

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1947.

Andra kammaren.

Nr 6.

Lördagen den 1 februari.

Kl. 2 em.

§ 1.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Ledamoten av riksdagens andra kammare fil. kand. och jur. lic. *P. Hj. Fagerholm* är på grund av sjukdom — influensa med betydlig feber — oförmögen att delta i riksdagsarbetet fr. o. m. dagen och tills vidare intygas.

Stockholm den 29 januari 1947.

V. L. Lundberg,
leg. läk.

Härmed intygas att riksdagsman *Carl O. Carlsson*, Bakeröd, Ljungskile, på grund av sjukdom de närmaste 14 dagarna är förhindrad att delta i riksdagsarbetet.

Ljungskile den 29 januari 1947.

Einar Tirén,
leg. läk.

Kammaren beviljade herrar *Fagerholm* och *Carlsson* i Bakeröd ledighet tills vidare från riksdagsgöromålen fr. o. m. den 29 nästlidne januari.

Herr talmannen meddelade, att herr *Andersson* i Mölndal, som vid kammarens sammanträde den 10 januari med läkarintyg styrkt sig från och med samma dag tills vidare vara hindrad att delta i riksdagsgöromålen, den 23 januari åter intagit sin plats i kammaren.

§ 2.

Herr statsrådet *Danielson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 25, angående avgivande av förklaring i enlighet med bestämmelserna i art. 36, mom. 2, i stadgan för den internationella domstolen;

nr 26, med förslag till lag angående ändring i lagen den 7 december 1934 (nr 573) om tillsättning av prästerliga tjänster;

nr 28, angående fortsatt bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva visst undantag från gällande villkor för åtnjutande av rätt till varvsindustrirestitution; och

nr 29, angående anslag till Förenta Nationerna m. m.

Dessa propositioner bordlades.

§ 3.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1947/48 under riksstatsens första huvudtitel, avseende anslagen till hov- och slottsstaterna;

Andra kammarens protokoll 1947. Nr 6.

nr 14, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser försvarsdepartementets verksamhetsområde;

nr 15, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde; och

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, såvitt propositionen avser jordbruksärenden;

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse av visst område till Dorotea kommun i Västerbottens län;

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar m. m.;

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från betalningsskyldighet till kronan på grund av virkesköp; och

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från betalningsskyldighet till kronan på grund av virkesköp.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 2.02 em.

In fidem
Gunnar Britth.

Tisdagen den 4 februari.

Kl. 4.30 em.

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr förste vice talmannen.

§ 1.

Justerades protokollen för den 28 och den 29 nästlidna januari.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Härmed intygas, att riksdagsman *Emil August Gustafson*, Vimmerby, under tiden 18 januari—18 februari 1947 är förhindrad att deltaga i riksdagsarbetet på grund av den 18 januari ådragen axelskada (*Luxatio humeri sin.*).

Västervik den 1 februari 1947.

Nils Bjerner,

leg. läk.

Härmed intygas, att fru *Hildur Alvé*n är sjukskriven och arbetsoförmögen fr. o. m. den 29 januari 1947 i minst 10 dagar på grund av influensa + övre luftvägsinfektion.

Solna den 1 februari 1947.

K. E. Lindeberg,

leg. läk.

Kammaren beviljade herr Gustafson i Vimmerby, som genom kammarens beslut den 21 nästlidna januari erhållit ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar fr. o. m. den 18 januari, fortsatt ledighet t. o. m. den 18 innevarande februari.

Fru Alvé n beviljades ledighet tills vidare fr. o. m. den 29 januari.

Herr förste vice talmannen meddelade, att herr Fagerholm, som vid kammarens sammanträde den 1 februari med läkarintyg styrkt sig från och med den 29 januari tills vidare vara hindrad att deltaga i riksdagsgöromålen, denna dag åter intagit sin plats i kammaren.

Vidare meddelade herr förste vice talmannen, att herr Wiberg, som vid kammarens sammanträde den 10 januari beviljats ledighet från riksdagsgöromålen tills vidare från och med samma dag, under gårdagen intagit sin plats i kammaren.

§ 3.

Herr statsrådet *Myrdal* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 27, angående ersättning från kyrkofonden för övertalig personal vid domänverket;

nr 37, angående godkännande av en mellan Sverige och Nederländerna träffad handelsöverenskommelse;

nr 38, angående godkännande av en mellan Sverige och den belgisk-luxemburgiska ekonomiska unionen träffad handelsöverenskommelse;

nr 39, angående godkännande av tilläggsprotokoll till de mellan Sverige och Italien den 24 november 1945 träffade handels- och betalningsöverenskommelserna; och

nr 40, angående anslag till täckdikningsförsök m. m.

