Ekonomisk-historiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg, 2000.

Lundgren, Nils-Gustav, "Bulk Trade and Maritime Transport Costs. The Evolution of Global Markets", *Resources Policy*, vol. 22, 1996, s. 5-32.

Mead, William R. & Smeds, Helmer, *Winter in Finland*, London, 1967.

Melander, Anders, *Industrial Wisdom and Strategic Change. The Swedish Pulp and Paper Industry 1945-1990*, Diss. JIBS Dissertation Series, 1997.

Ojala, Jari & Kaukiainen, Yrjö, "Finnish Shipping – A Nordic Exception" i Tenold, Iversen, Lange (red), *Global Shipping in Small Nations. Nordic Experiences after 1960*, 2012, s. 129-155.

Pettersson, Ove, *Byråkratisering eller avbyråkratisering? Administrativ och samhällsorganisatorisk strukturomvandling inom svenskt vägväsende 1885-1985*, Diss. Studia Historica Upsaliensia, Uppsala, 1988.

Pettersson, Thomas, *Att kompensera för avstånd? Transportstödet 1970-1995 – ideologi, ekonomi och stigberoende*, Diss. Umeå Studies in Economic History, Umeå, 1999.

Sjöstedt, Lars & Hammarsten, Stig, *Vintersjöfart i Bottenhavet. Erfarenheter av SCA:s distributionssystem*, Stockholm, 1972.

Skogsindustriernas Samarbetsutskott, *Svensk skogsindustri i omvandling*, Band 2, Stockholm, 1971.

Taudal Poulsen, René, "The Emergence of New Organisational Forms in Liner Shipping. Swedish Liner Shipping and International Consortia, 1960-1975", *Journal of Transport History*, vol. 31, 2010, s. 69-88.

Torstendahl, Rolf, "Byråkratisering och maktfördelning i Nordvästeuropa efter 1880", i Nybom & Torstendahl (red.), *Byråkratisering och maktfördelning*, Lund, 1989, s. 7-20.

Widell, Carl Gösta, "Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling" i *Reformer och försvar. En bok till Per Edvin Sköld på 60-årsdagen*, Stockholm, 1951, s. 135-144.

Zacher, Mark W., *Governing Global Networks. International Regimes for Transportation and Communications*, Cambridge, 1996.

Noter

¹ Se exempelvis Eriksson 2011.

² För ett beräkningsexempel gällande SCA, se Sjöstedt & Hammarsten 1972, s. 18-19.

³ Ett beräkningsexempel på hur SCA:s kostnader ökade i en sådan situation finns i Sjöstedt & Hammarsten, 1972, s. 16-17.

⁴ Lundgren 1996.

⁵ SOU 1981:103, s. 59. I sina serier av den procentuella fördelningen av transportarbetet under efterkrigstiden redovisar Krantz 1972, s. 38-39, s. 101 och s. 130, en liknande trend, men en något annorlunda relativ fördelning mellan transportslagen vid en gemensam nedslagspunkt, där båttransporternas andel beräknas till 19 procent 1950. Utvecklingen av förhållandet mellan sjötransporter och övriga transportslag under den svenska industrialiseringen diskuteras även utförligt i Krantz 1972, s. 19-40.

⁶ SOU 1954:21, s. 106-107; Kungl. Maj:ts Proposition nr 124/1955.

⁷ SOU 1954:21, s. 6-7.

⁸ Pettersson 1999, s. 31.

⁹ Jämför Pettersson 1988, s. 165.

¹⁰ Andersson-Skog 1993.

¹¹ SOU 1942:53, s. 183f.

¹² Kungl. Maj:ts Proposition nr 173/1947, s. 11.

¹³ SOU 1942:53, s. 183-190.

¹⁴ SOU 1954:21, s. 28-29.

¹⁵ RA, Kommunikationsdepartementet, konseljakt den 21 april 1966, ärende 45, "Till Sjöfartsstyrelsen ang. utseende av ledamöter och suppleanter i statens isbrytarnämnd Dnr 2075, I 21.12.1960".

¹⁶ Kungl. Maj:ts Proposition nr 173/1947.

¹⁷ Eriksson 2009.

¹⁸ RA, Handelsdepartementet, konseljakt den 11 april 1947, ärende 60, "Kommerskollegium om åtgärder till anskaffande av havsisbrytare".

¹⁹ Kungl. Maj:ts proposition nr 216/1947.

²⁰ Eriksson 2009, s. 43-44.

²¹ Appelqvist 2000, stycke 8.7.

²² HLA, Norrländska Hamnförbundet, Handlingar 1946-1951, "Protokoll fört vid sammanträde i Sundsvall den 15 januari å Sundsvalls Enskilda Banks Aktiebolags sessions-sal mellan delegater för de norrländska handelskamrarna och Svenska hamnförbundet för dryftande av vissa med vintersjöfartens ordnande längs Norrlandskusten sammanhängande problem m.m".

²³ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, "Kommerskollegium till Handelsdepartementet angående åtgärder till främjande av statens isbrytarverksamhet den 9 oktober 1951".

