

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1945.

Andra kammaren.

Nr 29.

Lördagen den 16 juni.

Kl. 11 fm.

§ 1.

Justerades protokollet för den 9 innevarande juni.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg och telegram:

Ledamoten av 2:a kammaren, juris licentiaten Per Hj. Fagerholm är på grund av sjukdom — böld — oförmögen att delta i riksdagens förhandlingar under en tid framåt, ca 8 dagar, intygar.

Stockholm den 14 juni 1945.

V. L. Lundberg

leg. läk.

Härmed intygas att riksdagsman Karl Hansson sedan $\frac{15}{6}$ vårdats på samariterhemmet för akut hjärtsvagheter och att han tills vidare ej kan delta i riksdagsarbetet.

Elon Jonsson

leg. läkare.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr Fagerholm under 8 dagar fr. o. m. den 14 juni samt herr Hansson i Skediga tills vidare fr. o. m. den 15 juni.

§ 3.

Anställdes, jämlikt § 65 riksdagsordningen, omröstning över följande av statsutskottet i dess memorial nr 168 föreslagna, av riksdagens båda kamrar godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med första kammaren vill, att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen II: 546

a) godkänna följande personalförteckning för landsfiskalerna m. fl.:

Personalförteckning.

Befattning.

Lönegrad.

Tjänstemän å ordinarie stat.

364 landsfiskaler A 22

Tjänstemän å övergångsstat.

b) godkänna följande avlöningsstat för landsfiskalerna m. fl. att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1945/46:

Andra kammarens protokoll 1945. Nr 29.

Avlöningsstat.

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	kronor 3 357 300
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal	» 2 127 000
3. Arvoden till landsfiskalselever m. fl.	» 158 000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	» 817 000

Summa kronor 6 459 300

Särskilda uppbördsmedel.

Ersättning från Trollhättans, Karlskoga och Askersunds städer	kronor 17 300
---	---------------

Summa förslagsanslag kronor 6 442 000,

c) till *Landsfiskalerna m. fl.*: *Avlöningar* för budgetåret 1945/46 under femte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 6 442 000 kronor,

röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har riksdagen i likhet med andra kammaren, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 546, beslutat

a) godkänna följande personalförteckning för landsfiskalerna m. fl.:

Personalförteckning.

Befattning.

Lönegrad

Tjänstemän å ordinarie stat.

363 landsfiskaler A 22

Tjänstemän å övergångsstat.

b) godkänna följande avlöningsstat för landsfiskalerna m. fl., att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1945/46:

Avlöningsstat.

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	kronor 3 350 300
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal	» 2 132 000
3. Arvoden till landsfiskalselever m. fl.	» 158 000
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	» 817 000

Summa kronor 6 457 300

Särskilda uppbördsmedel.

Ersättning från Trollhättans, Karlskoga och Askersunds städer	kronor 17 300
---	---------------

Summa förslagsanslag kronor 6 440 000,

c) till *Landsfiskalerna m. fl.*: *Avlöningar* för budgetåret 1945/46 under femte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 6 440 000 kronor.

Sedan efter given varsel kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit uppläst, verkställdes omröstning medelst omröstningsapparat, och utföll densamma med 35 Ja och 132 Nej, varjämte 3 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Den omröstning över ovanintagna voteringsproposition, som, enligt ankommet och nu uppläst protokoll, blivit av första kammaren samtidigt anställd,

hade utfallit med 45 Ja och 51 Nej;
 vadan, då därtill lades andra kammarens
 röster eller 35 Ja och 132 Nej,
 sammanräkningen visade 80 Ja och 183 Nej,
 och hade alltså beslut i denna fråga blivit av riksdagen fattat i överensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

§ 4.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Hans excellens herr statsministern **Hansson**, som anförde: Herr talman! I en till mig riktad interpellation har herr Sefve frågat, om jag vore i tillfälle att lämna kammaren en översikt över de åtgärder till förmån för Danmarks och Norges befrielsekamp, som vidtagits med stöd av svenska myndigheter.

Det är med en viss tvekan jag nu går att lämna en sådan översikt. Detta kan nämligen på sina håll måhända uppfattas som en lust att till vår egen berömmelse framhålla vissa svenska åtgöranden. Detta så mycket mera som det icke är möjligt att samtidigt avhandla andra åtgöranden, som varit föremål för kritik. Jag har emellertid icke kunnat finna detta vara en tillräcklig anledning att hålla tillbaka den belysning av vissa svenska insatser, varom interpellanten hemställt. Dessa insatser ha för oss framstått endast som ett fullgörande efter råd och lägenhet av naturliga förpliktelser mot våra nordiska broderfolk. Att därvid i vissa fall måst anlitas osedvanliga utvägar, har berott på de särskilda förhållanden, som varit rådande, och bör icke framställas som något väsentligt i den svenska hållningen. Det har alltid och för alla varit klart, att vi betraktat broderländernas befrielse såsom ett dominerande intresse även för oss. Vi ha upprepade gånger avvisat den tyska tesen, att vad som skedde hos våra grannar icke anginge oss och icke kunde bli föremål för vår inblandning. Därmed har också varit klart, att vi förbehållit oss att efter lägets skiftningar vidtaga de åtgärder, som efter vårt bedömande kunde befrämja det gemensamma nordiska intresset.

Den översikt över sådana åtgärder som jag nu går att lämna har icke kunnat följa en kronologisk ordning utan har sammanställts med hänsyn till åtgärdernas natur.

Jag börjar med den flyktinghjälp som vi i olika former givit. Sverige har som bekant under kriget kunnat bereda fristad åt ett stort antal flyktingar från Norge och Danmark.

Vid ockupationens upphörande uppskattades antalet norska flyktingar härstädes till något över 43 000. Det kan beräknas, att efter ockupationen av Norge sammanlagt omkring 50 000 personer såsom flyktingar överskridit den svensk-norska gränsen. En del av flyktingarna har under kriget tillåtits resa vidare till allierade länder. Sålunda ha i runt tal 5 800 norska medborgare per flyg avrest till England.