Dessa propositioner bordlades.

§ 4.

Föredrogos var för sig följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till utrikesutskottet propositionen, nr 25, angående avgivande av förklaring i enlighet med bestämmelserna i art. 36, mom. 2, i stadgan för den internationella domstolen;

till behandling av lagutskott propositionen, nr 26, med förslag till lag angående ändring i lagen den 7 december 1934 (nr 573) om tillsättning av prästerliga tjänster;

till bevillningsutskottet propositionen, nr 28, angående fortsatt bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva visst undantag från gällande villkor för åtnjutande av rätt till varvsindustrirestitution; samt

till statsutskottet propositionen, nr 29, angående anslag till Förenta Nationerna m. m.

§ 5.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 1, 14, 15, 18 och 19 samt jordbruksutskottets utlåtanden nr 2—6.

§ 6.

Interpellation. Herr förste vice talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **Kempe**, som anförde: Herr talman! Förstatligandet av enskilda järnvägar synes icke ske i den takt som riksdagen förutsåg då den antog principuttalandet om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Införlivandet av Bergslagernas järnväg med statsbanenätet har äntligen blivit aktuellt, vilket av såväl allmänheten som personalen hälsas med tillfredsställelse. Det är att hoppas att staten icke låter avgörandet om BJ stranda enbart på grund av prisfrågan. Ty varje tidsförlust av förstatligandet av BJ fördröjer enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet med de konsekvenser i ekonomiskt och kommunikationshänseende som detta utan tvivel medför. Förutom att allmänheten är intresserad av att hela järnvägsnätet enhetliggöres inom kortaste möjliga tidrymd är ett snabbt förstatligande också ett starkt personalintresse, då personalens löne- och anställningsförhållanden därmed komma att förbättras högst väsentligt. Det är således angeläget ur allmänhetens och personalens synpunkt att regeringen utnyttjar riksdagens fullmakt till att effektivt påskynda förstatligandet av det svenska järnvägsnätet.

I samband med förstatligandet av Bergslagernas järnväg aktualiseras en fråga av mera speciell karaktär, som jag hoppas regeringen och då främst kommunikationsministern ägnar uppmärksamhet åt. Det gäller tvenne bansträckor, Dal—Västra Värmlands järnväg och Åmål—Årjäng, vilka järnvägar nu ägas av BJ. Dessa banor byggdes på sin tid med stora insatser och ekonomiska uppoffringar av ett antal kommuner i Värmland och Dalsland. Enligt uppgifter, som jag erhållit och vilkas riktighet jag icke har anledning betvivla, har tillkomsten av nämnda banor satt djupa spår efter sig i kommunernas ekonomi.

Interpellation. (Forts.)

Ännu i dag ha följande kommuner stora lån att amortera och dryga räntor att betala: Arjäng, Sillerud, Silbodol, Svanskog, Järnskog och Arvika. Dessa kommuners järnvägslån uppgå till sammanlagt omkring tre kvarts miljon kronor, och räntorna på lånen variera från 2,9 till 6,25 procent. Jag förmodar att vissa kommuner även i Dalsland äro i samma belägenhet som dessa värmlandskommuner. Det fanns en tid då sillerudskommunen utdebiterade ända upp till fem kronor per skattekrona enbart till räntor å och amortering av järnvägslånen. Denna hårda belastning av kommunernas ekonomi har varit och utgör alltjämt ett allvarligt hinder för utvecklandet av en socialpolitik i enlighet med tidens krav.

Kommunernas insatser för att utbygga vårt kommunikationsnät ha varit av stort ekonomiskt och kulturellt värde icke bara för denna bygd utan för landet i dess helhet. Under kriget kommo dessa bansträckor till stor användning. Kommunerna fingo dock icke njuta frukterna av den ökade trafikfrekvensen under krigsåren. Banorna hade dessförinnan övertagits av BJ.

Det måste väl anses oriktigt, att enstaka kommuner skola behöva göra större ekonomiska uppoffringar än andra för att ordna kommunikationsförhållandena. I ett demokratiskt samhälle bör staten svara för att kommunikationsnätet utvecklas normalt även till områden som äro glest befolkade. I flera decennier ha de omnämnda kommunerna och deras medborgare brandskattats för ett järnvägsbygge, som rätteligen samhället i dess helhet borde ha stått för. I samband med förstatligandet av Bergslagernas järnväg bör därför frågan om kommunernas kapitalinvesteringar i västra Värmlands järnvägar, vilkas aktier i dag äro värdelösa, bli föremål för statsmakternas uppmärksamhet. När nu Dal—Västra Värmlands järnväg och Åmål—Arjäng inom kort, hoppas jag, övergå i statens ägo, bör staten visa sin uppskattning av kommunernas insatser och kompensera dem genom att övertaga eller inlösa järnvägslånen och därmed befria kommunerna från denna belastning av ekonomin.

