RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906. Första Kammaren. N:o 52.

Måndagen den 21 maj, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Upplästes och godkändes sammansatta stats- och bankoutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser:

n:o 149, till fullmäktige i riksgäldskontoret, i anledning af fullmäktiges i riksbanken och riksgäldskontoret framställning om upplåtelse till riksbanken med äganderätt af visst område å Helgeandsholmen med därå uppförd byggnad för banken; samt

n:o 150, till fullmäktige i riksbanken, i samma ämne.

Upplästes och godkändes konstitutionsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 151, till Konungen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53 regeringsformen samt §§ 10 till och med 22, äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 152, angående de i 63 § regeringsformen föreskrifna kreditivsummor;

n:o 153, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande af elektriska sättare m. m. för Ellenabbsbatteriet i Karlskrona;

154, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om inköp af mark från Säfveåns aktiebolag till bangårdsanordningar i Göteborg;

n:o 155, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag till påbörjande af en kraftstationsanläggning vid Trollhättan samt angående uppgörelser med enskilda vattenverksägare därstädes m. m;

n:o 156, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående särskildt penningtillskott till vissa värnpliktige;

n:o 157, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af mark från lotten n:o 1 af Dalby kungsgård i Malmöhus län;

n:o 158, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af äganderätten till kronans till Torsebro krutbruk hörande fastigheter;

n:o 159, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående användande af en kronan tillhörig tomt vid Kiiruna järnvägsstation till plats för landstormsförråd;

n:o 160, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående användande af en kronan tillhörig tomt vid Bastuträsks järnvägsstation till plats för landstormsförråd;

n:o 161, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter gårdsägaren Lars Vilhelm Dahlbergs i Piteå hustru Fredrika Vilhelmina Dahlberg, född Nordström;

n:o 162, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter banvakten Johan Werner Stålbergs änka Charlotta Cecilia Stålberg, född Wallin;

n:o 163, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående pension åt aflidna banvakterna Johannes Nilssons och Jöns Perssons änkor;

n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående förvärfvande för statens räkning af Örebro—Svartå järnväg;

n:o 165, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående pension åt aflidne lokomotivmästaren Carl Gustaf Nordströms änka; samt

n:o 166 i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ökad bredd af svängbrospannen å järnvägsbron öfver Göta älf på statsbanan genom Bohuslän.

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 19 och 20 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 159, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernan för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna.

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition (n:o 136) af den 20 april 1906 hade Kungl. Maj:t, under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att

under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder kunde varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernan för uppehållande under åren 1906—1910 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna bevilja ett anslag af 775,000 kronor och däraf å extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 360,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under innevarande år för ändamålet disponera 180,000 kronor.

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

Utskottet hade i nu föredragna utlåtande af anförda skäl hemställt, att Riksdagen med anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition måtte besluta att under de villkor, som i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 20 april 1906 angifna grunder och af utskottet i förevarande utlåtande gjordt uttalande kunde varda af Kungl. Maj:t fastställda, såsom understöd till rederiaktiebolaget Nordstjernan för uppehållande under åren 1906—1910 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna bevilja ett anslag af 510,000 kronor och däraf å extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 240,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att af sistnämnda belopp redan under innevarande år för ändamålet disponera 120,000 kronor.

Herr Enhörning: Utskottet har tillstyrkt ett anslag af 510,000 kronor för uppehållandet af regelbundna ånbåtsförbindelser mellan Sverige och La Plata-länderna i stället för af Kungl. Maj:t äskade 775,000 kronor. Jag vågar emellertid taga kammarens tid några minuter i anspråk för att fästa uppmärksamheten på några synpunkter, som enligt mitt förmenande böra beaktas. Då år 1890 tanken på statsunderstöd för en ångbåtslinje från vårt land till Sydamerika uppstod, tänkte man sig båtar på cirka 2,000 tons kapacitet. Då denna idé för några åt sedan sattes i scen, började man emellertid icke med båtar om 2,000 tons, utan med båtar ända upp till 5,500 tons storlek. Om rederibolaget med dessa stora båtar slagit in på mera kända vägar, men med samma mål, Sydamerika, så hade jag och säkerligen många med mig kunnat fatta och förstå tanken att upparbeta den transatlantiska linjen i fråga med så stora kolosser. Jag menar, att man i så fall borde hafva tänkt på att gå via någon annan transatlantisk hamn eller hamnar, som importera trävaror från Sverige och sålunda försäkra sig om en god utfrakt, dels till dessa hamnar och dels till Sydamerika. Det torde vara allom bekant, att vi exportera rätt stora kvantiteter trävaror, plankor, floorlings, cealings, dörrar, fönster äfvensom en del andra varor till Sydamerika, hvilken export, ehuru den för närvarande till följd af ytterst dåliga konjunkturer där nere är åtskilligt limiterad, dock har uppgått till 120,000 och, om jag icke missminner mig,

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

något år ända till 150,000 standards. Min tanke är således den, att rederibolaget, då det började med så stora båtar, borde för erhållande af en afsevärd utfrakt hafva först tänkt på att låta båtarna anlöpa en eller annan hamn i Sydafrika och sedan styra kosan till La Plata-länderna. Någon tycker måhända, att man i så fall borde först gå till dessa senare länder och sedan till Sydafrika, men som någon returfrakt från sistnämnda världsdel icke kan erhållas, är det nödvändigt att sist angöra Argentina, hvarifrån en ganska afsevärd hemfrakt synes vara att påräkna och hvilken väl så småningom kan ökas. I de flesta fall, för att icke säga i alla fall, finnas goda utfrakter till Kapkolonien, och förlidet år kunde ångbåtstonnaget dit ned med vanliga lastångare icke ens uppdrifvas, hufvudsakligen på grund af en depression i hemfrakterna från Sydamerika. Nu kan man fråga sig, om afstickaren till Sydafrika kan betyda så mycket till följd af tidsförlusten för de varor, som ångbåtarne möjligen skulle föra med sig till La Plata-länderna. För min del tror jag det icke. Resan till Sydafrika tager ej längre tid än till Sydamerika, och resan därifrån till Argentina tager högst 20 dagar, och om lossningen i Afrika beräknas kräfva endast två veckor, skulle detta fördröja ankomsten till Sydamerika med 5 eller på sin höjd 6 veckor. Spelar väl detta någon roll för de varor, som äro destinerade dit? Jag tror det ej. Det spelar så mycket mindre roll, som en dylik afväg inbringar ett ansenligt fraktbelopp, hvarigenom man får, så att säga, garanti för linjens uppehållande i framtiden och icke endast så länge subventionen varar. Hufvudsaken är, att man kan skeppa sina varor från Sverige utan omlastning i andra länder, hvilket ju fördyrar, för att icke säga omöjliggör, vår export. Om saken arrangerades på så sätt, skulle rederiet få en utfrakt, inklusive den till Argentina, af cirka 150,000 kronor, och resultatet skulle då blifva ett annat, då ju returfrakten nu synes vara många gånger större, än hvad utfrakten för närvarande uppgår till. Då behöfde ej båtarna anlöpa Norge, ej heller England annat än för intagande af bunkerkol, hvilket väl torde vara mindre lämpligt för en af svenska staten subventionerad ångbåtslinje. På sidan 21 i utskottets betänkande finner man hvad utfrakten härifrån uppgår till, och inför dessa siffror kan man ej ställa sig annat än skeptisk. Om också frakten ökats något de sista resorna, måste den ökas i betydligt större mån än hittills för att täcka kostnaderna för dessa stora ångare, om ej rederiet skall tvingas att helt enkelt indraga turerna på samma gång statssubventionen upphör, eller kanske redan dessförinnan, om icke detta understöd visar sig tillräckligt. Det är just detta, som jag önskar förekomma med mitt inlägg. Om nu staten offrar ett så stort belopp som en half million kronor, så hoppas man naturligtvis, att traden, då statsunderstödet, som nu antagligen beviljas, upphör, skall vara så upparbetad, att garantier finnas för dess framtida bestånd, ty eljest är statsunderstödet bortkastadt förgäfves. Jag har velat fästa kammarens uppmärksamhet

härpå, ty mäktiga krafter komma säkert att motarbeta ett understöd för en linje till La Plata-länderna via Sydafrika. Rederiet bör därför, om subventionen beviljas, äga rätt att göra den nu af mig angifna afvikelsen i routen.

