

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1922.

Första kammaren.

Nr 21.

Fredagen den 31 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 3 e. m.

Justerades protokollen för den 24 och den 28 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användande av överskott i Djurgårdskassan till säkerställande under år 1923 av Ulriksdals kungsgårds förvaltning och drift;

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande i vissa fall av återbetalningsskyldigheten av till indelt manskap vid armén oriktigt utbetald krigstidshjälp;

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av kostnader för avhjälpande av vissa stormskador inom Älvsborgs fästning och Nya varvet;

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad disposition av medel, anvisade till förändring av undervattenssidotubernerna å vissa pansarbåtar; samt

nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade tjänstledighetsavdrag för viss militär personal.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 76, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt befrielse för riksbanken under viss tid från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld;

nr 77, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående rätt för Konungen att i vissa fall inställa tillämpningen

av 10 § andra stycket i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897 och av § 9 i lagen om rikets mynt den 30 maj 1873; samt

nr 78, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av en garantifond åt ett aktiebolag, avsett att lämna stöd åt inhemska kreditanstalter.

Anmälades och godkändes första sammansatta stats- och andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 80, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad utbildningstid för värnpliktiga av 1922 års klass m. m.; och

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om överföring till hären av vissa marinen tilldelade värnpliktiga av 1921 års klass.

Efter föredragning av ett från andra kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 339, med delgivning av nämnda kammares beslut över dess fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående lägenhetsinnehavares å allmänningar rättsliga ställning, beslöt första kammaren hänvisa detta ärende till sitt andra tillfälliga utskott.

Anmälades och bordlades

statsutskottets memorial nr 26, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslag under riksstatens för tiden 1 januari—30 juni 1923 samt tilläggsstatens för år 1922 femte huvudtitel;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 20, i anledning av väckt motion om ändring av rubrikerna nr 359 och 360 i tulltaxan;

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om utsträckt tillämpning av bestämmelserna i förordningen den 19 augusti 1921 angående tillfällig utvidgning av rätten till tullrestitution eller befrielse från tullavgift vid återutförelse av vissa fartygsmaterialier och skeppsförnödenheter; samt

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående utsträckning i särskilda fall av den i § 13 mom. 5 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor föreskrivna tidsfristen av två år för utförelse eller uppläggning på restitutionsupplag av tullrestitutionsgodis;

första lagutskottets utlåtande nr 10, i anledning av väckt motion

om skrivelse till Kungl. Maj:t angående möjliggörande av försäljning i vissa fall utav med kvarstad belagd lös egendom;

andra lagutskottets utlåtande nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i gällande bestämmelser om vågar;

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående avskaffande av biskops och konsistoriums överinseende över de allmänna läroverken och statens folkskoleseminarier; ävensom

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 7, i anledning av andra kammarens beslut rörande väckt motion (nr 177) om skrivelse till Kungl. Maj:t angående upphävande av de personliga avgifterna till stat, landsting och kommun.

Herr statsrådet Svensson, som tillkännagivit, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr Enhörnings interpellation om byggande av ett havsisbrytarfartyg för statens räkning m. m., erhöll nu ordet och yttrade:

Om byggande av ett havsisbrytarfartyg m. m.

Ledamoten av denna kammare herr Enhörning har med kammarens tillstånd till mig framställt följande frågor:

1) Ämnar regeringen förelägga riksdagen förslag om byggande av ett havsisbrytarfartyg för statens räkning i enlighet med "Vintersjöfartskommitténs för Norrland" förslag för tryggande av sjöfarten icke allenast för Norrland utan även för Östersjön och Västkusten och eventuellt på samma gång befria de i Sundsvalls yttre hamn liggande fem lastångfartygen?

2) Skulle icke regeringen anse det vara av ett stort intresse att låta "Isbrytaren II" efter återkomsten från Öresund göra en tur genom Bottniska viken söder om Kvarken för undersökning av havsisarna och eventuellt på samma gång befria de i Sundsvalls yttre hamn liggande fem lastångfartygen?