Med stöd av vad här framhållits hemställer jag om andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande fråga:

Har statsrådet i samband med förhandlingarna om BJ:s förstatligande övervägt frågan om statens övertagande eller eventuella inlösen av de järnvägslån, som vissa kommuner i västra Värmland alltjämt amortera, vilket kapital investerats i de av BJ ägda banorna Dal—Västra Värmland och Åmål—Arjäng?

Denna anhållan bordlades.

§ 7.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.38 em.

In fidem
Gunnar Britth.

Onsdagen den 5 februari.

Kl. 11 fm.

§ 1.

Herr statsrådet *Nilsson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 34, med förslag till lag angående utsträckt tillämpning av lagen den 4 juni 1943 (nr 274) om förlängd giltighetstid för ränte- och utdelningskuponger, m. m.;

nr 35, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 1 november 1940 (nr 924) med särskilda bestämmelser angående patent vid krig eller krigsfara m. m.;

nr 36, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 13 december 1940 (nr 995) om straff för sabotage; och

nr 41, angående rundradion i Sverige.

Dessa propositioner bordlades.

§ 2.

*Svar på
interpellation.*

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet *Myrdal*, som anförde: Herr talman! Herr *Fahlman* har i en till mig framställd interpellation frågat, om jag vidtagit åtgärder i avsikt att påskynda färdigställandet av den för öresundstrafiken avsedda isbrytare, varom 1944 års riksdag fattat beslut och till vilken erforderlig medelsanvisning föreligger?

Den 8 december 1942 avgav 1941 års isbrytarutredning betänkande med förslag till ordnande av statens isbrytarverksamhet. I betänkandet behandlades huvudsakligen organisatoriska frågor, men utredningen föreslog även att ett nytt statligt isbrytarfartyg skulle byggas. I fråga om fartygets maskineri redogjorde utredningen för fyra alternativ, av vilka två avsågo diesel-elektriskt maskineri och propellrar med fasta blad — d. v. s. samma maskintyp som nu användes på statsisbrytaren *Ymer* — och de två övriga dieselmaskineri och propellrar med ställbara blad. Utredningen förordade ett av de senare alternativen, men två av utredningens ledamöter reserverade sig till förmån för maskineri av ymertyp. Bland remissmyndigheterna voro åsikterna delade om vilken maskintyp som vore att föredraga, men i flertalet yttranden förordades det diesel-elektriska maskineriet med propellrar med fasta blad.

Drygt ett år efter det betänkandet avgavs, den 18 februari 1944, framlade Kungl. Maj:t en proposition till riksdagen, som bland annat avsåg anskaffande av ytterligare en statsisbrytare för en beräknad kostnad av högst 5,65 miljoner kronor. Dåvarande departementschefen, statsrådet *Herman Eriksson*, förklarade sig icke beredd att taga ställning till frågan vilket framdrivningsmaskineri som borde väljas för den nya isbrytaren och ansåg att detta borde avgöras först i samband med beslutet om fartygsbyggets igångsättande. Propositionen bifölls av riksdagen den 27 juni 1944.

Genom brev den 22 september 1944 uppdrog Kungl. Maj:t åt marinförvaltningen att verkställa ytterligare utredning rörande lämpligaste typen av fram-

Svar på interpellation. (Forts.)

drivningsmaskineri för det nya isbrytarfartyget och inkomma med definitivt förslag till fartyget. Marinförvaltningens förslag, som avgavs den 6 juni 1945, innebar att isbrytaren skulle utrustas med maskineri av ymertyp, alltså med dieselelektriskt maskineri och propellrar med fasta blad. I samband med att marinförvaltningen avgav sitt förslag, infortrade förvaltningen på grundval av förslaget anbud från ett flertal varv. Enligt anbud i september 1945 beräknades fartyget kunna färdigställas till april—maj 1949 och under vissa förutsättningar till november—december 1948.

Marinförvaltningens förslag remitterades till kommerskollegium, som i utlåtande den 10 november 1945 förklarade att den nya isbrytaren borde utrustas med det maskineri som förordats av isbrytarutredningen, alltså med dieselmaskineri och propellrar med ställbara blad (»Kamewa»-propellrar).