²⁴ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, "Kommerskollegium; angående åtgärder till främjande av landets isbrytarverksamhet den 8 oktober 1953".

²⁵ RA Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, "PM angående isbrytarmaterielens tillstånd"; "Förslag till yttrande av statens isbrytarnämnds ledamöter

rörande isbrytarmaterielsens tillstånd och behovet av dess förnyelse”.

²⁶ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Kommerskollegium; angående åtgärder till främjande av landets isbrytarverksamhet den 8 oktober 1953. Bilaga 2, Tillägg till protokoll den 10 september 1953”.

²⁷ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, ”Brev Sten Widell – Kurt Holmgren den 22 september 1953”.

²⁸ Elvander 1969, s. 200f. För en utförlig översikt av verksamheten hos Samarbetsorganet för export- och produktionsutveckling, se Widell 1951.

²⁹ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 8, 1953, ”Synpunkter på isbrytarfrågan den 3 december 1953”. RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 43, ”Anförande av direktör Sten Widell i Sköldska kommittén 3.12.1953”.

³⁰ Kungl. Maj:ts Proposition nr 1/1954, bil. 12, s. 118-119.

³¹ RA, Kommerskollegium, Statens isbrytardirektör E1, vol. 11, 1955, ”Skrivelse från Boliden, Bure AB, SCA, ASSI, NJA, Piteå Stuveri och Stockholms Siporexfabrik till Statens Isbrytarnämnd”.

³² RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Minnesanteckningar från sammanträde med Statens Isbrytarnämnd samt representanter för Norrlandsindustrierna och Sveriges Redareförening m fl onsdagen den 30 september 1955 i Kommerskollegii sessionssal”.

³³ RA, Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, Administrativa sektionen F1, vol. 171, ”Brev Kungl. Kommerskollegium – sök. bolagen + Bowaters Sv. Trämassefabriker AB ang. isbrytningen i Bottenviken”.

³⁴ Kungl. Maj:ts proposition nr 144/1955.

³⁵ Mead & Smeds 1967, s. 59.

³⁶ Fellman & Lindholm 1997, s. 26-27.

³⁷ Kungl. Maj:ts proposition nr 144/1955.

³⁸ Melander 1997, s. 103; Skogsindustriernas Samarbetsutskott 1971, s. 119.

³⁹ RA, Kommunikationsdepartementet, konseljakt den 21 april 1966, ärende 45, ”Svenska Cellulosaföreningen, Svenska Trämasseföreningen och Svenska Trävaruexportföreningen, gemensamt remissyttrande över utredning angående isbrytarverksamheten m.m.”.

⁴⁰ RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 44, ”PM beträffande isbrytarfrågan. Sammanträde å Bahcos kontor 23/11 1960 kl 10.00”.

⁴¹ Jonsson & Mattsson 2005, s. 97-98.

⁴² SOU 1949:21, s. 177.

⁴³ SOU 1949:21, s. 177-178.

⁴⁴ Larsson 2000, s. 244; Taudal Poulsen 2010.

⁴⁵ För utförliga översikter om handelssjöfartens marknadsuppdelning, se Zacher 1996, s. 65ff och Cafruny 1987, s. 83-89.

⁴⁶ Se exempelvis RA, YK 2509, vol. 4, ”Sveriges Redareförening. Några synpunkter angående sjöfartsutvecklingen och hamnverksamhetens framtida inriktning”.

⁴⁷ RA, Sveriges Allmänna Exportförening, F1, c, vol. 44, ”Sammanträde på Cellulosaföreningen den 29 september 1959 kl. 15.30 i isbrytarfrågan”; ”Brev Sten Widell – kommandörkapten Per Simonsson den 11 februari 1959”; ”PM beträffande isbrytarfrågan. Sammanträde å Bahcos kontor 23/11 1960 kl 10.00”.

⁴⁸ Statsutskottets utlåtande nr 163/1963

⁴⁹ Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1960, bil. 12, s. 216.

- ⁵⁰ RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 6 februari 1960".
- ⁵¹ RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Brev Svenska Cellulosaföreningen till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 24 oktober 1960"; "Brev Lars Sjunnesson – Gunnar Lange den 24 oktober 1960".
- ⁵² RA, Handelsdepartementet, Konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 6 februari 1960"; "Brev Svenska Cellulosaföreningen till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Handelsdepartementet den 24 oktober 1960".
- ⁵³ RA, Handelsdepartementet, konseljakt den 3 januari 1961, ärende 1, "Marinförvaltningen och Sjöfartsstyrelsen; angående anslag till statens isbrytarverksamhet för budgetåret 1961/62 (Dnr K 934:1), bilaga B".
- ⁵⁴ Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1961, bil. 12, s. 186-187.
- ⁵⁵ Ojala & Kaukiainen 2012, s. 145-146.
- ⁵⁶ Katzenstein 1985, s. 30-37.
- ⁵⁷ Katzenstein 1985, s. 31-32.
- ⁵⁸ Katzenstein 1985, s. 29.