Antalet danska flyktingar uppgick vid ockupationens upphörande till i runt tal 18 000.

De norska och danska legationerna ha genom särskilda flyktingkontor haft möjlighet att i största möjliga utsträckning ombesörja de uppgifter av social och administrativ natur, som sammanhängande med flyktingarnas vistelse här i landet. Därigenom ha under kriget omfattande danska och norska förvaltningsorganisationer vuxit upp härstädes. Den danska organisationen har helt och den norska delvis finansierats genom svenska krediter.

De svenska myndigheternas utgifter ha i anledning härav huvudsakligen

Svar på
interpellation.

Svar på interpellation. (Forts.)

kunnat begränsas till vissa kostnader för flyktingarnas mottagande i gränsområdena. Framför allt i fjälltrakterna mot Norge ha under den gångna vintern omfattande åtgärder vidtagits i form av uppläggande av förråd i stugor och kåtor samt anordnande av markpatrullering och flygspaning.

Danska och norska flyktingar ha i största möjliga utsträckning genom arbetsförmedlingen utplacerats i arbete. De ha under kriget utgjort ett synnerligen gott tillskott till den svenska arbetsmarknaden. Som exempel må nämnas att tidvis mer än 10 000 norrmän sysselsatts med skogsarbete. Flyktingar från Danmark ha gjort en värdefull insats framför allt inom textilindustrien. Intellekтуella flyktingar ha anvisats s. k. arkiv- eller assistentarbete. Åtgärder ha därjämte vidtagits för att bereda yngre flyktingar yrkesutbildning.

Vid svenska universitet och högskolor ha under de sista åren ett växande antal danska och norska studenter bedrivit sina studier. I enstaka fall ha också akademiska lärare från våra nordiska grannländer bedrivit forskningar vid våra vetenskapliga institutioner eller meddelat undervisning vid våra akademiska läroanstalter.

Det ligger i sakens natur att svenska myndigheter under de gångna åren genom diplomatiska interventioner eller på annat sätt sökt ingripa till förmån för enskilda danska och norska undersåtar eller grupper av dylika, som tagits i koncentrationsläger eller eljest utsatts för ockupationsmaktens förtryck. I talrika fall ha ingripandena lett till framgång, i många andra har så tyvärr ej varit fallet.

En tysk åtgärd, som på sin tid på det djupaste upprörde svenska folket, var aktionen mot de danska judarna, som inleddes natten till den 2 oktober 1943. Redan dessförinnan, den 23 september, hade svenske ministern i Köpenhamn, envoyén von Dardel, vid ett samtal med Tysklands befullmäktigade, Dr. Best, varnat för den planerade aktionen under hänvisning till den reaktion en dylik åtgärd komme att utlösa i Sverige. Den 1 oktober företog sändebudet i Berlin, envoyén Richert, enligt uppdrag av regeringen en *démarche* i frågan. Under hänvisning till uppgifter om att en deportation till Tyskland av de danska judarna vore omedelbart förestående förfrågade han sig sålunda, huruvida dessa uppgifter hade någon grund. Han framhöll de återverkningar en dylik åtgärd skulle få i Sverige och framförde svenska regeringens erbjudande att i Sverige mottaga samtliga danska judar. Något svar på denna framställning, som påföljande dag publicerades i Stockholm, erhöles ej. lika litet som å en vädjan till förmån för de danska judiska barnen, vilken den 4 oktober framfördes av beskickningen i Berlin.

Trots att de svenska *démarcherna* icke ledde till ett inställande av aktionen mot judarna i Danmark, torde man vara berättigad antaga, att de verkade uppluckrande på de tyska myndigheternas ståndpunkt. I själva verket förelågo snart nog upplysningar, att beslutet om deportation av judarna, vilket torde ha fattats av Hitler själv, mer eller mindre öppet saboterades av vissa underlydande instanser. Omkring 7 500 judar lyckades komma över till Sverige, de flesta på illegal väg, andra med hjälp av provisoriska svenska pass eller med svensk inresevisering. Beskickningen i Köpenhamn lyckades nämligen utverka utresetillstånd för vissa kategorier judar. Omkring 200 danska judar — till övervägande del kvinnor som tidigare haft medborgarskap i Sverige — upptogos dessutom till svenska medborgare.

I svensk-tyska diplomatiska konversationer framhölls särskilt sedan hösten 1943, från svensk sida vid varje möjligt tillfälle med eftertryck, att de svenska tyska förbindelsernas fortsatta gestaltning i främsta rummet komme att bero på huru förhållandena i Danmark och Norge utvecklade sig. Mot denna bakgrund påtalades flerfaldiga gånger sådana åtgärder som masshäktningar och

Svar på interpellation. (Forts.)

massdeportationer, och vad Danmark beträffar gjordes upprepade föreställningar om de danska polisernas frigivande.

Det finns goda skäl antaga, att de allt allvarligare svenska framställningarna verkat återhållande å tysk sida och förebyggt ytterligare våldsåtgärder såväl i Danmark som i Norge.

Den 1 december 1943 framförde som bekant utrikesministern till tyske ministern en enträgen vädjan till tyska regeringen att i de svensk-tyska förbindelsernas intresse tillmötesgå svenska folkets djupt kända önskan, att de inledda åtgärderna mot studenter och lärare vid Oslo universitet måtte inställas och att alldeles särskilt den tillkännagivna avsikten att sända studenterna ut ur landet icke måtte förverkligas. Den 4 december svarade den tyske utrikesministern muntligen i Berlin, att tyska regeringen principiellt avböjde att diskutera norska frågor med svenska regeringen och att den måste bedja svenska regeringen att avhålla sig från inblandning i tysk-norska angelägenheter. Trots denna avvisande tyska hållning synas de svenska démarcherna — den nyssnämnda följdes av ytterligare en ett par veckor senare, varvid svenska regeringen hävdade sin rätt att med tyska regeringen upptaga frågor rörande grannländerna — ha verkat i återhållande riktning å de tyska myndigheterna. I varje fall är det uppenbart, att ett betydligt mindre antal studenter än som ursprungligen avsetts blevo förda till Tyskland.