De sakkunniga myndigheter, som yttrat sig i ärendet, kunde sålunda icke enas om vilken av de båda ifrågasatta maskintyperna som borde väljas. Sedan frågan ingående övervägts inom handelsdepartementet fann jag det nödvändigt att underställa det samlade materialet ytterligare teknisk granskning. På mitt förslag beslöt Kungl. Maj:t den 17 maj 1946 att uppdraga åt överdirektören och chefen för statens skeppsprovvningsanstalt H. Nordström att avgiva yttrande i ärendet. Uppdraget gavs alltså icke till skeppsprovvningsanstalten, vilket herr Fahlman uppgivit i sin interpellation.

Den 6 november 1946 avgav överdirektör Nordström sitt utlåtande, vari han förordade att det nya isbrytarfartyget skulle utrustas med dieselmaskineri och propellrar med ställbara blad. Enligt vad jag inhämtat är herr Fahlmans uppgift att skeppsprovvningsanstalten — eller rättare överdirektör Nordström — sedermera skulle ha ändrat mening i maskintypsfrågan utan grund.

Redan några dagar efter det överdirektör Nordströms utlåtande inkommit till handelsdepartementet uppdrog Kungl. Maj:t åt marinförvaltningen att uppgöra nya ritningar till isbrytarfartyget, vilket skulle förses med dieselmaskineri och propellrar med ställbara blad.

Det har meddelats mig att marinförvaltningen, som icke disponerade personal för att inom rimlig tid kunna fullgöra uppdraget, sökt erhålla erforderligt biträde från något av våra största skeppsvarv. I skrivelse till marinförvaltningen den 13 januari 1947 har aktiebolaget Lindholmens varv förklarat, att bolaget ville åtaga sig uppdraget. Det är ännu för tidigt att avgöra, vid vilken tidpunkt nya anbud kunna infordras och när fartygsbygget kan påbörjas, men jag kan försäkra interpellanten att ingen möjlighet att påskynda fartygsbygget kommer att lämnas oförsökt.

Jag beklagar att den nya statsisbrytaren icke blivit färdig till denna vinter, då den skulle ha kommit väl till pass vid isbrytningen i farvattnen runt skånekusten. Detta hade emellertid icke blivit möjligt ens om den byggts enligt marinförvaltningens första förslag.

Härpå yttrade:

Herr **Fahlman**: Herr talman! I den skånska pressen kunde under söndagen läsas följande: »Isen på danska sidan stoppar färjetrafiken till Helsingör. Skånes västkust praktiskt taget isfri. Issituationen lättade i går betydligt på svenska sidan av Sundet, och den is, som i fredags packat sig mellan Ven och fastlandet, drevs av den kraftiga sydostliga vinden över mot danska kusten. Utanför Helsingör har förhållandena så tillspetsats, att de ordinarie färjeturerna på Hälsingborg t. v. måst inställas. Trafiken upprätthålles nu av isbrytarfärjan Mjölner, som utan svårigheter forceerar isbarriären. Mjölner, som i går middag överförde 285 passagerare från Helsingör, har emellertid ingen möjlighet att ta ombord järnvägsvagnar, vilket förorsakat en

Svar på interpellation. (Forts.)

besvärande anhopning av gods i Hälsingborg. På lördagen uppgick antalet vagnar, som skall överskeppas till Helsingör, till mer än 200, och en del av dessa har dirigerats till Malmö för att därifrån transporteras över Sundet. Även vid Falsterbokanalen har läget avsevärt förvärrats, och ute i Kämpingebukten ligger fartyg, som ej kan ta sig fram. 'Hercules', som de senaste dagarna assisterat i dessa farvatten, fick i går hjälp av Röda bolagets 'Harald'.»

Under den kalla årstiden äro sådana uppgifter, som jag nu lämnat från Öresund, ingalunda ovanliga. Det har hänt, att även malmöleden varit blockerad och att trafiken emellan Hälsingborg och Helsingör, då den ej varit alldeles inställd, kunnat upprätthållas med »Mjölner» endast på så sätt, att passagerarna vid kusten fått stiga ner på isen, på vilken de sedan fått ta sig in till respektive stationer. Jag är därför glad över att herr statsrådet lämnat ett så positivt svar på min interpellation, ett svar, som går ut på att herr statsrådet icke kommer att lämna någon möjlighet oförsökt då det gäller att påskynda fartygsbygget. Jag ber att härför få uttala mitt tack.