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

Nu finnes det två svenska linjer på Sydafrika, hvaraf den ena har en nog så stark dansk bismak. Den tyckes hufvudsakligen hafva tillkommit för att tillgodose »The South African Trading Companys» egna behof. Den andra linjen, den s. k. Nike-linjen, är uteslutande svensk, och synes det mig, att ett samarbete mellan den och den s. k. Johnsonska linjen borde kunna äga rum. Slår man in på den bogen, som jag nu angifvit, synes det mig, att traden på Sydafrika och Sydamerika borde kunna framdeles uppehållas utan statssubvention, och skulle det framdeles visa sig, att exporten af helfabrikater ökas i afsevärd grad utan att debet och kredit gå ihop för rederierna, så får man väl än en gång taga i öfvervägande, om ännu ett statsunderstöd bör beviljas eller icke. Såsom villkor för statssubventionens erhållande bör dock staten fordra, att rederierna icke binda sig genom någon som helst »konferensrater» eller andra öfverenskommelser, som kunna fördyra eller omöjliggöra exporten. De tvenne linjerna på Sydafrika hafva, enligt mitt förmenande, uppställt mycket stränga, för att icke säga drastiska befraktningsvillkor, och detta på grund af att de tillhöra en s. k. konferens. Så t. ex. föreskreskrifva de, att frakten, som är rätt rundligt tilltagen, skall betalas vid teckningen af konnossementerna utan något som helst afdrag för assuransen. Hvar i all världen har man hört talas om denna bestämmelse? Vid skeppning på transatlantiska hamnar är brukligt, att en tredjedel, stundom hälften, af frakten betalas på lastningsorten, men då med ett afdrag af 6 % »to cover insurance and all charges», som det heter i certepartiet, men dessa linjer fordra hela frakten kontant utan något afdrag vid teckningen af konnosementerna och tvinga sålunda aflastarne att betala assuransen å frakten, hvilket väl i all rimlighets namn är rederiets skyldighet.

Flera andra villkor, som dessa linjer uppställa, måste ändras och modifieras. Sålunda medgifva de ej den vanliga klausulen »weather permittence», hvarmed afses, att ångbåtarna icke under regnväder få intaga lasten (om denna består af trävaror), som för skeppning till så aflägsna hamnar måste vara fullkomligt torr för att icke taga skada på vägen. Genom lastning under regnväder blir nämligen varan möglig och äfven svart under öfverresan. För öfrigt hafva dessa rederier egna konnossementer, som innehålla många för oss främmande villkor, och det är äfven antagligt, att Johnsonska linjen begagnar sig af dylika, hvarför regeringen bör låta revidera dem och fastslå ett formulär, som skall användas för de båtar, som skola erhålla statssubvention.

Jag har fäst uppmärksamheten på dessa förhållanden och omständigheter, så att bestämmelser härom måtte kunna inflyta i ett blifvande kontrakt, om statssubventionen nu, såsom jag hoppas,

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

beviljas. Jag anhåller följaktligen, herr grefve och talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan, dock med den ändring, att efter orden »mellan Sverige och La Plata-länderna» tillägges »dock med rätt för bolaget att på in- eller utresan låta sina båtar anlöpa andra transatlantiska (sydafrikanska) hamnar.»

Herr Wijk, Ivar: Det är en helt ny princip, som det nu är i fråga, att staten skall gifva sig in på. Jag föreställer mig, att, om detta anslag beviljas, det kommer nya kraf på statskassan i den riktningen, men det har synts mig, att det för industrien skall vara af en ganska stor betydelse att få till stånd en sådan direkt linje mellan Sverige och Argentina.

Den föregående talaren ville nu slå fast såsom villkor för statsunderstödet, att båtarna äfven skulle få gå till andra hamnar och taga frakter. Det föreställer jag mig skulle hindra, hvad man afser att vinna, nämligen en hastig förbindelse mellan vårt land och Argentina. Det är också därför, som utskottet intagit i motiveringen, att svensk hamn skall vara den sista för befraktningen. Båtarna hafva hittills gått upp till Norge, och det har försenat resan med 4 à 5 dagar. Man har velat, att det skall gå så hastigt som möjligt att få ut godset till bestämmelseorten.

Regeringen har för detta understöd begärt tillsammans 775,000 kronor. Utskottet har nedsatt detta till 510,000 kronor. De två första resorna, som rederibolaget Nordstjernans båtar gjorde till Argentina, lämnade i ut- och hemfrakt ett belopp af 75,000 kronor. Det gaf en förlust af 40,000 kronor, men de fyra nästpåföljande resorna lämnade en inkomst på ut- och infrakter af 90,000 kronor, och då omkostnaderna antagas lika, skulle förlusten nedgått till 25,000 kronor. Enligt en uppgift, som visserligen icke står i Kungl. Maj:ts proposition, men som vi fått från rederiet, visar den sista resan endast en förlust på 23,000 kronor Det är sålunda att förmoda, att, ju längre rederiet håller på, in- och utfrakter skola ökas så, att det så småningom kommer att bära sig. Det är också fastslaget, att det skall föra särskilda räkenskaper beträffande ifrågavarande företag, och att om förlusten icke blir den, som man antagit, skall subventionen i samma mån återgå till statskassan.

För min del är jag öfvertygad, att denna linje skall för den svenska industrien blifva till stor fördel, och jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Friherre Beck-Friis, Johan: Herr grefve och talman, mina herrar! När man fick se den här propositionen, fann man naturligtvis, att det var ett mycket vackert och fosterländskt syfte att söka höja vår export, men när jag läste den, började jag draga i tvifvelsmål, huruvida de penningar, som voro afsedde för detta ändamål, skulle befordra den sak, som önskades. Sedan år 1904 har ju rederiaktiebolaget Nordstjernan haft ångbåtar insatta på denna linje mellan

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

Sverige och La Plata-länderna. Dessa båtar hafva tagit frakter såväl från Sverige som från öfriga hamnar. Detta har emellertid gjort, att båtarna icke kunnat hålla reguliära turer, utan mycket ofta blifvit försenade. För den hjälp, som nu skulle lämnas dem, skulle det sättas in som villkor, att de skulle hålla reguliära turer, men såvidt jag kan förstå af utskottets utlåtande och efter hvad jag hört, så är det icke meningen, att det skall blifva flera båtar, utan det är samma båtar, som skola göra turerna. Om det skall lyckas dem att hålla reguliära turer bättre nu än förut, torde vara tvifvelaktigt.