Förhandenvaron i Tyskland av de deporterade norska studenterna och talrika andra norrmän, som satts i koncentrationsläger där, gjorde det önskvärt att i mån av möjlighet bispringa dessa. Vad de internerade framför allt behövde var födoämnen och läkemedel, och sådana sändes dels såsom postpaket genom »Hjälp Krigets Offer», sedan försändelser genom Svenska röda korset till politiska internerade i Tyskland hösten 1943 förbjudits av de tyska myndigheterna, dels genom utrikesdepartementet till svenska beskickningen i Berlin, som vidarebefordrade dem till norske professorn Seip och dennes medarbetare, vilka funnit vägar att förmedla försändelserna till de internerade.

Professor Seip, som frigavs från tyskt koncentrationsläger vid årsskiftet 1942—43, stod, alltsedan han på våren 1943 fått tillstånd att vistas i Berlin, i nära förbindelse med svenska beskickningen därstädes. Meddelanden och förslag från honom och den krets av norrmän på fri fot i Tyskland, som omgav honom, utarbetades i närmaste samråd med svenska beskickningen och behandlades i Stockholm av utrikesdepartementet och norska legationen. Man tog därvid särskilt sikte på de förhållanden, som kunde förväntas uppkomma vid den emotsedda upplösningen i Tyskland, och man räknade med att de internerade norrmän, som då skulle komma på fri fot, komme att vara i behov av materiell hjälp. För att vara beredd på detta läge inköptes av norska staten och sändes genom utrikesdepartementet fr. o. m. sommaren 1944 sammanlagt 15 å 16 000 femkilospaket med födoämnen och läkemedel, vilka lagrades såväl i Berlin som på andra håll i Tyskland, där svenska beskickningen respektive svenska generalkonsulatet i Hamburg hade sina lokaler. Efter föreställningar från professor Seip och med tanke på den fara, som hotade fångarna i ett kaotiskt tillstånd vid krigsslutet, diskuterades vidare planer på utsändande till Tyskland av en expedition för avhämtande av de internerade i ett dylikt läge. Av ovärderlig betydelse för valet av lagerplatser för paketen, liksom sedermera för den svenska rödakorsexpeditionen, voro de upplysningar om de norska studenternas vistelseorter, hälsoförhållanden m. m., vilka sammanställdes av professor Seip och vidarebefordrades till Stockholm.

Den 7 september 1944 framförde envoyén Richert till tyska regeringen en begäran, att de norrmän, som voro internerade i Tyskland, i främsta rummet de internerade studenterna, måtte frigivas och hemsändas till Norge eller, om

Svar på interpellation. (Forts.)

detta ej kunde medgivas, frigivas i och för resa till och vistelse i Sverige. Gentemot den tyska ståndpunkten att vad som hände i Danmark och Norge ej anginge Sverige underströk envoyén Richert liksom vid många andra tillfällen, att denna tyska ståndpunkt ej ändrade det *faktum*, som man ej kunde komma förbi, att vad som hände i dessa länder vore av den största — och kunde bli av avgörande — betydelse för de fortsatta svensk-tyska förbindelserna. Den svenska ståndpunkten, som oavslåttligt hävdades vid samtal, som svenska beskickningen i Berlin och utrikesdepartementet hade med tyska vederbörande, ledde så småningom till att man å tysk sida, utan att av formella skäl göra invändningar, mottog svenska framställningar avseende förhållandena i Danmark och Norge.

Den för den fortsatta utvecklingen betydelsefulla *démarchen* av den 7 september, å vilken något formligt svar aldrig erhöles, ledde etappvis till resultat. Redan den 27 september meddelade statssekreteraren i tyska utrikesministeriet inofficiellt envoyén Richert, att deportationerna av norrmän till Tyskland upphört och att inga nya transporter av denna art komme att äga rum från Norge till Tyskland. Samtidigt klargjorde han emellertid, att om den svenska pressen skulle göra gällande, att transporterna inhiberats till följd av påtryckningar från svensk sida, kunde man vara säker om att nya transporter skulle följa.

Efter fortsatta svenska framställningar uppnåddes en ny etapp den 2 november, då tyska beskickningen i Stockholm meddelade utrikesdepartementet, att Hitler beslutat till Norge återsända sjuka, i Tyskland internerade norska studenter. Detta beslut ledde till att före årets slut 143 norska studenter återbördades till sitt fädernesland. Med hänsyn till den tyska prestigesympunkten måste det även i detta fall hemlighållas, att återsändandet skett till följd av interventioner från svensk sida. Från tysk sida lät man också förstå, att så småningom, under förutsättning av att publicitet om de svenska *démarcherna* undvekes, alla studenter skulle hemsändas.

Den partiella framgång, som sålunda blev resultatet av höstens *démarcher*, ledde till att man vid de fortlöpande diskussionerna i Stockholm fick intrycket, att det måhända skulle vara möjligt att före krigets slut utverka tillstånd för samtliga internerade skandinavisk förande från Tyskland. Det tedde sig desto angelägnare att så skulle ske som man alltmåra började frukta, att de internerade skulle vid Tysklands sammanbrott utan vidare likvideras. På senhösten förra året framlade minister Ditleff, som hade speciellt uppdrag av norska regeringen att handlägga dessa frågor, ett förslag om utsändande av en svensk rödakorsdelegation till Tyskland för att med tyska regeringen och andra instanser upptaga dessa problem. Vid sakens fortsatta dryftande i Stockholm kom man till den uppfattningen, att största utsikt till framgång skulle föreligga, om direkt kontakt kunde etableras med den tyske inrikesministern och SS-chefen Himmler, som närmast under den tyske statschefen hade inflytande i hithörande förhållanden och som vid den tidpunkt, vilken ansågs lämpligast för en *démarche*, bedömdes ha i sin makt att lämna samtycke till hemsändandet. Man ansåg härvid, efter fortsatt samråd med minister Ditleff och med danska beskickningen, att det bästa skulle vara att bedriva saken genom anlåtande av Svenska röda korset, som också på anmodan förklarade sig villigt härtill. Sedan beskickningen i Berlin ordnat ett sammanträffande, avreste i mitten av februari i år Röda korsets vice ordförande greve Bernadotte till Tyskland för att på regeringens uppdrag söka utverka medgivande till samtliga danska och norska internerades överförande till Sverige. Resultatet härav och utsändandet av ett svenskt militärt rödakors-detachement under befäl av

Svar på interpellation. (Forts.)