Nu ligger det hela emellertid så till, att fartygsbygget, som i bästa fall skulle kunnat färdigställas 1948 eller senast 1949, kommer att avsevärt fördröjas. Anledningen härtill är att sakkunskapen ej kunnat enas om fartygets framdrivningsmaskineri och att den ansvariga och beslutande myndigheten velat invänta en utredning, som dock väl knappast kan beräknas komma att lämna någon säkrare vägledning i det avseendet.

Varken i betänkandet eller i överdirektör Nordströms yttrande har jag kunnat finna skäl ägnade att övertyga därom, att några mera betydande skiljaktigheter finnas bland de sakkunniga beträffande alternativen I och III. Båda fartygstyperna skola förses med dieselmotorer. Alternativ III torde förete någon mindre konstruktiv skillnad i förhållande till alternativ I, ymer-typen, och fartyget kommer att förses med propellrar med rörliga blad — Kamewa-propeller. Det framgår av överdirektör Nordströms yttrande, att det av honom och beredningens majoritet förordade systemet ännu icke till alla sina konstruktiva detaljer är fullständigt. Så beroende av sjöfarten som vi äro här i landet kan varje dröjsmål med säkerställandet av isbryartjänsten medföra allvarliga olägenheter. Som läget nu är på isbrytarfronten disponera vi — och det säkerligen för lång tid framåt — endast en isbrytare med »Ymer» effektivitet. Ett fartyg som »Ymer» arbetar i fråga om navigeringen under särdeles svåra förhållanden, då ju som bekant under vintern flertalet prickar och fyrfartyg äro indragna. Även minrisken torde, såsom erfarenheten visat, ännu ej på länge vara eliminerad. Man kan därför räkna med att »Ymer» för längre eller kortare tid kan bli satt ur funktion genom haveri av ett eller annat slag. Det är då av största vikt att ett ersättningsfartyg omedelbart kan insättas och att detta har ett maskineri med största möjliga effektivitet.

Man tvistar här i landet om den ena eller andra typens överlägsenhet, och det kan då för kammaren vara av intresse att höra vilken erfarenhet Förenta staterna ha av isbryartyper, som använts i isbryartjänst runt U. S. A:s kuster, i Beringssund utanför Alaska och vid Grönland, varvid man sannolikt haft större problem att lösa i fråga om påfrestning på material än vi haft i vårt land. Vice amiral Harvey F. Johnson skriver i nr 3 av The Society of Naval Architects and Marine Engineering om de undersökningar, som föregått skapandet av den hittills mest effektiva amerikanska isbryartypen. Den amerikanska kustbevakningen har omsorgsfullt studerat planritningar över utländska isbrytare, inklusive då de tidigaste typerna, som färdigställts före sekelskiftet, och jämfört dem med amerikanska fartyg med kända data och

Svar på interpellation. (Forts.)

prestanda. De utmärkande dragen hos ett antal av dessa fartyg, 39 stycken, visa i hur stor utsträckning man tillgodogjort sig erfarenheterna från decenniernas isbrytarverksamhet. Representativa typer bland de olika främmande modellerna äro de holländska isplogarna, som äro avsedda för nederländska hamnar och floder, »Ymer» — med förpropeller och byggd 1933 i Sverige samt avsedd för Östersjön — och »J. Stalin» utan förpropeller, byggd i Ryssland och avsedd för Norra ishavet. Den utomordentligt lyckade svenska isbrytaren »Ymer» på 4 300 ton och 9 000 hk. erbjöd den bästa möjliga lösningen på problemet att giva en ansenlig maskinstyrka åt ett fartyg med relativt liten längd. »Ymer» fick också tjäna som typ för fartygen i Northwind-klassen, vars dimensioner och prestanda äro följande: längd 81 meter, största bredd 19 meter, djupgående 7,6 meter, displacement 5 040 ton och 10 000 hk., drivande 3 propellrar. Fartygen ha i likhet med »Ymer» diesel-elektriskt maskineri, varigenom den ytterligare fördelen ernås att maskineriet manövreras direkt från kommandobryggan samt att propellrarnas drivningskraft automatiskt stegras vid motstånd i is, vid vissa tillfällen ända upp till 200 procent.

Dessa fartyg ha nu tjänstgjort med utmärkt resultat i nordamerikanska, grönländska och ryska farvatten. De medverkade kraftigt till förstörandet av tyska väderleksstationer på Grönlands ostkust, de bogserade infrusna fartyg ur isen och öppnade segelrännor åt förrådsskepp till de sibiriska hamnarna i Okotska sjön och Norra ishavet. Officerare, som tjänstgjort på dessa isbrytare när de opererade i de nordliga farvattnen, meddela, att fartygen med användande av förpropellern med omkring 4,8 knops fart bröto upp ända till 5 fots fast havsis. Utan att begagna förpropellern kunde de stöta sig igenom 10 fots packis med en hastighet av högst 1 knop.