Om man nu ser på exportfrakterna, som de haft, så variera de mellan 3,000 och 39,000 kronor. På de nio resor, som de gjort, har medeltalet af deras frakter varit 16,500 kronor. Detta har icke alls burit sig, utan de hafva också tagit upp frakter från utländska hamnar. Detta skulle enligt statsutskottets föreslagna villkor förbjudas, ty svensk hamn skulle vara sista stationen, där lastning före utresan företoges. Sålunda skola de icke vidare få förtjänst af utländsk frakt, utan få nöja sig med den svenska och således gå med mindre fraktinkomster än förut. Den föregående talaren visade, att fraktresultatet varit ganska godt, men han hade tagit summan på export och importfrakterna. Ser man på siffrorna i statsutskottets utlåtande, så finner man, att importen gått bra, men icke exporten. Om man talar med affärsmän i denna sak, så äro de alldeles på det klara med, att exporten på dessa länder ökats, men exporten *går icke* öfver denna direkta linje. Hvarför? Därför att båtarna icke gå mer än en gång hvarannan månad. Därmed äro exportörerna icke betjänta. De taga hellre sina frakter öfver Hamburg. Därifrån göra nämligen båtar reguliära turer till La Plata-länderna. De gå hvarje lördag på bestämd tid. De hafva hela världsposten med sig. Genom den afgift, de hafva för denna posts befordran, bära båtarna sig. De hafva visat sig villiga att åtaga sig frakter till reducerade priser, ja, så billiga för större och reguliära frakter, att, äfven med inräknande af järnvägsfrakten här i Sverige och omkostnaderna för omlastningen i Hamburg till den tyska linjen, ställer sig dock frakten på den linjen lika billig som frakten på den direkta linjen från Sverige till La Plata-länderna. Då vi hafva att konkurrera med en linje, som är i full gång och som bär sig bra och på hvilken båtarna gå hvarje vecka, så kan jag icke tro, att, äfven om den svenska linjen får statsunderstöd och lyckas uppehålla bestämda turer 1 gång hvarannan månad, de svenska båtarna skola kunna konkurrera med de tyska, synnerligast som, om de skola kunna göra det, de måste hålla frakterna nere lika lågt som de tyska och få sålunda ännu svårare att få affären att bära sig.

Hvad beträffar den förste talarens yttrande om trä- och järnfrakter, tror jag icke, att man får tänka på dem i och för denna reguliära tur, ty både trävaror och järn gå nog på lastångare, afsedda för transporten däraf, utan det är naturligtvis mest helfabrikat, som det här gäller, men de hafva, som sagdt, visat sig med större fördel gå öfver Hamburg.

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

För att visa hvad personer, som äro inne i dessa frågor, anse, skall jag be att få anföra hvad disponenten Wulff i Norrköping yttrat inför konsulatkommittén, på tal om handelsförbindelserna med Argentina. Han sade:

»I Argentina äro kanske de finansiella svårigheterna större än i Sydafrika. Jag skulle för min del icke våga skicka något dit ut utan att först ha betalningen därför i min hand. Där förefinnes äfven svårighet med afseende å kursförhållanden och myntvärdets växling. Det bästa sättet att drifva affärer med Argentina torde vara att vända sig till något handelshus, som etablerat sig där ute, såsom mellanhand. Sådan firma köper varor och exporterar lika mycket, som den importerar. Så göra tyskarna. Vår firma har sålt mycket papper dit ut, men det har alltid gått genom tyska handelshus, som haft filialer på platsen. Genom att importera ungefär lika mycket varor, som de exportera, ha de kunnat undgå de olägenheter, som följa med myntkursens växlingar. Det har nog gjorts många försök från svensk sida att få till stånd affärer på Argentina, men aldrig med större resultat, såvidt jag vet.»

Uti statsutskottets utlåtande står det på sidan 4, hvad kommerskollegium sagt, då det yttrade sig om dessa linjer på La Plata-länderna, nämligen följande:

»Om ock viss ökning af vår export kunde antagas blifva en följd af inrättandet af dylika slags förbindelser, syntes dock för hvarje fall ej kunna förväntas, att denna ökning skulle i tillbörlig mån motsvaras af de ansenliga kostnader för det allmänna, som realiserandet af de af kommittén ifrågasatta planerna skulle medföra. Kollegium hölle i sådant afseende före, att, hvad anginge vårt land, hvilket icke, såsom med åtskilliga andra länder vore fallet, hade behof af direkta förbindelser med aflägsna länder för postbefordran eller för främjande af andra omedelbara statsintressen, en gifven förutsättning för statens ingripande med subventionering för här afsedt syfte måste vara, att de sålunda subventionerade förbindelserna kunde med fog antagas vara i stånd framkalla en stadigvarande exporthandel och trafik af den betydenhet och omfattning, att desamma inom en öfverskådlig framtid kunde erhålla tillräcklig bärkraft att blifva beståndande utan väsentligt understöd från statens sida.»

Jag har utaf personer, som äro fullt inne i dessa förhållanden, hört, att man icke kan antaga, åtminstone icke med någon så när rimlighet, att denna linje kommer att bära sig utan statsunderstöd, och då vi nu hafva en linje, den tyska, som går bra, och de personer, som hafva handel på dessa länder, kunna med fördel använda den, så tror jag, att de penningar, som staten skulle lämna till denna svenska linjes uppehållande, icke komme att blifva till verkligt gagn, utan när de äro slut, så står saken på samma ståndpunkt som förut, och nya anslag måste beviljas. Man skall tänka sig, att hufvudsaken för handels befrämjande i ett aflägset land är, att vi där hafva svenska driftiga agenter, som kunna sköta våra angelägenheter och hålla varorna ute

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

i marknaden, men om varan kommer fraktad på tysk eller svensk ångare, har icke med afsättningen att göra.

På grund af hvad jag från sakkunnigt håll hört och nu tagit mig friheten här anföra, anhåller jag, herr grefve och talman, att få yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr Rettig: År 1898 tillsattes en kungl. kommitté, kallad handels- och sjöfartskommittén, som fick i uppdrag att söka utreda hvad som kunde göras för utvecklingen af vår handel, vår industri och vår sjöfart. En af de viktigaste utvägarna för att verkligen få någon handel med länder på andra sidan oceanen fann kommittén vara att hafva egna direkta kommunikationer. Inom kommittén hade man alla möjliga planer och gjorde kalkyler, hvilken marknad, som skulle vara förmånligast för oss att söka inarbeta den svenska industrien på, och man kom till det resultatet, att detta framtidsland, Argentina, var det, som man först borde tänka på. Kommittén föreslog, som herrarne veta, subvention äfven för direkta ångbåtslinjer från Sverige till Ryssland ochFinland samt Östersjöprovinserna, hvilket ännu icke blifvit af, och hade äfven funderingar på att stödja en linje till Newyork och äfven till Sydamerika. Men hvad man i första rummet tänkte på var Argentina, och en af medlemmarne i kommittén, herr Axel Johnson, som är en framstående skeppsredare och sköter sin sak med en ovanlig energi, sade, att om inte saken kunde ske på annat sätt, skulle han själf bjuda till att sätta in fartyg på denna linje. Båtarna för linjen byggdes, som herrarne kanske veta, i Kiel och äro af utmärkt beskaffenhet. Han började således på egen risk. Den första båten, som gick ut, hade icke mer än 2 à 300 ton last, vid en af de sista turerna var lasten 2,700 ton. Och det är märkvärdigt hvilken mängd olika varuslag det är, som exporteras. Utom separatorer och dylikt, som är kändt öfver hela världen, har det varit lokomobiler, dörrar, fönsterramar, papper, papp och pappersmassa, smidesjärn, hästskosöm, tändstickor, tegel, eldfast lera, glasbuteljer, cement, Eskilstunavaror, Luxlampor etc. Allt detta är saker, som jag blott på måfå antecknade ur förteckningen öfver de exporterade varuslagen.