Beträffande interpellantens första fråga ber jag till en början att få erinra, att jag redan förut en gång i år haft anledning att inom riksdagen beröra det av Vintersjöfartskommittén för Norrland framlagda förslaget om byggande för statens räkning av ett havsisbrytarfartyg. Anledningen härtill var en inom andra kammaren av herr Lithander till mig framställd interpellation, till sitt innehåll mycket nära sammanfallande med den första av herr Enhörnings till mig riktade frågor. Det torde under sådana omständigheter tillåtas mig att såsom svar å nämnda fråga i huvudsak återropa vad jag inom andra kammaren anfört i anledning av den av herr Lithander till mig riktade interpellationen.

Vid besvarandet av herr Lithanders interpellation erinrade jag inledningsvis om, att några medel för det av interpellanten åsyftade ändamålet — anskaffandet av en statens havsisbrytare — icke beräknats i de för riksdagen framlagda förslagen till tilläggsstat för detta år och riksstat för första halvåret 1923, samt att redan härav torde framgå,

Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. m.
(Forts.)

att regeringen icke ansåge sig kunna göra den av interpellanten berörda anslagsfrågan till föremål för proposition till årets riksdag. Jag förklarade mig vidare fullt ense med interpellanten därutinnan, att det under de svåra isförhållanden, som denna vinter varit rådande, skulle hava varit fördelaktigt, om staten haft till sitt förfogande ett eget havsisbrytande fartyg, som till gagn för sjöfarten kunnat detacheras till trakter, där det bäst behövs, liksom jag ock medgav, att även under mera normala år, då isförhållandena vore mindre besvärande än de under denna vinter gestaltat sig, en statens havsisbrytare borde kunna vara sjöfarten till hjälp och nytta. I och för sig framstode sålunda även enligt min mening anskaffandet av ett dylikt fartyg såsom önskvärt.

Å andra sidan betonade jag emellertid, att anskaffningen och driften av ett isbrytande fartyg av den storlek och maskinstyrka, varom här måste bliva fråga, därest fartyget skulle bliva till verkligt gagn, vore en affär, som droge mycket stora kostnader.

I dylikt hänseende anförde jag bl. a.

Vad angår kostnaderna för själva *anskaffningen* har den s. k. Vintersjöfartskommittén för Norrland beräknat kostnaderna för byggande av ett isbrytarfartyg av ungefär den storlek som Stockholms stads "Isbrytaren II" till icke mindre än omkring 5,000,000 kronor. Även om efter det nu inträdda prisfallet denna kostnadssumma kan väsentligt reduceras, torde kostnaderna för byggandet av ett havsisbrytarfartyg dock alltjämt ställa sig mycket höga. "Isbrytaren II", som ju byggdes på en tid, då helt andra och vida lägre prisförhållanden voro rådande än de, som nu gälla, betingade en sammanlagd kostnad av 1,160,000 kronor. Att kostnaderna, om fartyget skulle byggas *nu*, icke på långt när skulle stanna vid denna summa, lärer vara fullständigt säkert.

Vad *driftkostnaderna* beträffar ställa de sig förhållandevis ändå högre än utgifterna för själva anskaffningen. Driftkostnaderna för "Isbrytaren II", då den är i full verksamhet i Stockholms skärgård lära uppgå till icke mindre än omkring 5,000 kronor per dag, vilket för månad räknat blir c:a 150,000 kronor. Häri ingå försäkringspremier med endast 150 kronor per dag, medan för en expedition utomskärs, försäkringspremierna för månad räknat uppgå till nära 100,000 kronor. För en vinterkampanj av 4 å 5 månader skulle driftkostnaderna för en havsisbrytare sålunda springa upp till bortemot 1/2 miljon kronor.