Men även på närmare håll har ymertypen tilldragit sig en smickrande uppmärksamhet. I Finland beslutades under senare delen av förra året byggandet av en isbrytare med dieselmaskineri och propellrar med fasta blad. Den beslutande kommissionen, som inväntat överdirektör Nordströms utlåtande, hade funnit detta »icke övertygande». En anmärkningsvärd omständighet, som jag icke nu kan förbigå, är det ringa eller obefintliga värde, som kommerskollegium ansett böra tillmätas marinförvaltningens utan tvivel såväl teoretiska som praktiska sakkunskap på detta område. Marinförvaltningens förslag gick ut på — som herr statsrådet också anfört — ett dieselelektriskt maskineri med fasta propellrar — ymertypen. »Ymer» har som bekant varit i tjänst sedan 1933, och marinförvaltningen bör — det är väl en ganska allmänt grundmurad uppfattning — veta vad den därvidlag talar om. Flertalet remissmyndigheter har, som herr statsrådet också framhållit, givit sitt förord åt ymertypen. Ur överdirektör Nordströms yttrande förtjänar följande att anföras: »Driftsäkerheten hos de båda maskinsystemen är emellertid i hög grad beroende av tillförlitligheten av och ändamålsenligheten hos de erforderliga regleringsanordningarna. För båda systemen kräves, att all reglering skall kunna ske från fem olika platser i fartyget. Vid D-systemet torde regleringsproblemet (särskilt med användande av erfarenheterna från 'Ymer') ej innebära några svårigheter. Vid S-systemet (alternativ III) är regleringsanordning för bladens omställning utprovad. Här tillkomma dock bl. a. anordningar för automatisk begränsning av medeltrycket i dieselmotorerna, vilka anordningar annu ej äro slutligt utformade och således ej heller provade. Jag har emellertid fått försäkran från ansvarigt håll vid det företag, som här närmast kan komma i fråga för konstruktionen, nämligen Aktiebolaget Karlstads Mekaniska Verkstad såsom tillverkare av Kamewa-propellrarna, att problemet ej innebär några oöverkomliga konstruktiva svårigheter.

Svar på interpellation. (Forts.)

Hundraprocentig säkerhet kan aldrig uppnås. Man har alltid att räkna med tillfälligheter. Efter de överläggningar jag haft har jag kommit till den övertygelsen, att alla rimliga krav på driftsäkerhet och ändamålsenlighet kunna förutsättas vara uppfyllda vid båda systemen; dock måste, av skäl som ovan sagts, ett visst företräde givas åt D-systemet, d. v. s. det system, det diesel-elektriska, med vilket »Ymer» är utrustad.

Med hänsyn till vad jag sålunda anført av framstående sakkunnigas uppfattning till förmån för ymertypen kan jag icke anse, att tillräckligt starka skäl förelegat för ett beslut om ett fartygsbygge enligt alternativ III, detta så mycket mindre som ifrågavarande fördröjande medfört risker, som jag tidigare anført exempel på.

Herr Holmström: Herr talman! Jag anhåller att korteligen få understryka denna frågas mycket stora betydelse. Det är så, att här sammanfalla skåneintressena med norrlandsintressena. Det är en för den norrländska sjöfarten synnerligen penibel situation, som nu är rådande, då både »Atle» och »Ymer» dirigerats till Skåne och norrlandskusten därför helt saknar isbrytarhjälp. Kommer öresundsibrytaren till, behöva vi icke riskera en sådan situation för norrlandssjöfarten.

Jag vill bara framhålla dessa synpunkter och tacka herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet för hans förstående inställning till denna fråga samt hoppas, att man nu snarast övergår till handlande i frågan.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet Myrdal: Herr talman! Jag vill bara till den mörka skildring herr Fahlman gav av issituationen vid skånekusten göra det fullständigandet, att enligt rapporter som jag fått i dag är det nu svårast på den danska sidan. Med det finns ju risk när som helst, att isen driver över, så att svårigheterna bli värst på den svenska sidan. Issituationen i Öresund har nu blivit så svår, att 1938 års överenskommelse om gemensam svensk-dansk isbrytartjänst sannolikt redan i dag för första gången sättes i kraft.