överste Björk ävensom denna expeditions framgångsrika verksamhet äro kända, och jag skall här ej närmare ingå därpå.

Under hösten 1944 läto de tyska myndigheterna evakuera civilbefolkningen i större delen av norska Finnmarken, en aktion, som ledde icke blott till nära nog total förstörelse i det utrymda området utan även till de svåraste lidanden för alla de människor, som tvingades övergiva hus och hem. Svenska regeringen sökte i samband härmed hos tyska regeringen utverka tillstånd till en hjälpaktion i Svenska röda korsets regi till förmån för de evakuerade. Det önskade tillståndet erhöles som bekant icke, men den svenska démarchen torde dock ej hava varit utan betydelse. I varje fall kunde man konstatera, att tyskarna vid denna tid insatte bättre transportfartyg för evakueringen av civilbefolkningen i Nordnorge. I detta sammanhang vill jag omnämna ytterligare en démarche, som minister Richert på regeringens uppdrag företog den 6 december, då han till tyska utrikesministeriet framförde en enträgen vädjan att ytterligare förstörelse i Norge ej måtte äga rum. För att icke försvåra ett hänsynstagande till de svenska önskemålen till följd av tyska prestigesympunkter offentliggjordes icke denna démarche, som vid flera tillfällen bragtes i erinran. Något svar på densamma har ej ingått och var ej heller väntat. Fortsatt förstörelse i Norge av ifrågavarande slag förekom emellertid icke därefter.

Utöver de aktioner, för vilka här redogjorts, ha, såsom redan nämnts, oavlåtligt med anlitande av olika vägar interventioner från svensk sida företagits till förmån för enstaka danskar och norrmän samt grupper av dylika. Även om många misslyckanden förekommit, står det höjt över varje tvivel, att till följd av dessa ingripanden många internerade blivit frigivna eller på annat sätt ernått lättnader. Såsom resultat av dessa interventioner må bl. a. nämnas frigivandet ur koncentrationsläger i Tyskland av ett 50-tal danska polismän och ett 50-tal norska studenter — de senare ingående i den grupp av 143 studenter, varom jag förut talat — frigivandet från Grini av ett par 100-tal fångar, överförandet till Sverige av ett 50-tal norska judar, som varit internerade i Norge, samt utverkandet av tillstånd till ökade matransoner åt grinifångarna genom svenska norgehjälpens försorg.

I samband med flyktningströmmen från Danmark uppkom en livlig illegal trafik av huvudsakligen fiskebåtar över Öresund. Till en början pågick denna trafik utan kontroll och planmässighet. Snart nog omhändertogs den dock av personer, som med mod och skicklighet organiserade den på ett sådant sätt, att en förvånande hög grad av effektivitet och säkerhet uppnåddes. Härvid hänvände man sig även till svenska myndigheter, däribland utrikesdepartementet, och från svensk sida lämnades det stöd, som ansågs behöfligt och möjligt att giva. Småningom nådde man så långt, att trafiken drevs av ett antal reguljära linjer med de svenska och danska myndigheternas vetskap och tillstånd.

Med dessa förbindelser ha befordrats icke allenast personer till och från Danmark utan även i båda riktningarna brev och andra postförsändelser av sådan beskaffenhet, att deras innehåll borde undandragas de tyska myndigheterna. Förbindelserna ha även använts för utförsel av olika varor, varav den underjordiska danska motståndsrörelsen varit i behov.

Förbindelserna ha regelmässigt haft sin organisation förlagd till Sverige. Båtarna ha sålunda varit stationerade på olika ställen utefter kusten, och besättningarna ha mellan turerna vistats i Sverige. Besked rörande dirigerandet av båtarna ha utväxlats mellan organisationerna på olika sätt genom i hemlighet överförda meddelanden eller genom användande av vissa ordsammanställningar, och uttryck i dansk och svensk radio. Drivmedel för båtarna ha i stor utsträckning tillhandahållits i Sverige.

Svar på interpellation. (Forts.)

Båtförbindelserna ha under hela tiden övervakats av personal tillhörande säkerhetstjänsten, som alltså haft kontroll över personer, post och gods, som befordrats med båtförbindelserna. Denna polispersonal har därvid samarbetat med de personer, som handhaft ledningen av båtförbindelserna, samt i mångahanda hänseenden underlättat deras verksamhet, t. ex. genom att medverka till att i båtarna inbyggdes s. k. hemliga skott, varest post och gods samt i vissa fall även personer kunde döljas. Samarbete har även varit etablerat med den marina sjökontrollen.

Utförseln till Danmark av varor, som anskaffats i Sverige för motståndsrörelsens räkning, har omfattat även vapen och ammunition. Sålunda ha överförts över 5 200 kulsprutepistoler samt 8 miljoner skott för sådana vapen, 5 000 karbiner samt 1,5 miljoner skott för dessa vapen, ävensom 10 000 handgranater. Vidare ha omkring 400 kolli sjukvårdsmateriel av olika slag tillförts den danska motståndsrörelsen.

Därjämte har transitering genom Sverige under medverkan av svenska myndigheter av vapen, ammunition, sprängämnen och annat gods, avsett för motståndsrörelsen i Danmark, i viss omfattning förekommit från och med augusti 1944. Exempelvis ankommo i januari 1945, efter medgivande av den svenska regeringen, tre snabbgående fartyg till Lysekil från England, medförande sammanlagt omkring 60 ton vapen, ammunition och sprängämnen. Detta parti ompackades här i landet och överfördes på olika sätt till Danmark.