Nu är det riktigt, som en föregående talare sagt, att för att få omsättning där ute, måste det finnas handelshus, som taga emot varorna, och jag vågar påstå, att dessa helst böra vara svenska. Ett engelskt eller tyskt hus kan visserligen köpa våra varor af intresse för att förtjäna penningar, men något annat syfte ha de heller icke, och de köpa helst det egna landets fabrikat. Nej, svenska handlande måste vi hafva för att i framtiden införa våra produkter, och äfven därvidlag har generalkonsul Johnson tagit ett godt tag. Han har nämligen låtit icke mindre än sju unga män resa dit ut fritt på hans båtar. Af dessa har redan en bildat ett handelshus. De andra hafva haft i uppdrag dels af olika industrier i Sverige att söka arbeta in dem, dels att i allmänhet se till hvad som i

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plata-länderna. (Forts.)

sådant hänseende kan göras. Det är på det sättet det måste gå, och så går det till i Tyskland. När en yngling där kommer på kontor, får han gå som lärling i tre år, men vill han befordras vidare, får han icke stanna hemma, utan han skall till transatlantiska länder, Amerika eller Indien. Och Tyskland har gått framåt, därför att dess affärsmän kunna arbeta och förstå de olika sätten att arbeta och veta från andra länder, hvilka dessas behof och önskningar äro. Olyckan med oss har hittills varit just, att, då vi vändt oss till ett tyskt eller engelskt handelshus, de modeller, som vi tillverka här i Sverige, befunnits icke vara lämpliga för de utländska orterna, icke omtyckta där. Den, som är inne i saken, kan säga, att den där lokomobilen eller den där plogen går icke att sälja i det eller det landet, de vilja ha det annorlunda. Exempelvis vill man på flera orter icke ha våra plogar, emedan de ej hafva den modell, som brukas där. Det duger då icke att säga, att våra svenska modeller äro lika bra, utan man får se till, hur utländingen vill ha dessa saker. Men tro herrarne, att en tysk eller engelsk agent har det ringaste intresse att arbeta upp svensk industri? Han har blott intresse att få sin kommission. Därför är det nödvändigt för oss att få svenska handelshus i transatlantiska hamnar.

Emellertid kan man ju icke kasta sig öfver hela världen på en gång, utan man får välja ett fält, där man först kan tänka sig att komma fram, och enligt mitt förmenande bör detta fält vara Argentina, som gått igenom stora pröfningar, hårda kriser, men nu tyckes vara på god väg framåt. Herrarne veta, att på 1880 och 1890-talen var detta land utsatt för den s. k. Baringska krisen, som satte landet tillbaka för lång tid. Sverige hade förut därstädes ganska lifliga förbindelser både för trävaror och annat, men då krisen kom, vågade man ej längre fortsätta denna affärsförbindelse. Nu har där åter börjat ett uppsving, och det är ett land, som har alla utvecklingsmöjligheter. Jag har icke själf varit där, utan hämtat min kunskap blott från hvad jag läst och hört, men säkert är, att det är ett land, som vi första rummet böra pröfva på.

Men, som sagdt, det skall vara direkta lägenheter. Och emot herr Enhörning vill jag säga, att skola vi vinna målet, måste våra båtar gå fram och tillbaka så fort som möjligt utan att anlöpa några mellanstationer. Att tänka sig, att dessa båtar skulle kunna anlöpa Kap, är omöjligt, det skulle komma att gå alltför långsamt. Enligt min förmodan har herr Enhörning icke rätt satt sig in i saken. Vilja vi skicka trävaror till Kap-kolonien, bör det gå med direkt lägenhet dit, men icke med de båtar, hvarom här är fråga.

Det har också sagts af den siste ärade talaren, att hvad är det värdt att börja med denna linje. Det finnes ju linjer från Hamburg förut, och vi kunna använda dem. Detta blir emellertid icke alls detsamma. Från Hamburg går det visserligen båtar på bestämda tider till Argentina, men dessa varor, som vi skola exportera, fraktas mången gång icke med dem, utan med andra fartyg, som äro

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

afsedda endast för gods. De där regelbundna turerna uppehållas af passagerareångare, och det är ofta man icke kan få sitt gods med dem. De öfriga uteslutande lastlinjerna försöka nog också hålla bestämda turer, men så regelbundet blir det icke. Och för öfrigt, hur kan man tänka sig, att vi skola kunna afpassa så, att en ångare, som går från Stockholm eller Göteborg, inträffar i Hamburg just å sådan tid, att det blir lagom att omlasta till den båt, som går till Argentina. Det är icke tänkbart, att kunna omlasta från den ena båten till den andra, utan varorna måste ligga på kajen i afbidan på den ångare, som skall gå ut. Hvad frakterna beträffar, är jag visserligen icke fullt inne i saken, men jag har erhållit den uppgiften, att det blir dyrare att anlita Hamburg-linjen, ty frakten till Hamburg och omlastningen därstädes är ganska afsevärd. Herr Johnson sade mig, att han helst skulle vilja hålla sådana frakter på sin linje, att frakten från Göteborg till Buenos Ayres blefve densamma som från Hamburg till Buenos Ayres. Och då skulle man hafva frakten från Göteborg till Hamburg och omlastningskostnaderna där i behåll.

Då jag i två eller tre år deltagit i handels- och sjöfartskommitténs arbeten, förstå herrarne, att denna sak är för mig af mycket stort intresse och att det för mig vore en stor tillfredsställelse, om Riksdagen nu biföll detta anslag.

Det sades, att det är bara två båtar på denna linje. Ja, man får krypa, innan man kan gå. Tyskarne började också först att sända sina varor via England för att introduceras i Sydamerika, men insågo snart, att de måste hafva egna fartyg, och i början hade de äfven blott ett par båtar; nu ha de flera reguliära linjer. Holländarne började nyligen med två båtar en dylik trade. Nu ha de sex. Hvarför skola vi icke kunna hoppas på en större export dit ut? Och då kunna flera fartyg sysselsättas.

Det vore bra skada, om Riksdagen icke biträdde utskottets förslag. Visserligen har utskottet nedsatt det af regeringen föreslagna beloppet, men man får väl vara nöjd med hvad utskottet tillstyrkt. Skulle Riksdagen säga nej, så vore det arbete, som herr Johnson nedlagt, om intet. Man kan icke begära för stora uppoffringar från en enskild man, i synnerhet då han bestämt förklarat, att »mina böcker ligga till herrarnes disposition, och den dag de visa, att jag icke behöfver någon subvention vidare, vill jag icke heller ha någon». Jag ber att få tillstyrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet Biesèrt: Jag beklagar, att jag icke hade tillfälle att höra hela baron Beck-Friis' anförande, utan blott slutet däraf, men om jag får döma af hvad jag hörde honom säga, så var det så godt som ord för ord detsamma, som herr Wallenberg anförde i Andra Kammaren. Det gick i stort sedt ut därpå, att man hellre än att med statsmedel understödja en direkt linje Sverige-Argentina borde vända sig till Hamburg och dess frihamn för att begagna de många

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

direkta linjer, som från denna plats gå till jordens olika delar. Man skulle således föra varorna dit och omlasta dem där. Detta under förutsättning, att fraktpriset icke blefve dyrare på sådant sätt än vid en direkt linje, och till min stora förvåning har jag erfarit, att man påstår, att frakterna vid anlitande af Hamburg som mellanhand skulle kunna blifva kanske billigare än vid en direkt ångbåtslinje, understödd af staten. Mina herrar, jag har under många år själf varit afskeppare på Argentina. Jag har sökt undersöka de vägar, som möjligen stodo mig till buds för att få ut mina varor så billigt och bra som möjligt, och jag har kommit till följande resultat: Det är under nuvarande förhållanden icke möjligt, att till pris, med hvilka jag kan konkurrera med andra länder, skeppa ut det, som nu speciellt intresserar mig, nämligen trämassa, på annat sätt än genom att göra upp stora kontrakt med pappersbruk i Argentina och få skeppa kanske 1,000 ton på en gång, så att jag får tillfälle att då och då några gånger om året befrakta en hel ångare. Emellertid har konkurrensen gjort, att vederbörande köpare icke längre äro så hågade för dylika kontrakt, som de voro förr. De vilja ej tillåta afsändaren att skeppa så stora kvantiteter på en gång, utan lastemottagaren önskar numera att få mindre kvantiteter med kortare mellanrum, 5 à 6 hundra ton för hvar gång, eller mindre. Vid de undersökningar jag gjorde, huruvida det var möjligt för mig att skeppa några hundra ton i stöten öfver Hamburg, visade sig detta absolut omöjligt. Fraktkostnaderna blefvo så mycket större, att icke blott den förtjänst, som jag räknade på, skulle ha sprungit sin kos, utan jag skulle lidit åtskillig förlust. Jag vet nu icke, om förhållandena i andra branscher äro annorlunda än i den, där jag arbetar, men det skulle förvåna mig i hög grad, om det rådde alldeles motsatt förhållande.