Vad gäller den fråga, som berördes av herr Fahlman, huruvida man skulle föredraga den ena typen eller den andra, d. v. s. med fast eller rörlig propeller, så var, om jag förstod herr Fahlman rätt, han närmast anhängare av systemet med fast propeller. Här vill jag bara göra den reflexionen, att vi äro vana i riksdagen och regeringen att taga ståndpunkt till svåra tekniska problem som vi icke kunna genomskåda själva. Det är i allmänhet icke så besvärligt, när den tekniska sakkunskapen är samlad om en linje. Men när, såsom i denna fråga, den tekniska sakkunskapen är jämnt delad på två olika linjer och striden på det tekniska området föres med nästan religiös hetta och man i det ena lägret förespar olyckor, om man följer linjen i det andra lägret och tvärtom, då är det naturligtvis svårt att fatta ståndpunkt. Då har den, som bär ansvaret och av riksdagen ålagts att bära ansvaret för att välja system, naturligtvis funnit det angeläget att söka få frågan utredd tekniskt så långt det varit möjligt.

Det är riktigt, att om vi valt ett annat system än det vi slutligen stannade för, så skulle vi sannolikt kunnat sätta i gång litet tidigare. När vi å andra sidan valt det system som vi valt, ha vi gjort det på grund av de utredningar som skett. Bakom det beslut som Kungl. Maj:t fattat efter denna utredning ligger naturligtvis den föreställningen, att vi här ha valt ett alternativ som är väsentligt förmånligare.

Nu är saken klar; Kungl. Maj:t har här fattat det beslut, som riksdagen på sin tid gav Kungl. Maj:t fullmakt att fatta. Nu gäller det bara för alla, som

Svar på interpellation. (Forts.)

här ha ansvaret, inklusive handelsdepartementet, att se till att saken vidare drivas fram så snabbt det går att göra detta. Därför skall icke intresse saknas i handelsdepartementet.

Herr **Fahlman**: Jag medger gärna, att statsrådet haft en mycket svår ställning på grund av att sakkunskapen icke är samlad. Jag kan dock icke förstå, vilka svåra olyckor som skulle kunnat uppstå, om man bestämt sig för att bygga efter en typ som är så väl prövad som just ymertypen.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3.

Föredrogos var efter annan följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och remitterades därvid

till behandling av lagutskott propositionen, nr 27, angående ersättning från kyrkofonden för övertalig personal vid domänverket;

till utrikesutskottet propositionerna:

nr 37, angående godkännande av en mellan Sverige och Nederländerna träffad handelsöverenskommelse;

nr 38, angående godkännande av en mellan Sverige och den belgisk-luxemburgiska ekonomiska unionen träffad handelsöverenskommelse; och

nr 39, angående godkännande av tilläggsprotokoll till de mellan Sverige och Italien den 24 november 1945 träffade handels- och betalningsöverenskommelserna; samt

till jordbruksutskottet propositionen, nr 40, angående anslag till täckdikningsförsök m. m.

§ 4.

Föredrogs den av herr **Kempe** vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, angående statens övertagande eller inlösen av järnvägslån, som vissa kommuner i västra Värmland upptagit för byggandet av bandelarna Dal—Västra Värmland och Ämål—Ärjäng.

Denna hemställan bifölls.

§ 5.

Föredrogos vart efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1947/48 under riksstatens första huvudtitel, avseende anslagen till hov- och slottsstaterna;

nr 14, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser försvarsdepartementets verksamhetsområde;

nr 15, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde; och

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser handelsdepartementets verksamhetsområde; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, såvitt propositionen avser jordbruksärenden;

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse av visst område till Dorotea kommun i Västerbottens län;

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar m. m.;

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från betalningsskyldighet till kronan på grund av virkesköp; och

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från betalningsskyldighet till kronan på grund av virkesköp.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

§ 6.

Interpellation. Ordet lämnades på begäran till

Herr **Pettersson** i Dahl, som anförde: Herr talman! Vid 1943 års riksdag framställde jag en interpellation till dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående ett par planerade autostradabyggen, bland annat en fjärrtrafikled genom Halland.

Enligt en uppgift i pressen vid den tiden skulle det uppgjorda förslaget röra sig om ett vägbygge av mycket stora dimensioner, ett vägbygge som icke kunde anses behövt för vår inhemska trafik och som vi icke kunde anses ha råd att offra kapital och arbete på under då rådande förhållanden. Jag ställde därför den frågan till chefen för kommunikationsdepartementet, om det ifrågavarande vägbyggnadsprojektet utarbetades med hans vetskap eller, därest så icke vore fallet, om han då ansåg att detta arbete helt borde avbrytas.