Alltsedan 1941 har från de svenska myndigheternas sida tillstånd lämnats även i fråga om viss trafik med Norge över såväl sjö- som landgränsen. Denna trafik bestod till en början huvudsakligen däri, att norska s. k. kurirer begåvo sig över till Norge för att överbringa meddelanden till den norska motståndsrörelsen och söka kontakt med dess medlemmar. Dessa kurirer ha av socialstyrelsen (sedermera utlänningskommissionen) erhållit tillstånd att vistas inom de för utlännningar förbjudna områdena utefter gränsen. Om dessa tillstånd har säkerhetstjänstens ledning underrättats och därefter vidarebefordrat meddelandena till de lokala polismyndigheterna.

Alltifrån eftersommaren 1944 ha kurirerna medgivits rätt att till Norge transportera vissa föremådenheter av olika slag såsom kläder och livsmedel m. m. Från hösten 1944 ha kurirerna för sitt eget skydd även fått medföra handeldvapen.

Då kurirtrafiken med tiden tog allt större omfattning, bestämdes i februari 1945 att kurirtrafiken skulle bistås men samtidigt kontrolleras av säkerhetstjänsten. Inom säkerhetstjänsten tillsattes för detta ändamål en central förbindelseman i Stockholm, vilken skulle samarbeta såväl med vederbörande norska organ som med lokala svenska polis- och militärmyndigheter. För att åstadkomma ett smidigt samarbete i dessa angelägenheter tillsattes därjämte särskilda norska förbindelsemän i de gränslän, som mest berördes av kurirtrafiken. Samarbetet mellan norrmännen och de svenska myndigheterna har varit gott, och kurirernas resor ha i flera hänseenden underlättats genom åtgärder från de svenska myndigheternas sida. Beträffande kurirtrafikens omfattning kan nämnas, att under krigets sista år mer än 1 000 kurirer begivit sig till Norge under medverkan från de svenska myndigheterna.

Även till Norge har transitering skett av gods, som inkommit hit från utlandet. Liksom all hemlig varuutförsel för den norska motståndsrörelsens räkning har denna transitering ombesörjts av de norska myndigheter, som under kriget varit verksamma i Sverige. Det biträde, som de svenska myndigheterna lämnat, har i allmänhet varit av stödjande och kontrollerande art. Under den sista delen av kriget, då denna utförsel varit av förhållandevis stor omfattning, har den i detalj följts av säkerhetstjänsten, som jämväl i flera hänseenden vidtagit åtgärder för att underlätta densamma.

Svar på interpellation. (Forts.)

Det gods, som på detta sätt vidarebefordrats till Norge, har varit av olika slag såsom vapen, ammunition, sprängämnen, radioutrustning, kläder, livsmedel o. s. v. Vissa mindre vapenpartier ha därjämte inköpts här i landet samt överförts till Norge.

Våren 1945 uttalades från norskt håll önskemålet att utefter svensk-norska gränsen få upplägga förråd av vapen, sprängämnen samt livsmedel och utrustningsartiklar av olika slag. Genom lokala svenska militära och civila myndigheter rekognoscerades i samråd med vederbörande norska organ lämpliga platser för sådana depåer. Viss upplagring av kläder, proviant och annan liknande utrustning påbörjades.

I mitten av april 1945 lämnades medgivande till att depåerna i norra Sverige fingo begagnas även för förvaring av vapen, ammunition och sprängämnen, och i början av maj medgav regeringen, att även övriga depåer fingo tagas i bruk för sådant ändamål. Detta sista medgivande hann emellertid på grund av den snabba händelseutvecklingen icke att utnyttjas i någon nämnvärd omfattning.

Såsom ett led i understödandet av motståndsrörelsen i Norge och Danmark ha även vissa medgivanden lämnats till anordnande av trådlös telefon- eller telegraftrafik.

I detta sammanhang må även erinras om den omfattande utbildning av norska och danska polistrupper som ägt rum i vårt land.

Den norska polisutbildningen började sommaren 1943 i mycket liten skala. Redan från början erhöll utbildningen samma karaktär som vid de svenska fältpolis kompanierna. Det stod nämligen klart, att de norska polismännen under den första tidens tjänstgöring i Norge åtminstone delvis måste kunna framgå som trupp samt att de måste äga förmåga att handha lättare vapen.

På sensommaren 1943 uppkom den tanken, att samtliga unga norrmän, som uppehöll sig i Sverige och som därtill kunde finnas lämpliga, borde utbildas till reservpolismän. De tidigare för utbildning uttagna polismännen skulle utgöra s. k. rikspoliti. Reservpolismännen skulle i motsats till rikspolitiet icke erhålla någon individuell polisutbildning, enär de, efter hemkomsten till Norge skulle uppträda i förband för utförande av större polisuppgifter.

Den 3 december 1943 fattade Kungl. Maj:t vissa beslut, som blevo grundläggande för den fortsatta utbildningen av polistrupper. Denna dag medgav Kungl. Maj:t sålunda, att utbildning av norsk polispersonal, omfattande en reguljär polisstyrka av högst 1 500 man samt reservpolis, uppgående till högst 8 000 man, fick äga rum i riket efter de riktlinjer, som chefen för socialdepartementet bestämde. Sedermera ökades sistnämnda antal till 12 000.

Utbildningstiden för reservpolisen bestämdes ursprungligen till endast 18 veckor. Genom olika beslut förlängdes emellertid denna tid så att utbildningen kom att fortgå ända till dess polistrupperna avreste till Norge i början av maj 1945.

Utbildningen har stått under ledning av en svensk utbildningschef och på de olika lägren har funnits svensk kontrollpersonal, bestående av polismän, vilka delvis tjänstgjort även som instruktörer vid utbildningen. Alltifrån sommaren 1944 har vidare svenskt militärt befäl till ganska stort antal genom försvarsstabens försorg ställts till förfogande såsom instruktörer dels vid den ordinarie utbildningen och dels vid ett stort antal specialkurser av olika slag. Två fälttjänstövningar av större omfattning ha dessutom avhållits med svenska officerare som övningsledare och stridsdomare.