Skall en havsisbrytare kunna användas jämväl för Norrlands behov, komma emellertid statens utgifter icke att inskränkas till kostnaderna för anskaffning och drift av själva isbrytarfartyget. Vintersjöfartskommittén har nämligen föreslagit en rad särskilda åtgärder, vilka synts kommittén nödvändiga för att vintersjöfart på Norrland i någon större utsträckning skulle bliva möjlig, såsom fyrskeppens förseende med apparater för undervattenssignalering, förbättrande och förnyande

av den nuvarande fyrskeppsmaterielen m. m. för en engångskostnad, som kommittén beräknat till omkring 4,700,000 kronor jämte betydande årliga underhålls- och driftkostnadsanslag.

*Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. nr.
(Forts.)*

Anskaffandet och utnyttjandet av en statens havsisbrytare vore således en fråga av för statsverket synnerligen betydande ekonomisk räckvidd, som med hänsyn till det nuvarande statsfinansiella läget måste tillsvidare skjutas åsido.

Jag uttalade emellertid och jag upprepar det ånyo, att den betydelsefulla frågan om anskaffande av en sådan isbrytare dock synes mig böra bli va föremål för förnyat övervägande, så snart den statsfinansiella situationen kan medgiva åtgärder för frågans lösning.

De nu åberopade, av herr Lithanders interpellation föranledda uttalandena torde i huvudsak innebära svar jämväl å den första av herr Enhörnings till mig riktade frågor. Då herr Enhörning emellertid alternativt ifrågasatt, att de för anskaffandet av en havsisbrytare erforderliga medlen skulle tagas ur det anslag, som riksdagen kunde komma att bevilja för arbetslöshetens bekämpande, vill jag tillägga, att den av herr Enhörning sålunda antydda vägen för frågans lösning knappast synes mig framkomlig. Detta torde framgå redan därav, att medan ämbetsverkens förslag till statsbeställningar hos industrien, avsedda att betalas ur arbetslöshetsanslaget, slutade å icke mindre än omkring 43 miljoner kronor, däri då *icke* inbegripna några kostnader för en havsisbrytare, Kungl. Maj:t icke ansett sig i den för riksdagen i ämnet framlagda propositionen kunna för nu ifrågavarande ändamål avse mera än *15 miljoner kronor*, d. v. s. ungefär en tredjedel av det av ämbetsverken äskade beloppet. För övrigt synes mig frågan om anskaffandet av en statens havsisbrytare vara av den natur, att densamma bör, då medel för ändamålet kunna beredas, i vanlig ordning, d. v. s. genom proposition om anvisande av särskilt anslag å riksstaten, bringas under riksdagens prövning.

Beträffande den andra av interpellanten till mig riktade frågan vill jag endast i korthet uttala, att ehuru det givetvis skulle varit av visst intresse att få utrönt, vilka möjligheter Stockholms stads större isbrytarfartyg äger att taga sig igenom isarna i Bottenhavet, en isbrytar-expedition till dessa farvatten synts mig av statsfinansiella skäl icke för närvarande böra ifrågasättas. Särskilt vill jag framhålla, att de skäl, som föranledde utsändandet av nyssnämnda fartyg till Västkusten — risken för människoliv och fartygsmateriel — icke kunna anföras till stöd för den av interpellanten ifrågasatta expeditionen till Bottenhavet, vilken ju närmast skulle företagas i undersökningssyfte. Jag ber också att få påpeka, att kostnaderna för en dylik expedition säkerligen skulle bli va mycket stora. Att under nuvarande statsfinansiella situation förorda vidtagandet av en så kostnadskrävande undersökningsåtgärd har jag — trots det intresse jag personligen hyser för utvecklingen av Norrlands sjöfartsförbindelser — icke ansett mig kunna göra.

Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. m.
(Forts.)

Herr Enhörning: Herr greve och talman! Jag anhåller att till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet få framföra mitt tack för svaret på min interpellation, ävensom ett tack till regeringen från sjöfartsnäringens målsmän för dess beslutsamhet att sända "Isbrytaren II" till Öresund och västkusten för att bistå där i isen under kortare eller längre tid fastsittande lastångfartyg av olika nationer.