Jag är därför närmast benägen att tro, att detta tal om att vi skulle kunna vinna större fördelar genom att begagna de tyska linjerna från Hamburg och lämna understöd till linje från svensk hamn till Hamburg är något öfverdrifvet. Jag tror, att det försök, hvarom här är fråga, är värdt all uppmärksamhet. Kanhända, att det misslyckas, och i så fall äro penningarna bortkastade, men, som en talare här framhållit, möjligheten för oss att vinna en afsevärd marknad i detta framtidsland är af sådant värde, att, i jämförelse därmed, den risk, vi åtaga oss, icke är synnerligen stor. Fördelarna af försöket, om det lyckas, skulle vara så stora, att det är väl värdt risken af ett misslyckande.

Här har talats om att denna linje kunde bära sig utan statsunderstöd. Ja, jag tror nog, att det kan bli möjligt längre fram, men hittills har erfarenheten visat, att detta icke gått för sig. Det enskilda bolag, som kastat sig in på detta företag, har utan tvifvel, såvidt man får tro de af notarius publicus vitsordade räkenskaperna, vidkänts åtskillig förlust och icke så liten. Men det har också visat sig, att kvantiteten gods är, om än med några ojämnheter, i stigande. Detta ger mig anledning att tro, att linjen inom jämförelsevis kort tid skall kunna

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

upparbetas, så att statsunderstöd ej vidare behöfves. Emellertid kan man ju, som den siste talaren sade, icke begära, att en enskild man skall finna sig i att år efter år förlora hundratusentals kronor. Det svåraste föret är ju i portgången, och då man nu vill spänna krafterna för att drifva igenom detta företag, som med all sannolikhet skall kunna lämna icke så liten vinst i framtiden, synes mig förslaget om statsunderstöd för sådant ändamål vara väl motiveradt. Detta förslag går ju därpå ut, att man garanterar bolaget en viss summa per år, visserligen fallande, under fem års tid, under villkor bland annat, att så fort den af staten utsedda kontrollanten finner rörelsen hafva växt så, att statsunderstödet icke längre är behöfligt för täckande af förluster, skall det indragas. Vid sådant förhållande kan jag icke finna något som helst skäl för att man skulle för det första afslå anbudet — såvidt man öfver hufvud taget är öfvertygad om lämpligheten att slå in på den väg, regeringen nu föreslagit — men för det andra kan jag icke finna, att utskottet handlat fullt välbetänkt, då det, såvidt jag kan finna, utan egentlig motivering nedsatt det anslag, Kungl. Maj:t föreslagit. Sedan det blifvit mig bekant, att utskottet föreslagit en betydligt lägre subventionssumma, än Kungl. Maj:t föreslagit, satte jag mig i förbindelse med vederbörande rederi för att höra dess mening om utskottets förslag och fick därvid följande svar: »rederiet är öfvertygadt om, att under den närmaste tiden det anslag, utskottet föreslagit, icke räcker till. Rederiet är emellertid benäget att acceptera den summa, som erbjudes, under den förhoppning, att, om rederiet kan visa, att det lidit afsevärd förlust genom denna nedsättning, en kommande Riksdag skall visa sig behjärta detta och fylla skillnaden. I motsatt fall skulle rederiet se sig föranlåtet att icke fortsätta med linjens uppehållande, då det vore uppenbart, att de förluster rederiet redan gjort plus de, som skulle tillkomma genom det nedsatta anslaget, icke rimligen kunde begäras skola bäras af enskilde.» Jag har velat nämna detta, på det kammaren måtte hafva fullt klart för sig innebörden af det beslut, kammaren går att fatta.

Slutligen ber jag få omnämna en sak i utskottets utlåtande, som i någon mån förvånar mig. Sedan utskottet tillstyrkt bifall till Kungl. Maj:ts förslag, på det sätt utskottet ansett lämpligt hvad statsunderstödet angår, säger utskottet: »hvad beträffar de af Kungl. Maj:t föreslagna grunder för bestämmande af villkoren för subventionens åtnjutande, har utskottet endast velat framhålla vikten däraf, att *sista hamnen*, hvari varor för befraktning intagas vid resa till Buenos Ayres, blifver svensk, hvarigenom i afseende å denna befraktning så stor regelbundenhet som möjligt beredes de svenska varuafsändarne. Jag kan mycket väl förstå orsaken till detta utskottets uttalande; utskottet har menat, att för att tillvarataga de svenske varuafsändarnas intressen, bör fartyget, sedan det intagit last i Sverige, afgå direkt till Buenos Ayres utan att anlöpa andra orter, utan att bringa tidsförlust till varuafsändare. Det är naturligtvis en önskvärd och mycket viktig sak för desse, att lasten kommer fram till destinationsorten

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

så fort som möjligt, i beräknad tid. I detta fall finner jag utskottets uttalande synnerligen beaktansvärdt, men jag tror icke, att det medel utskottet föreslagit för att förebygga olägenheterna af ett motsatt förfarande är fullt tillfredsställande, speciellt med den kännedom jag har om västra Sveriges förhållanden. Det torde icke vara kammaren obekant, att åtskilliga fabrikanter i västra Sverige på grund af kommunikationsförhållanden äro så situerade, att de tills vidare äro absolut nödsakade att exportera varor öfver norska hamnar. Om det skulle vara på det sätt, som jag har anledning tro är förhållandet, att liniens båtar komma att börja sin inlastning af gods i Östersjöhamnar samt sluta i Bohuslänska hamnar, skulle det kunna hända, att svenska inlastare, som måste skicka varor öfver sydnorska hamnar, på grund af detta villkor icke komme att få sina varor befordrade med denna linje. Jag anser därför, att detta villkor, i den form det nu fått — d. v. s. det står endast i motiveringen —, föranleder sådan uppfattning, att Kungl. Maj:t skall anse sig förhindrad att i blifvande kontrakt med rederibolaget intaga någon som helst annan bestämmelse till skydd för svenske varuafsändare mot onödig tidsutdräkt än just den, som utskottet på detta sätt formulerat i motiveringen. Jag vet icke, om jag därvidlag fattat utskottet rätt eller icke. Skulle min uppfattning vara riktig, anser jag detta vara ett villkor, som icke är alldeles lyckligt. Skulle jag åter få fatta utskottets formulering på det sätt, att utskottet vill därmed gifva en vink åt Kungl. Maj:t att vid kontraktets affattande fästa vederbörligt afseende vid varuafsändarnes berättigade intresse att få sina varor snabbast möjligt befordrade till destinationsorten, har jag ingen anmärkning att göra däremot.