Enligt underhandsmedgivande från socialdepartementet i början av år 1945 har vapenutbildning därjämte ägt rum å en särskild förläggning av medlemmar tillhörande den norska hemmafronten, vilka i hemlighet ankommit till

Svar på interpellation. (Forts.)

Sverige. Såsom instruktörer vid denna utbildning ha tjänstgjort norska officerare, som utbildats i England.

En omfattande materielanskaffning har ägt rum för de norska polistruppernas räkning. Trupperna ha utrustats med vapen, ammunition, fordon, uniformer och annan intendenturmateriel. Från försvarets myndigheter har försållts eller reserverats tyg- och intendenturmateriel till ett värde av sammanlagt 32 650 000 kronor. För försörjning av polistrupperna, sedan de överförts till Norge, har vidare medgivits försäljning av livsmedel och intendenturrustning till ett värde av 16 700 000 kronor.

Dansk polisutbildning har ägt rum efter i huvudsak samma linjer som den norska. Utbildningen har omfattat sammanlagt 3 450 man jämte ett fältpolisdetachement och ett brandkommando. Den har i huvudsak ombesörjts av danska officerare.

Även för de danska polistrupperna har en omfattande materielanskaffning ägt rum. I fråga om vapen och ammunition samt viss annan materiel har anskaffningen varit av större omfattning än som erfordrats enbart för utrustning av den personalstyrka, som utbildats i Sverige. Den avsåg nämligen att tillgodose behov av utrustning även för vissa hemmastyrkor. För dansk räkning ha försvarsmyndigheterna utlämnat tyg- och intendenturmateriel till ett sammanlagt värde av 28 900 000 kronor.

Viss dansk personal har erhållit tillstånd att följa och deltaga i svensk utbildning, bl. a. vid flyg- och stridsvagnsförband samt vid flottan.

Jag skall slutligen beröra det bistånd Sverige kunnat lämna i fråga om försörjningen i grannländerna under ockupationen.

Det kanske mest uppmärksammade inslaget har varit Norgehjälpen verksamhet, vilken pågått sedan hösten 1942. Dess viktigaste gren har varit bespisningarna, vilka från en blygsam början utvidgats så att de vid ockupationens upphörande omfattade omkring 157 000 skolbarn, 23 500 ungdomar samt 100 000 gamla. Livsmedel ha vidare utdelats till sjukhus, ålderdomshem och barnhem, varjämte livsmedelshjälp på särskilda vägar lämnats till fångar i koncentrationsläger samt till 10 000-tals norrmän, som levat under jorden. Norgehjälpen har även överfört större partier livsmedel, som kommit hela norska folket till godo i form av extraransoner. Överförandet av de livsmedel, som erfordrats för Norgehjälpen bespisningar, har endast kunnat ske i den mån allierat medgivande lämnats till dylik export. Dessa medgivanden, som avsågo vissa månatliga kvantiteter, ha gradvis kunnat utökas och omfatta från februari 1945 1 000 ton livsmedel i månaden. Sammanlagt har Norgehjälpen hittills överfört omkring 50 000 ton livsmedel till Norge, vilka inköpts för insamlade medel. Dessa medel ha, inberäknat ett statsbidrag å 4,5 milj. kronor samt 21 milj. kronor från industriinsamlingen »Norvegia», uppgått till omkring 60 milj. kronor. Förutom nu nämnda verksamhet har Norgehjälpen för den norska regeringens räkning förmedlat överförandet av vissa livsmedelskvantiteter, vilka exporterats till Norge under senare delen av 1944 och under innevarande år. Genom Norgehjälpen försorg har vidare överförts omkring 750 ton kläder, skor och småbarnsutstyrsel till Norge, den har underhållit ett svenskt sjukhus vid Midstuen, sex rekonvalescenthem, överfört medicin- och sjukvårdsartiklar m. m. Slutligen må nämnas, att genom en av Norgehjälpen tillsammans med Svenska röda korset bildad kommitté till Sverige överförts 150 norska barnförämningsbarn, vilka vårdats härstades. En förutsättning för denna aktion har varit, att ingen publicitet förekom om densamma.

Ett annat slag av bistånd, som må beröras med ett par ord, är den s. k. gävtotrafiken. Denna har på senare år till största delen varit inriktad på

Svar på interpellation. (Forts.)

Norge och norska internerade i Tyskland. Omkring 70 procent av sändningarna beräknas sålunda ha gått till norska medborgare. De begränsningar i densamma, som stipulerats i form av släktskap mellan avsändare och mottagare, ha tillkommit på grund av att de allierade fordrade en kvantitativ begränsning av denna export. Sålunda begärdes, att genom gåvotrafiken icke skulle få utföras mer än 400 ton i månaden. Under senare tid har denna kvantitativa begränsning, särskilt mot bakgrunden av det alltmera försämrade livsmedelsläget i Norge, icke upprätthållits från svensk sida. Innevarande år har denna trafik totaliter haft en omfattning av 800 à 1 000 ton i månaden. Den har till övervägande del bestått av livsmedel. Sålunda omfattade gåvoexporten under mars månad 1945 840 ton, varav 140 ton kläder och skodon samt resten livsmedel. Härav utfördes omkring 600 ton till Norge.

Beträffande Danmark har livsmedelsläget där under hela kriget varit sådant, att några gåvosändningar av livsmedel ej varit aktuella. Önskemål ha huvudsakligen avsett sändandet av begagnade kläder och chokladvaror, vilket tillmötesgått inom ramen för gåvolicensnormerna.