Helt visst har regeringen härigenom givit sjöfartsnäringen icke allenast i vårt land utan även i andra länder en mycket stor och kraftig hjälp, varigenom måhända några av fartygen undgingo faran att lida skador eller totalförlust genom iskrävning eller genom att med isen drivas på grund. I bägge fallen kunde ju sjömännens liv vara utsatta för stor risk. Icke allenast målsmännen för fartygen från vårt land utan även för visso från andra länder samt dessutom lastägare och assuradörer böra därför stanna i stor tacksamhet till regeringen för detta kraftiga handtag. Faran att sända fartyg till Östersjön, ja även till Västkusten och Öresund synes vid denna årstid under kalla vintrar vara mycket stor, men när nu isbrytarhjälp kan påräknas, så torde herrar redare icke framdeles komma att hysa alltför stor fruktan därför.

Om jag nu också till regeringen uttalat mitt tack för den nu lämnade isbrytarhjälpen i södra Sverige, så är min missträkning så mycket större, då jag erfar, att herr statsrådet (regeringen) icke nu vill lyssna till mitt förslag att låta "Isbrytaren II" göra en tur till södra delen av Bottniska viken för undersökning av isförhållandena därstädes under en så kall vinter som denna, varigenom man måhända skulle kunna än närmare fastställa storleken och maskinkapaciteten hos en blivande havsisbrytare för Norrland. En dylik resa hade antagligen ej tagit mer än högst 5 à 6 dagar och kostnaden torde väl ej överstiga kr. 5,000 pr dygn. Jag vill erinra om, att i den kungl. propositionen om anslag för isbrytarfärden begärdes ett förslagsanslag av kronor 250,000.

Jag beklagar högeligen, att herr statsrådet ej velat följa min hemställan att nu låta "Isbrytaren II" göra en provresa till södra Norrland, vilket säkerligen givit ett utslag om havsisarnas mäktighet därstädes, så mycket mer som på samma gång icke mindre än fem lastade ångfartyg kunde hava befriats ur sitt ofrivilliga läge i isen och alltså redan nu fått avgå. Säkerligen hade en dylik tur måhända blivit anledning till en tidigare sjöfart till Norrland i år, om man därigenom hade kunnat konstatera, att havsisarna icke äro så svåra, som man i allmänhet är benägen att föreställa sig, vilket helt naturligt skulle spela en mycket stor roll icke allenast för redarne utan även för affärsmännen att få klart för sig.

Jag hade föreställt mig, att det av herr statsrådet av riksdagen äskade beloppet kr. 250,000 säkerligen skulle kunna täcka kostnaden även för Norrlandsresan utan att behöva överskridas, men då sjöassuransen enbart stigit till kronor 96,000 finner jag, att jag misräknat mig. Jag måste dock säga, att detta belopp synes alltför högt i förhållande till sjöassuransen i skärgården, vilken torde vara minst lika

riskabel som gången till sjöss huvudsakligen i fritt vatten. Måhända skall något av detta belopp ristorneras, eljest synes det mig böra synas i sömmarna, och jag rekommenderar det därför särskilt till herrar statsrevisorer för granskning. Nu säger herr statsrådet, att den månatliga försäkringen av en havsisbrytare torde komma att uppgå till cirka 100.000 kronor i månaden. Däremot vill jag nu säga, att det ej torde vara nödvändigt att försäkra ett dylikt fartyg. Det kan icke gärna gå under på grund av sin starka byggnad och sitt kraftiga maskineri för- och akterut.

Herr statsrådet anför, att för att en havsisbrytare skall kunna användas för Norrland kräves inrättandet av radiotelefonstationer för en engångskostnad av kr. 4,700,000 jämte betydande driftkostnader.