Herr Wijk, Ivar: Med anledning af herr statsrådet och chefens för finansdepartementet gjorda uttalande ber jag få uttala, att det var utskottets mening, att svensk hamn skulle vara den sista, i hvilken finge infraktas gods.

Herr Enhörning: Jag vill i mångt och mycket instämma med den ärade talaren på Gäfleborgsbänken, men kan af helt naturliga skäl icke gå med på yttrandet, »att jag icke riktigt satt mig in i förhållandena. Han nämnde såsom sin åsikt, att båtarna borde gå direkt härifrån till Argentina, så fort som möjligt fram och tillbaka, utan att anlöpa någon som helst annan europeisk hamn — sålunda utan att taga bunkerkol i England — men om den, hvilken yttrar något dylikt, måste jag hysa samma omdöme, som han nyss fällde om mig.

Jag anser det riktigt och nyttigt, att unge män från Sverige komma ut till andra länder och lära sig köpmannaskap, och på mina resor till utlandet har jag funnit, att London till exempel varit öfversvämmadt af tyska ynglingar, som där utan ersättning arbetat på kontor för att lära sig köpmansyrket. Så borde natur-

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

ligtvis äfven vara fallet med svenske unge män; de borde vara spridda öfver hela världen litet här och där för att på detta sätt lära sig upprätthålla gamla och knyta nya förbindelser, och gifvetvis är det af utomordentligt stor vikt och betydelse, att i transatlantiska hamnar svenska kontor öppnas, för att genom dessa affärer må kunna bedrifvas med en del svenska varor, hvilka väl i sina egna landsmän hafva de bästa förespråkarne.

Den ärade talaren tycktes äfven hafva glömt att se på sidan 21 i betänkandet. Hade han det gjort, skulle han funnit, att utfrakterna icke varit så särdeles stora: för första resan nppgick den till omkring 5,400 kronor, för andra 3,800, för tredje 12,600 och för fjärde 6,111 kronor. Icke finnes väl möjlighet att med sådana utfrakter upprätthålla en förbindelse med ångbåtar, hvilka skola gå direkt från Sverige till Argentina. Det är totalt omöjligt; så pass mycket har jag satt mig in i förhållandena, att jag kan därom uttala en bestämd åsikt, och därför är mitt förslag, att båtarne må tillåtas anlöpa äfven andra hamnar, speciellt de sydafrikanska, där de skulle aflasta andra varor, som kunde erhållas från Sverige. Förbindelser med det lofvande landet Argentina äro af stor betydelse, och om de icke kunna anordnas på sådant sätt, att det bär sig för vederbörande rederi, är gifvet, att de komma att sluta lika snart som de börjat.

Den ärade talaren på västgötabänken tycktes hafva fått den uppfattningen af mitt anförande, att båtarne enligt min åsikt borde anlöpa Kapkolonien för att där intaga last. Så var icke min mening; båtarne skola gå dit för lossning af en del varor, ty i början af en trade som denna kan man icke tänka sig, att båtar om 5,500 ton skola kunna erhålla full frakt till Argentina.

Samma talare fäste äfven vikt vid, att exporten skulle försiggå hastigt samt att båtarne afginge på bestämda tider. Ja, detta är ju en mycket god sak, det förnekar jag för min del ingalunda, men det kan icke vara af synnerligt stor vikt. Hufvudsaken är, att man vet, att båtarne lasta i februari, maj, augusti eller november månader och så vidare. Det är alldeles tillräckligt, att man vet detta; afgångstiderna böra sedan naturligtvis närmare angifvas genom annonsering. Det är väl af vikt, hvad tid båtarne komma fram, men om också andra transatlantiska hamnar anlöpas, kan tiden för deras framkomst likaväl beräknas, och här är ju icke fråga om att sända en separator till en person och en smörkärna till en annan, utan partier af varor måste skickas ut för att uppläggas i Argentina och där distribueras. Att således det skulle ligga så synnerlig vikt uppå, att båtarne gå vid bestämda tider, kan jag för min del icke finna.

Den ärade talaren på östgötabänken ville på allt sätt uppmuntra den tyska linien. Men huru är det möjligt att på sådant sätt gynna den svenska exporten? Det blefve för oss totalt omöjligt. Jag för min del har ofta haft anbud om mindre leveranser af

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

hyflade trävaror på Ostindien; men dessa kunna ej skeppas annat än med omlastning i Hamburg, och denna ställer sig så dyr, att det visat sig komplett omöjligt att tänka på denna export.

Herr finansministern nämnde, att nu ifrågavarande export skulle gå så fort som möjligt och på beräknad tid. Ja, det är ett önskemål, men det är visst icke någon nödvändighet. Hufvudsaken är, att varorna framkomma i beräknad tid — om deras utresa tager 4, 6 eller 8 veckor, spelar mindre roll — samt att möjlighet finnes att direkt från Sverige skeppa varor på transatlantiska hamnar. Endast på detta sätt skall man kunna uppmuntra svensk industri, och på denna grund yrkar jag fortfarande bifall till min hemställan.

Herr Törnebladh: Då jag deltagit i ärendets behandling i statsutskottet och jag finner, att en af dem, som mest ägnade sig åt frågan i utskottet, är frånvarande, anser jag mig böra taga till orda för att säga några ord särskildt i ett afseende, nämligen beträffande det formella, hvartill jag strax skall komma.

Inom utskottet var det nog olika meningar, ehuru de icke funnit uttryck i betänkandet, men under diskussionen tycktes man i allmänhet vara för att anse Argentina för ett framtidsland och att man äfven från svensk sida borde göra något för att uppmuntra och befrämja exportmöjligheterna, hvilka länderna i allmänhet i Europa så mycket hålla på. För att kunna göra det och för att icke blifva öfverflyglade af utlänningen, fäste man uppmärksamheten därpå, att det var nödvändigt, att kommunikationerna vore så regelbundna, som möjligen kunde ske, och icke blott så regelbundna, utan äfven så beräkningsbara som möjligt i afseende på tiden. Man skulle således icke blott beräkna, *när* varorna skulle kunna komma fram, utan man skulle äfven hafva möjlighet att beräkna det rätt hvilket är litet kinkigare, om man gör afstickare på vägen här och där. Det är ju tänkbart, att, om nu subventionen nedsattes på sätt utskottet föreslagit, däraf uppstode vissa svårigheter, men därom skall jag icke vidare yttra mig, då jag icke är tillräckligt sakkunnig för att bedöma den frågan. Men hvad det beträffar, att utskottet ansett sig böra framhålla, att de vore af vikt, att den sista hamnen vore svensk, så skedde det just med afseende därå, att man icke ville gifva några konkurrenter, särskildt på nära håll, några fördelar öfver svenskarna. Det var just talaren från västkusten, som framhöll angelägenheten af att man icke gick in i utländska hamnar — allraminst helt nära — om icke för att kola, hvilket icke kan vara uteslutet.