Det reguljära varuutbytet mellan Sverige och grannländerna har naturligtvis under kriget mött betydande svårigheter. Ansträngningarna att i görligaste mån upprätthålla handelsförbindelserna ha dock givit förhållandevis goda resultat. Det varuutbyte som ägt rum har utan tvivel varit av betydelse för försörjningen och sysselsättningen såväl i grannländerna som hos oss. Någon mera ingående redogörelse för dess art och omfattning kan i detta sammanhang icke vara motiverad. Jag nöjer mig med att anföra några siffror. Riktlinjerna för de svensk-norska handels- och betalningsförbindelsernas gestaltning efter den 9 april 1940 uppdrogos för första gången i en i juli nämnda år träffad överenskommelse, enligt vilken räknades med leveranser i båda riktningarna till ett sammanlagt värde av cirka 52 miljoner kronor. De under 1941 träffade överenskommelserna förutsågo ömsesidiga leveranser till ett sammanlagt värde av 65 miljoner kronor i vardera riktningen. 1942 års uppgörelser avsågo en total omsättning av sammanlagt omkring 120 miljoner. Motsvarande siffra för 1943 var 110 miljoner och för 1944 80 miljoner kronor. På den svensk-norska clearingen under perioden juli 1940—april 1945 har inbetalats cirka 269 miljoner kronor och utbetalats 278 miljoner.

Under samma period har på den svensk-danska clearingen inbetalats cirka 379 miljoner kronor och utbetalats cirka 377 miljoner kronor.

Jämsides med varuutbytet under ockupationsåren har planerats för de större insatser, som kunde bli nödvändiga och möjliga efter ockupationens upphävande. Ett viktigt led i denna planering har varit upplagring av livsmedel. Förhållandevis betydande kvantiteter, särskilt av spannmål, matfett och socker, ha kunnat reserveras. Redan i början av år 1944 träffades efter norsk framställning avtal mellan svenska regeringen och norska regeringen i London om leveranser av livsmedel till Norge härifrån efter ockupationens hävande. De viktigaste av dessa leveranser avsågo 55 000 ton spannmål, 5 000 ton mjöl, 4 000 ton matfett, 10 000 ton socker samt en minimikvantitet om 1 000 ton köttvaror, vilken, under förutsättning av att det svenska försörjningsläget så medgäve, kunde höjas till 3 000 ton. Vidare har efter norsk framställning lämnats medgivanden om ytterligare livsmedelsleveranser, vilka delvis redan under ockupationen överförts till Norge. Bland dessa tilläggskvantiteter må nämnas 2 000 ton mjöl, 1 000 ton matfett, 7 000 ton socker, 3 000 ton ärter, 5 500 ton potatis, 1 000 ton charkuterivaror, 10 000 ton foderkakor samt vissa kvantiteter utsäde och konstgödningsmedel. Utöver dessa kvantiteter svenska livsmedel m. m. har med lejd fartyg från Sydamerika hemtransporterats omkring 4 000 ton matfett samt 500 ton köttkonserver för norsk räkning.

Svar på interpellation. (Forts.)

På beklädnadsområdet ha också betydande leveranser kunnat avtalas. Dessutom har utlovats export av materiel för den direkta återuppbyggnaden samt för återupprättandet och vidmakthållandet av grannlänernas näringsliv. Dessa leveranser avse i främsta rummet sågade trävaror och annat byggnadsmateriel, cellulosa, papper, järn och stål, fartyg, järnmanufaktur, maskiner samt kemikalier m. m. Liksom i fråga om livsmedel och beklädnadsutrustning ske inköpen genom respektive länders härvarande beskickningar samt likvideras till övervägande del ur svenska statskrediter. Varorna ha i den mån de färdigställts upplagrats härstädes för leverans, så snart förhållandena så medgivit.

De varor som efter framställning från dansk sida utlovats för leverans till Danmark uppgå till ett sammanlagt värde av omkring 75 miljoner kronor. Danmark erhöll föregående år en återuppbyggnadskredit å 75 miljoner kronor för inköp av dessa varor. I dagarna har ställts i utsikt en förhöjning av denna kredit. Vidare har till de danska myndigheternas förfogande ställts särskilda krediter å tillhoppa 65 miljoner kronor för täckande av kostnader för polistruppernas utrustning och utbildning samt för de danska flyktingarnas vistelse i Sverige. De svenska kreditutfästelserna i förhållande till Norge uppgå till sammanlagt omkring 560 miljoner kronor. Härav avse 200 miljoner kronor krediter för återuppbyggnadsleveranser, och omkring 80 miljoner kronor likvider för fartygsbeställningar som gjorts i Sverige. I övrigt ha kreditutfästelserna tagits i anspråk för täckande av kostnader för polistruppernas utbildning och utrustning samt för flyktingarnas uppehälle härstädes m. m.

Med hänsyn till formuleringen av den framställda frågan har jag i min översikt medtagit endast sådant som angår Danmark och Norge. I vissa fall skulle det annars ha givit en bättre belysning av Sveriges hållning, om även våra åtgöranden i förhållande till Finland blivit berörda.

Översikten får så att säga tala för sig själv. När vi fullgjort vad vi betrakta som naturliga förpiktelse, har det skett med gott hjärta och varm åstundan att bistå. Vi ha kunnat göra det tack vare att vi lyckats hålla oss utanför kriget. Den varma erkänsla som våra grannar visat oss har glatt oss såsom ett uttryck för förtroende och brodersinne.

Härefter yttrade:

Herr Sefve: Herr talman! Till hans excellens statsministern ber jag få framföra mitt tack för det svar, som lämnats på interpellationen.

Strax efter den tyska kapitulationen kunde man i tidningarna läsa uttalanden om hjälpen från Sverige till frihetsrörelserna i de båda nordiska länder, som närmast berördes av det tyska nederlaget. Det fanns visserligen inte någon anledning att misstro uppgifterna om den svenska hjälpen. Det föreföll dock inte fullt lämpligt, att såsom här skedde avslöjanden gjordes av män i relativt underordnad ställning utav förhållanden, som strax förut ansetts och måst vara av särskilt hemlig natur. Sådana uppgifter böra enligt min mening givas av regering eller efter dess medgivande.

Av interpellationssvaret synes emellertid framgå, att vad som tidigare publicerats varit i huvudsak riktigt, ävenså att hela regeringen och ej blott enskilda personer stått bakom de åtgärder som vidtagits.

Hans excellens statsministern har nu lämnat en översikt över bl. a. vad som av svenska regeringen gjorts för att hjälpa de normän och danskar, som råkat ut för eller hotats av häktning och deportation. Denna redogörelse synes ge vid handen, att regeringens åtgärder visserligen långt ifrån alltid givit åsyftat resultat, men dock bidragit till att i viss mån lindra och inskränka de från tyskt håll planerade våldsåtgärderna.