Radioutrustning och undervattenssignaleringsapparater torde nu till en början icke bliva nödvändiga, men väl att stationer för trådlös telegrafi (telefoni) eller gnist torde böra inrättas på samtliga uteliggande fyrskepp samt å sådana långt ut till havs belägna fyrar, vilka sakna telegrafisk förbindelse såsom Understen, Björn, Agö m. fl. Detta kan ej nu och kanske ej senare heller uppgå till ett dylikt belopp — möjligen till några få tiotusental kronor. Detta krav synes mig bliva ganska väl tillgodosett, om till en början dylik trådlös telegrafi eller telefoni inrättas på Understens och Agö fyrar och på Grundkallens fyrskepp — på de flesta fasta fyrar längs kusten har sådan redan anbragts.

Vad åter särskilt byggda eller förstärkta fartyg beträffar, så äro sådana givetvis så mycket bättre och säkrare, men de flesta fartyg som hittills gått upp till och från Norrland vinterdags hava icke haft dylik förstärkning, och allt har gått väl. Endast en eller ett par ångare på väg till eller från Finland, som trotsade en mycket sträng vinter med svåra isförhållanden under kriget, hava gått under.

Sedan vi nu än en gång erfarit, vilka svårigheter en hård vinter kan förorsaka vår sjöfart, som helt enkelt under en längre eller kortare tid kan stoppa våra förbindelser med utlandet, är det vår oundvikliga plikt och skyldighet att fullfölja "Vintersjöfartskommitténs" hemställan att låta bygga ett havsisbrytarfartyg i så nära överensstämmelse med förenämnda kommittés förslag, som erfarenheten nu kräver, dock ej större än att det utan risk kan passera s. k. "Flintrännen" i Öresund och Kalmar Sund.

Jag är av den fulla övertygelsen, att endast *ett* havsisbrytarfartyg kommer att under de närmaste åren kunna fylla behovet icke allenast för Norrland utan även runt kusten från Stockholm till Strömstad. Hamnarna i Norr- och Västerbotten frysa ju tidigast på hösten, och kan isbrytaren då göra tjänst där så länge som behöfligt och sedan i södra Norrland, varest sjöfarten mycket väl kan uppehållas under januari, varefter under svåra vintrar sjöfarten efter denna tid måste anses avslutad. Däremot kan sjöfarten under mildare vintrar mycket väl uppehållas i södra Norrland — från Örnsköldsvik och sydligare hamnar — under hela vintrar. Detta dock endast under den förutsättningen, "att isbrytarhjälp kan erhållas om behöfligt" och att Grundkallens

*Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. m.
(Forts.)*

Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. m.
(Forts.)

fyrskipp får ligga ute även under vintermånaderna. Den sydligare kusten av vårt land tillfryser under svårare vintrar i allmänhet icke förrän i medio av januari, vid vilken tid den norrländska havsisbrytaren i regel torde bliva disponibel att tjänstgöra vid dessa kuster. Alltså skulle — om ej ovanligt hårda vintrar inträffa — endast en statens havsisbrytare bliva nödvändig åtminstone under de närmaste åren, nota bene om vintrarna ej bliva svårare än hittills, så mycket mer som Stockholms stads tvenne isbrytare synas tillfullo kunna uppehålla sjöfarten hit och även — såsom i år — hjälpa till på avlägsnare kuster. Min uppfattning därom är den, att en havsisbrytare ej behöver vara så mycket större och starkare än "Isbrytaren II" — kanske den är tillräcklig — men om nu en ny skall byggas, så torde dock klokheten bjuda att taga storleken och maskinstyrkan något större, vartill erfarenheten från Finland manar oss.