I sitt svar meddelade chefen för kommunikationsdepartementet, att det pågick utredningar angående en nordsydlig fjärrtrafikled genom Hallands län. Statsrådet meddelade, att frågan aktualiserats genom regionplanarbetet för Göteborg med omnejd. Regionplanekontoret hade gjort framställning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och denna hade i sin tur hos länsstyrelsen i Hallands län hemställt om uppdrag åt vägingenjören i länet att efter nödiga rekognosceringar på marken verkställa förslag till markreservation erforderlig utredning beträffande vägsträckan från Mölndal förbi Kungsbacka till gränsen för regionområdet. Statsrådet poängterade, att denna utredning sammanhängde med det pågående, på lång sikt lagda och redan före världskriget påbörjade regionplanarbetet för Göteborg med omgivningarna och avsåg den starkt trafikerade utfartsvägen från Göteborg söderut.

Däremot förklarade statsrådet, att beträffande den av mig åsyftade utredningen angående övriga delar av rikshuvudvägen genom Hallands län lågo förhållandena annorlunda till. De utredningsuppdrag, som härvidlag meddelats åt vägingenjören, ha, beträffande olika sträckor av vägen, givits genom särskilda beslut av länsstyrelsen den 28 juli 1941 och den 28 september 1942 efter det att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till länsstyrelsen uttalat önskvärdenheten av att preliminära utredningar komme till stånd, i den mån så med hänsyn till utredningens syfte kunde anses påkallat. De av länsstyrelserna givna förordnandena avsågo inte heller utarbetande av arbetsplaner i väglagens mening utan endast preliminära utredningar angående den framtida sträck-

Interpellation. (Forts.)

ningen av vägen Malmö—Göteborg i syfte att skapa ökad klarhet om riksvägens framtida sträckning med hänsyn till uppkommande frågor om partiella förbättringar samt bedömningen av byggnadsplane- och andra frågor. Enligt statsrådets uttalade mening syntes emellertid dessa utredningar icke vara av sådan aktualitet, att de borde fullföljas. Han anförde, att det ville synas, som om dessa utredningar i viss mån fått en större omfattning och vidare syftning än vad som från början avsetts. Statsrådet sade sig också ha för avsikt att, då de dittills gjorda utredningarna kunde anses tillfyllest för det då förevarande behovet, få till stånd ett återkallande av de förordnanden, som länsstyrelsen i Hallands län meddelat. Däremot borde utredningsarbetet fortsätta i vad det gällde Göteborgs regionplaneområde.

Man kan enligt min mening ha rätt att ställa sig mycket skeptisk till tanken på byggandet av en fjärrtrafikled av den projekterade typen. Detta vägbygge skulle ge upphov till många och komplicerade problem rörande bebyggelsen längs hela vägen. Trots att hittills endast torde ha utarbetats arbetsplaner för anläggande av utfartsvägar från Göteborg genom denna stads regionplaneområde, ha redan dylika besvärliga problem dykt upp. Enligt de uppgjorda planerna för rikshuvudvägen från Göteborg söderut kommer denna väg att gå fram i västra utkanten av Kungsbacka stadsområde. Den del av området, som vägen skall gå fram igenom, är stadsplanerad men ännu icke bebyggd. Enligt uppgifter från auktoritativt håll i Kungsbacka hindras staden att använda de marker, genom vilka vägen skulle gå fram. Vägen är stakad och markreservationer torde ha gjorts. De för bebyggelse lämpliga tomtområden, som staden inköpt, kunna således icke bebyggas på grund av denna vägplanering.

Enligt vad från annat håll meddelats komma även andra städer och samhällen att utsättas för olägenheter av liknande slag genom den åsyftade vägplaneringen. Av det förutnämnda interpellationssvaret hade man fått den uppfattningen, att de eventuella planer som förefunnos skulle avvecklas.

Då det är av yttersta vikt att såväl stadskommuner som landsbygdskommuner få klarhet i denna fråga, hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande fråga:

Är statsrådet villig att vidtaga sådana åtgärder, att framtida planering av vägbyggen icke kommer att medföra allvarliga olägenheter, om bebyggelse måste planeras av de olika kommunala myndigheterna inom de områden, genom vilka vägarna skulle komma att gå fram, och att planeringen av den ovan berörda autostradan helt undanröjes?

Denna anhållan bordlades.

§ 7.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 14, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 11.46 fm.

In fidem
Gunnar Britth.