Nu har den förste talaren sagt, att bolaget skulle hafva rätt att anlöpa andra transatlantiska hamnar både vid utresan och hemresan; ja, det är en utvidgning af Kungl. Maj:ts proposition, så beskaffad, att det är mycket tvifvelaktigt, om icke i själfva verket det är en ny fråga. Jag lämnar alldeles därhän, om man kan lägga

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

en så stark formell tumskruf därpå, men säkert är, att om det också kan framställas proposition på saken, är den icke på något sätt utredd. Ty jag kallar icke för utredning det anförande, som vi här hört eller de påståenden eller möjligen äfven bevis, som härutinnan äro framställda, utan närmare utredning i den vidlyftiga frågan måste ske på det sätt grundlagen stadgar. Och det är så mycket viktigare, att det sker, som den kläm som är föreslagen, nämligen »andra transatlantiska hamnar», icke rätt synes stämma med motiveringen, som egentligen gick ut på Afrika, och Afrika har aldrig varit ifrågasatt af Kungl. Maj:t; och för att bedöma den frågan, om man skulle kunna subvenera en linje till Argentina med afstickare till Afrika, måste man hafva närmare reda på förhållandena i fråga om Afrika, än hvad man nu kan få, äfven om vi skulle hålla på en god stund och åhöra åtskilliga föredrag. För öfrigt vill jag därtill lägga, att om man skulle intaga någonting sådant i klämmen, är det, om någonsin, nödvändigt att ändra motiveringen, så att om yrkande göres, att klämmen skall ändras, så får det icke stå kvar i motiveringen, att »sista hamnen skall vara svensk». Det skall väl i sådant fall gå bort, men därom är icke yrkande framställdt.

Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Herr Lovén: Med anledning af slutorden i finansministerns anförande vill jag upplysa, att det verkligen händt, att ett fartyg, tillhörande denna linje, hvilket först intagit last på västkusten, sedermera afgick till Brevik och där kvarlåg icke fullt två dygn för lastens fyllande. Då utskottet säger, att svensk hamn skall vara den, som sist anlöpes, har det, såvidt jag kan förstå, tänkt på att fartygen i denna trade böra äga viss snabbhet samt komma så fort som möjligt fram, och nog vore det hårdt, om de skulle förbjudas att under än så kort tid använda norsk hamn, i synnerhet om, såsom finansministern nämnde, därigenom skulle beredas gagn för svensk industri och dessutom om på sådant sätt inkomster komme till stånd, hvarigenom det nu ifrågasatta statsunderstödet i framtiden kunde minskas. Om sådant skall tillåtas, är emellertid nödvändigt att icke allenast se på maximitaxan, utan äfven att vederbörande hafva sin uppmärksamhet fästad på minimitaxa, så att icke utlandet på något sätt gynnas på Sveriges bekostnad. Det är endast denna upplysning jag velat lämna, då jag anser billigheten fordra, att man icke så bestämdt, som nu är föreslaget, ifrågasätter, att slutlastning sker i svensk hamn.

Herr Dieden: Enligt min åsikt är man mycken tack skyldig de banbrytare, som med öppen blick för framtidens kraf vågat insätta en kanske väsentlig del af sin förmögenhet för att öppna denna ångbåtslinje, som kan bli så betydelsefull för svensk export. För min del hade jag helst biträdt regeringens förslag, men då

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

Andra Kammaren utan votering bifallit utskottets, vill jag endast yrka bifall till detsamma.

Friherre Gripenstedt: Då jag i utskottet varit med om detta förslag, ber jag få säga, att det var under förutsättning, att motiveringen skulle godkännas oförändrad.

Här har talats om att detta villkor, att sista hamnen skulle vara svensk, vore olämpligt och att det borde vara tillåtet för ett subventioneradt fartyg att äfven anlöpa och slutlasta i norsk hamn. Nej! det är just detta, som utskottet velat förekomma, och min tro är, att om icke detta villkor kommit in, hade utskottets hemställan sett ut på annat sätt. Åtminstone hade det icke såsom nu varit ett enhälligt utskottsbetänkande.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet förklarade, att detta villkor fanns icke i klämmen, utan endast i motiveringen och antydde därmed, att det icke var bindande för Kungl. Maj:t. *Lagligt bindande* för Kungl. Maj:t är det naturligtvis icke, men jag trodde dock, att Kungl. Maj:t tog så mycken hänsyn till motiveringen, att, om det står där och blir Riksdagens beslut, det dock är bindande.

Jag ber för min del få betona, att detta var utskottet mening, och får därför yrka bifall till utskottets förslag oförändradt.

Herr statsrådet Biesèrt: Anledningen till min fråga var just den, att jag ville hafva full klarhet om hvad Riksdagen menade. Efter den debatt, som här i afton förekommit, anser jag, att full klarhet vunnits, och då anser jag också, att det är för regeringen fullt bindande, så att regeringen rättar sig efter ordalagen här i motiveringen jämförd med klämmen.

De upplysningar, jag lämnade rörande förhållandena i västra Sverige, afsåg det sakförhållandet, att det finnes många inlastare i västra Sverige, i Värmland och norra Dalsland, som äro så situerade, att de icke kunna skeppa sina varor öfver någon annan hamn än en sydnorsk. Mig förefaller det hårdt, att icke dessa inlastare skulle få begagna sig af den nu subvenerade linjen till Argentina, utan, såsom jag nämnde, samla gods till en hel stor skeppslast. Jag föreställer mig dock, att det icke är lämpligt att nu göra ändring i utskottets förslag, då Andra Kammaren redan fattat sitt beslut i öfverensstämmelse med detsamma. Jag skall således icke tillråda kammaren att fatta annat beslut än att bifalla utskottets hemställan i den förhoppning, att, om det skulle visa sig några olägenheter, såsom jag befarar, för västra Sveriges ilastare, ändring kan ske vid en annan riksdag.

Herr Enhörning: Den ärade talaren på stockholmsbänken påstod, att motiveringen skulle ändras, för den händelse båtar skulle få rätt att äfven gå till de transatlantiska hamnar, jag afsåg — de

Om understöd för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. (Forts.)

sydafrikanska. Jag kan för min del icke finna detta, ty i utskottets motivering heter det: »har utskottet endast velat framhålla vikten däraf, att sista hamnen, hvari varor för befraktning intagas vid resa till Buenos Ayres, blifver svensk». Det har ingalunda varit min afsikt, att båtarna skulle lasta i sydafrikanska hamnar, utan den sista hamnen, där de skulle få utlast, skulle vara en svensk hamn.

Jag vill emellertid, herr grefve och talman, på grund däraf, att Andra Kammaren redan nu fattat sitt beslut, frångå min hemställan, under förhoppning dock, att, om det visar sig olämpligt att upprätthålla traden med de bestämmelser, som här finnas, en kommande Riksdag kan göra nödvändig ändringar däri.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjordes jämlikt föreliggande yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i nu föredragna utlåtande hemställt samt vidare på afslag därå, och förklarades den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 19 och 20 i denna månad bordlagda utlåtande och memorial:

n:o 160, angående beräkningen af statsverkets ordinarie inkomster, och

n:o 161, med förslag till åtskilliga stadganden att införas i det nya reglementet för riksgäldskontoret,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa betänkanden hemställt.

Föredrogs å nyo sammansatta stats- och lagutskottets den 19 och 20 innevarande maj bordlagda utlåtande, n:o 13, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående understöd af allmänna medel till utflyttningar i följd af laga skiften, dels ock en med föranledande af propositionen väckt motion.

Herr Hedenstierna: I afseende på föredragningssättet tillåter jag mig föreslå, *att* det sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 13 föredrages punktvis, *att* vid punkt 1 det däri intagna lagförslaget föredrages paragrafvis i den ordning paragraferna äro numrerade, *att* därefter föredrages öfvergångsstadgandet, ingressen och rubriken samt *att* paragraferna icke behöfva uppläsas utom i det fall, att därom göres anhållan.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall, hvarefter, vid ärendets företagande till afgörande i nu beslutad ordning kammaren biföll hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Vid förnyad föredragning af sammansatta stats- och lagutskottets den 19 och 20 i denna månad bordlagda memorial, n:o 14, med hemställan om anvisande af ersättning åt sammansatta stats- och lagutskottets sekreterare och vaktbetjäning, biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

Om inrättande af en byrå för tulltekniska upplysningar.

Föredrogs å nyo Första Kammarens tillfälliga utskotts den 19 och 20 innevarande månad bordlagda utlåtande, n:o 11, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående inrättande af en tullteknisk byrå.