Havsisbrytarfrågan har varit aktuell nu i många år, och en kommitté har utrett frågan, vadan det nu är på tid att på allvar upptaga denna för vår handel och sjöfart så viktiga sak och göra oss fullt konkurrensmässiga med de nya självständiga staterna på andra sidan Östersjön. Bemanning av en havsisbrytare bör verkställas av flottans folk och officerare. Prisfrågan, som nu kommit i normalare läge, får ej längre vara den avgörande. Tvenne av dessa stater hava redan mycket stora havsisbrytare. Finland disponerar icke mindre än fyra starka isbrytare, nämligen: "Murtaja" byggd 1890 om 1,200 ind. hästkrafter, "Sampo" byggd 1897 om 3,000 ind. hästkrafter, "Tarmo" byggd 1907 om 3,850 ind. hästkrafter, "Väinämöinen" — tagen såsom krigsbyte — är större och starkare än någon av de andra och anses vara den förnämsta i Europa.

Estlands havsisbrytare "Svjatagor" — antagligen gemensam med Letland — torde närma sig i storlek och kapacitet den stora finska havsisbrytaren.

Med den kannedom, vi äga om kommersen och isförhållandena på andra sidan Östersjön, kunna vi förvisso vara övertygade om, att dessa länder omöjligligen kunna vara en havsisbrytare förutan. Finland har i vinter haft trenne isbrytare i gång, men då dessa icke ansågos kunna tillgodose dess export under vintermånaderna, har den stora "Väinämöinen" även utrustats, vartill finska riksdagen anslag 1,700,000 mark. Dessutom underhandlar finska staten om att inköpa ett isbrytarskrov "Hansa", vilket skall ombyggas med tvenne propellarar — en i fören och en i aktern — och vara färdigt till nästa vinter. Desslikes umgås man i Finland med planer på att så snart landets valuta förbättrats anskaffa en stor havsisbrytare med tillräcklig bredd för assistering av de stora ångare om 6,000—15,000 tons, vilka detta år insatts i trafik på Finland. Ett sådant fartyg — uppgives det — kostar minst 30 miljoner mark, motsvarande med nuvarande kurs cirka 2 1/2 miljoner, således jämnt hälften av vad sjöfartskommittén beräknat. Härav framgår, av vilken stor vikt det är för detta land att uppehålla vintersjötrafiken, vilken givetvis måste skänka landet många gånger större fördelar än de kolossala kostnader, som det därför får vidkännas.

För Finland torde även en havsisbrytare av stor kaliber och styrka bli nödvändig, emedan det ofta kan påkallas att föra de assisterade ångarna 30 à 40 mil ut i Östersjön i svår is. Mera sällan torde det förekomma hos oss med vårt västligare läge, men det kan dock givetvis bli nödvändigt under svåra vintrar för att skydda fartyg och last. Finlands vintersjöfart — uppgives det — har praktiskt taget sedan 1898 ej varit stoppad, fränsett de dagar isbrytaren varit under reparation.

Om byggande av ett havsisbrytarfartyg m. m.
(Forts.)

Fördelarna av regelbunden exportmöjlighet även under vintermånaderna hava vi ännu icke lärt oss att inse och fullt uppskatta, men givetvis kan en jämnare produktion och hastigare omsättning därigenom uppehållas, varjämte arbetareklassen beredes en längre och jämnare sysselsättning under året, sålunda ökande deras totala årsförtjänst, vilket givetvis är av en mycket stor betydelse. Vad vi i år bekostat för att hjälpa i isen nödställda fartyg är endast en liten bråkdel av vad Finland offrat därpå. Huru länge skola vi överflyglas av våra grannar i öster, vilka draga stora fördelar av vår lojhet och oföretagsamhet att mera effektivt hålla sjöfarten i gång vintertiden till och med för så stora ångfartyg som 6,000—15,000 tons, för vilka de synas beredda, som jag nyss nämnde, att bygga en särskild stor havsisbrytare, allt för att möjliggöra exporten under vintermånaderna? Om vi gjorde på samma sätt, skulle vi kunna bättre tillgodose våra kunder successivt under året, varigenom vår konkurrenskraft skulle bli betydligt större. Vi ligga ohjälpligt under och äro lika ohjälpligt efterblivna Finland vad vintersjöfarten beträffar. Om vi fortsätta på samma sätt, komma våra östra grannar, som redan nu hela året successivt kunna förse sina kunder i andra länder med sina varor, att slutligen konkurrera ut de svenska exportörerna. Fördelen för en importör av att få in "varan" i mån av behov året runt är så stor, att jag icke behöver vidare orda därom. Med den kolossala hjälp finnarna för närvarande och antagligen för många år framåt äga i sin låga valuta, är det för dem den lättaste sak i världen att konkurrera ut oss. Jag nämnde vis-à-vis valutapolitiken förliden riksdag att, då man för 30 pund fick 5,298 finska mark, man samtidigt i Sverige fick endast 498 kronor för 30 pund. Däri ligger en kolossal styrka, som finnarna äga framför oss.

I vårt eget land ropar folket nu i tusental på arbete eller nödhjälp. Mån tro om icke denna arbetsbrist i någon mån beror på våra gamla slentrianmässiga sedvanor, att under vintern skall sjöfarten ovillkorligen ligga nere på hela vår långsträckt östra kust. Om vi allvarligen realisera förslaget att uppehålla vintersjöfarten, dröjer det måhända icke så länge, förrän vi icke kunna vara exporten vintertid förutan, varigenom vi bättre kunna tillgodose våra kunders krav. Det svenska skaplynnet, säger man, vill gärna följa efter exempel från andra länder. Varför hava vi då icke lärt oss något från vår granne på andra sidan Bottniska viken om sjöfartens betydelse? Säkerligen hade en sådan lärdom varit till ofantligt stort gagn och båtnad för oss.

Men å andra sidan, säger någon, vad gagnar det väl! Nu har "Is-

Om byggande
av ett havs-
isbrytarfar-
tyg m. m.
(Forts.)

brytaren II" öppnat hamnarna i söder och väster, och sjöfarten och exporten skola då komma i gång därstädes, ty det är denna landsdels skeppningssäsong. Men vad inträffar? Jo, arbetarna därstädes gå i strejk så snart verksamheten upptages och så snart exporten skall börja, och arbetet får ligga nere. Exporten får vänta. Den behövliga valutan utebliver, säkerligen försvärande den finansiella ställningen såväl för industrien som för landet i dess helhet. I stor utsträckning pågå nu strejker i södra och västra Sverige, omöjliggörande exporten, vars säsong det är i denna landsdel. Och varför? Jo, arbetarna vilja upprätthålla en högre lönenivå än industrien mäktar bära.

Nöd hjälpen är frikostig och principbeslutet för dess erhållande numera lindrigare. När skall vårt folk inse, att arbetslösheten är improduktiv och måste ersättas, om vi icke skola gå under, av produktivt arbete? Därför fordras en lönenivå, som möjliggör produktion. I annat fall kan det, snarare än vi ana, icke bli några som helst löner och icke heller någon nödhjäl. Strejkerna synas igångsättas efter en viss plan. De möta ej något motstånd, ty folket följer i stället för det sunda förståndets röst hellre de oansvariga agitatorerna, och det av dem utlovade understödet hägrar för dem, ty nu är deras tid kommen. Det synes mig, att regeringen borde på det kraftigaste sprida upplysning bland vårt av syndikalister ledda folk, så att dess ögon öppnas, påvisande varthän det leder att förrinta nationens kapital. Ett upplysningsarbete bland folket om den nuvarande situationen, depressionen, dess orsak och verkningar, vore väl ej omöjligt för regeringen att på lämpligt sätt igångsätta, åtminstone på platser, varest arbetsnedläggelser och därav förorsakade lockouter pågå. Det finns mycket gott folk, som förstår och fattar situationens krav, men som icke vågar annat än följa med den av ungdomen ledda strömmen, oaktat faran står tydlig och klar för dem. Ett kraftigt handtag från regeringen här och där, skulle mångenstädes ställa tillrätta de nu sorgliga förhållandena.