I anledning af en inom Andra Kammaren af herr *E. P. W. Röing* m. fl. väckt motion, afseende inrättandet af en tullteknisk byrå, hade Andra Kammaren i enlighet med sitt tredje tillfälliga utskotts hemställan beslutit att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning rörande frågan om inrättande af en sådan byrå, som i motionen afsåges, samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill utredningen gåfve anledning.

Sedan ifrågavarande beslut delgifvits Första Kammaren samt denna kammare hänvisat ärendet till sitt första tillfälliga utskott, hade detta utskott i nu föredragna utlåtande på andragna skäl hemställt, att Första Kammaren, med förklaring att Andra Kammarens beslut ej kunnat oförändradt antagas, ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning rörande frågan om inrättande inom kungl. generaltullstyrelsen af en byrå för lämnande af upplysningar i tullteknisk afseende samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill utredningen gåfve anledning.

Grefve Wachtmeister, Fredrik: Utskottet har icke kunnat tillstyrka Första Kammaren att fatta samma beslut, som Andra Kammaren fattat, hufvudsakligen af den anledningen, att det förekommer vissa uttalanden i motiveringen till motionen och till Andra Kammarens utskotts utlåtande, som icke synts vårt utskott fullt tillrådliga. Det är i korthet sagdt så, att Andra Kammarens utskott har icke tydligt uttalat sig, huru det tänkt sig denna tulltekniska byrå, om den skulle vara en integrerande del af generaltullstyrelsen eller en mer eller mindre självständig institution.

Vidare har Andra Kammarens utskott och äfven motionären talat om att de handelskunnige männen skulle finnas ständigt tillsatta i denna tulltekniska byrå, men det är tydligt, att äfven om man kunde finna handelskunniga män, som skulle vilja åtaga sig detta uppdrag, skulle det vara omöjligt att få personer med sådan kompetens, att de kunde yttra sig i alla frågor. Det har därför synts oss bättre, att den tulltekniska byrån skulle för hvarje särskildt

Om inrättande af en byrå för tulltekniska upplysningar. (Forts.)

tillfälle kunna rådföra sig med kunnigt folk, och därför kunde vi icke tillstyrka motiveringen. Jag ber därför att få föreslå Första Kammaren att godkänna det slut, hvartill vi kommit.

Men det är en redaktionsförändring, som jag skall be att få föreslå. Vi hafva föreslagit: »att Första Kammaren, med förklaring att Andra Kammarens beslut ej kunnat oförändradt antagas, ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla» etc.

Jag ber att få föreslå, att det justeras på följande sätt: »att Första Kammaren, med förklaring att Andra Kammarens beslut ej kunnat oförändradt antagas, ville för sin del besluta, att Riksdagen skall i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla» etc.

Herr Hammarström: Kammarens första tillfälliga utskott förtjänar enligt min mening allt erkännande för det sätt, på hvilket utskottet behandlat den föreliggande frågan, som utskottet, såvidt jag förstår, fört in på en riktig väg, då utskottet till mera normala proportioner reducerat det skrifvelseförslag, som ursprungligen var tilltänkt.

Nog är det sant, som motionärerna och det Andra Kammarens utskott, hvilket behandlat frågan, hafva betonat, att det är ett önskemål att åstadkomma en mera likformig, snabb och säker tullbehandling. Men det synes mig, att Första Kammarens tillfälliga utskott med ganska stort fog afskildt denna fråga från den andra frågan, eller den, som väl egentligen i sig innesluter hufvudsyftet med motionärernas framställning, nämligen om åstadkommande af erforderliga anordningar, för att man efter mönster från Tyskland må kunna lämna varuimportörer tillfälle att på förhand förvissa sig om, efter hvilken tulltaxerubrik de införda varorna komma att tullbehandlas.

Hvad den förra frågan beträffar, synes mig, att utskottet anvisat åtskilliga utvägar, som kunna antagas leda till ganska tillfredsställande resultat, utvägar, som jag äfven tror kunna anlitas utan alltför stora kostnader. Vill man ernå ännu säkrare och bättre resultat, stå nog sådana att vinna, ehuruväl de kräfva betydligt större kostnader. Man har ju i sådant syfte tänkt sig anställande af särskilda experter i tullverkets tjänst, inrättande af tull-laboratorier och andra dylika anordningar. Men det säger sig själf, att med den mängd förtullningsplatser, som finnas här i landet, är det icke möjligt att för närvarande anlita sådana utvägar, utan förutsättningen för att man skall kunna slå in på den vägen är otvifvelaktigt, att man inskränker friheten att importera varor, som i tullbehandlingshänseende erbjuda större svårigheter, till ett jämförelsevis fåtal importhamnar. Det är emellertid en anordning, som ur andra synpunkter torde möta gensägelse, och om man af hänsyn härtill icke vill slå in på antydda väg, tror jag man får nöja sig med de steg i reformerande riktning, som utskottet anvisat.

Om inrättande af en byrå för tullteknisk a upplysningar. (Forts.)

Hvad själfva hufvudfrågan beträffar: möjliggörande att på förhand få upplysningar i afseende på tullbehandlingen, kan den frågan möjligen komma i ett något förändradt läge, i händelse det förslag till handels- och sjöfartstraktat mellan Sverige och Tyskland, som nu föreligger, kommer att af Riksdagen antagas. I slutprotokollet rörande denna traktat finnes intagen en bestämmelse, som leder på följande sätt: »Med hänsyn till de i Tyskland gällande föreskrifter rörande meddelandet af officiella upplysningar i tullsaker är svenska regeringen beredd att så snart som möjligt utfärda bestämmelser, hvarigenom det skall möjliggöras för varuimportörer att på officiell väg erhålla bindande upplysning rörande tullbehandlingen af varor vid deras införsel till Sverige.»

Detta är ju just hvad som i motionen åsyftats. Skulle alltså traktaten antagas, torde den skrifvelse, som nu ifrågasättes, vara öfverflödig, men då det ännu är ovisst, huru det går med traktaten, har jag för min del ingenting att invända mot utskottets förslag om aflåtande af skrifvelsen i fråga. Jag tror äfven, att den organisation, som utskottet har tänkt sig för denna angelägenhets ordnande, är fullt tillfredsställande. Utskottet har betonat, att förhandsupplysningarna måste lämnas af vederbörande myndighet, som har att afgöra tullbehandlingstvister, och således anser utskottet icke — såsom man möjligen skulle tro, ifall man endast läser utskottets kläm — att inom generaltullstyrelsen en särskild byrå bör anordnas för behandling blott af frågor om förhandsupplysningar, utan torde utskottet anse, att dessa böra handläggas jämsides med handläggningen af tullbehandlingstvister. Och då, såvidt jag kan finna, detta fullt tydligt framgår af motiveringen, har jag icke någon erinran att göra mot utskottets förslag.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter kammaren biföll hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt, med den ändring att orden »ville besluta att» utbyttes mot orden »ville för sin del besluta, att Riksdagen skall»;

och som Andra Kammarens i ämnet fattade beslut således ej blifvit oförändradt antaget, skulle jämlikt § 63 riksdagsordningen ärendet till Andra Kammaren återlämnas för vidare behandling.

Vid förnyad föredragning af Första Kammarens tillfälliga utskotts den 19 och 20 i denna månad bordlagda utlåtande, n:o 12, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t om förnyad utredning agående taxa för befordran af personer och resgods å statens järnvägar m. m., biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Rudebeck* från och med den 25 innevarande månad till riksdagens slut.

Justerades åtta protokollsutdrag för denna dag.

Kammaren åtskildes kl. 8,50 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.