Jag begagnar detta tillfälle att andraga ett sorgligt exempel från annat håll. En blockadförklaring med ty åtföljande kraftig agitation har så gott som förhindrat all avverkning i Härjedalen denna vinter. Befolkningen har därigenom gått miste om arbetslöner, representerande minst en halv miljon kronor, uppgives det. Och dock har det alltid sagts, att denna vår provins är mer än andra beroende av sin vinterförtjänst. Det trångmål — kanhända nöd på många håll — detta förorsakar, därom talas det ej, ty nödhjälpen, förmodar jag, träder emellan.

Dessa förhållanden, huru sorgliga de i och för sig själva äro, få ej föra mig alltför långt bort från isbrytarfrågan, vilken, om den löses, skall, jag vågar påstå det, befrämja handeln och kommersen i vårt land i betydligt högre grad än förut och åstadkomma en jämnare produktion året om av våra exportartiklar och skapa flera arbetstillfällen, icke minst vid hamnar och järnvägar.

Jag vågar uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t redan till denna riksdag ville framlägga en proposition, vari äskas ett lämpligt byggnadsanslag för en havsisbrytare, ett anslag som skulle utgå dels i år

på tilläggsstat, dels nästa år och dels under budgetåret 1923—1924 på extra stat, och vågar jag ännu en gång hemställa, huruvida icke denna kostnad kunde helt eller delvis utgå av nödhjälpsmedlen, varigenom arbetet såväl vid bruk, verkstäder som skeppsvarv kunde sättas igång. Kostnaden för isbrytaren, som på grund av infordrade prisuppgifter 1918 beräknades till cirka 5 miljoner kronor, torde väl nu uppgå till ungefär halva priset.

Alltnog, för att Sverige skall kunna behålla sina utländska marknader och avsättningsmöjligheter även i någon mån under vintern, är en statens havsisbrytare av behovet påkallad. Denna så viktiga fråga får ej längre fördröjas.

Herr statsrådet Svensson: Herr talman! Jag skall naturligtvis icke alls på något sätt ingå i debatt med interpellanten på de olika områden, på vilka han svävat omkring och som synas mig ligga betydligt vid sidan av den fråga, som det här gäller. Jag har endast begärt ordet för att göra en enda replik, då nämligen interpellanten syntes vilja bagatellisera de utgifter, som, utöver kostnaderna för anskaffning och underhåll av en havsisbrytare, skulle vara förbundna med en vintersjöfart på Norrland. Vad jag om den saken har anfört, ansluter sig fullständigt till vad vintersjöfartskommittén för Norrland har anfört, och den siffra, 4,700,000 kronor, som jag nämnde, är tagen direkt ur kommitténs betänkande; den representerar kostnaderna för de åtgärder, som denna kommitté ansåg vara nödvändiga för att en av ett havsisbrytarfartyg i övrigt möjliggjord vintersjöfart på Norrland skulle kunna äga rum. Den kritik, som i det fallet interpellanten har framfört, den träffar således den sakkunskap, som har uppgjort detta förslag, till vilket ju herr Enhörning i alla övriga avseenden synes ansluta sig och på vilket han replikerar.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtande nr 25, bankoutskottets utlåtanden nr 21, 22 och 26 samt andra lagutskottets utlåtande nr 9.

Herr Nilsson, Nils Anton, väckte en motion, nr 139, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om automobils katt m. m.

Motionen hänvisades till andra särskilda utskottet.

Herr Rogberg avlämnade en av honom och herr Hult undertecknad motion, nr 140, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till ändring i vissa delar av förordningen angående stämpelavgiften.

Denna motion hänvisades till bevillningsutskottet.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades herr *Thorberg* för tiden den 1—den 25 nästinstundande april för fullgörande av uppdrag att delta i den allmänna Genua-konferensen.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 3,49 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.