Svar på interpellation. (Forts.)

Att Svenska röda korset kunnat på ett i många avseenden framgångsrikt sätt hjälpa de i Tyskland internerade fångarna och i avsevärd utsträckning lyckats få tillstånd att överföra dem till Sverige är ju allmänt känt. Det är dock av stort värde för oss svenskar att på sätt som här skett få en auktoritativ redogörelse för de resultat, som åstadkommits på detta område. Sak samma gäller om den lämnade sammanställningen rörande den hjälp, som det krigets ohyggligheter besparade Sverige kunnat ge Norge och Danmark i fråga om livsmedel, kläder och andra nyttigheter.

Hans excellens statsministern uttryckte i viss mån sitt beklagande av att min frågas formulering icke givit honom tillfälle att lämna motsvarande uppgifter i fråga om vår hjälp till Finland. Självfallet skulle en sådan redogörelse ha varit av stort värde bl. a. för bedömning av i vad mån vår förmåga utnyttjats. Beträffande Finland tror jag dock, att alla svenskar äro medvetna om att vi under dess hemsökelses tid lämnat all den hjälp vi kunnat.

För en vederhäftig diskussion om svenskt handlande under och efter kriget kommer den nu av hans excellens statsministern lämnade redogörelsen att vara av stort värde. Jag ber, herr talman, att få sluta som jag börjat med att uttrycka min tacksamhet för interpellationssvaret.

Herr Skoglund i Doverstorp: Herr talman! Vi veta alla hur pass prövande den tid, som vi nu genomlevat, varit. Hela vårt folk inser nu vilka faror som hotat oss. På grund därav tror jag också, att det svenska folket har mycket lätt att förstå de åtgärder av olika slag, som statsmakterna måst vidtaga för att skydda landet. Jag tror också, att folket gärna ger regeringen full ansvarsfrihet för de åtgärder, som vidtagits, även om de i många fall äro av den art att vi inte gärna hade velat tänka oss dem genomförda under normala tider.

Har det svenska folket således förstått och gillat de åtgärder, som regeringen vidtagit för våra grannländer, vågar jag dock påstå att många människor däremot ha svårt att förstå att nu, när den direkta faran är över, olika grupper av personer — både sådana som äro anställda vid polismakten eller på andra viktiga poster och därjämte privatpersoner — göra de mest långtgående avslöjanden av vad de haft för sig under dessa år. Dessa avslöjanden göra inom landet ett minst sagt blandat intryck. Folk har nog i allmänhet den uppfattningen, att det kan dröja långa tider innan vi kunna tala om att freden skall bli bofast i världen. Man säger sig då, att om Sverige en annan gång kommer i svårigheter, nog ingen efter detta vill ta våra uppgifter och våra försäkringar riktigt på allvar.

Herr talman! Vad jag velat framhålla är alltså att jag finner det särdeles önskvärt med en sådan regeringsredogörelse i dessa frågor som statsministern i dag lämnat kammaren. Jag tror att det både utåt och inåt är av största vikt, att det sägs ifrån hur den svenska politiken varit under kriget. Jag betvivlar dock starkt, att det kan vara till någon fördel för Sverige eller ge vårt land ett bättre anseende, när den ene efter den andre här i landet uppträder på ett sådant sätt som en skolklass, vilken, när en fara är lyckligt överstånden, högljutt ropar ut: Titta på oss hur duktiga vi varit!

Häruti instämde herr von Seth.

Hans excellens herr statsministern **Hansson:** Herr talman! Jag kan nästan utan reservation instämma i vad den siste ärade talaren anförde. Inte heller jag tror, att det varit någon fördel att många gjort sensationer av dessa ting. Jag vill dock inte låta det föregående anförandet passera utan ett påpekande, att det dock inte var från svensk sida man började ge meddelanden om dessa

Svar på interpellation. (Forts.)
ting. Det var nämligen från våra grannländer som uppgifterna härom först lämnades.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 5.

*Svar på
interpellation.*

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**, som yttrade:
Herr talman! Ledamoten av denna kammare, herr Lindahl, har frågat mig om jag observerat vissa åtgärder, som börjat vidtagas av enskilda järnvägar i syfte att avskilja av dem bedriven biltrafik från järnvägsdriften samt, därest så vore fallet, om jag hade för avsikt att vidtaga åtgärder till förhindrande av denna utveckling, som kunde befaras medföra, att de friställda biltrafikföretagen, sedan järnvägarna förstатligats, etablerade en ur samhällets synpunkt osund konkurrens med järnvägstrafiken.

Som svar på dessa frågor kan jag i huvudsak inskränka mig till att erinra om att riksdagen nyligen behandlat motioner i det av interpellanten berörda ämnet. Andra kammaren har därvid bifallit en motion, vari hemställts om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran, att 1944 års trafikutredning måtte få direktiv att ägna de i motionen berörda frågorna en särskild och omedelbar prövning. Första kammaren har däremot funnit samma motionsvis gjorda yrkande icke föranleda någon kammarens åtgärd. I vederbörande utskotts av första kammaren godkända utlåtande i ämnet har framhållits, att det i motionerna väckta och nu av interpellanten berörda spörsmålet endast utgör en del av det större problemet om biltrafik i järnvägs regi och ytterst sammanhänger med frågan om formerna för samverkan mellan bil- och järnvägstrafik överhuvud taget. Det har påpekats, att i 1944 års trafikutrednings uppdrag ingår att förutsättningslöst behandla dessa spörsmål samt att utredningen påbörjat arbetet härmed.

Det är självfallet icke möjligt för mig att, innan resultatet av denna utredning föreligger, taga någon ställning till de vittutseende problem, som åsyftas i utskottsutlåtandena. Efter den debatt, som inom riksdagen ägt rum vid behandling av dessa utlåtanden, finner jag ej heller anledning att närmare ingå på den av interpellanten berörda detaljfrågan om ett avskiljande av bilrörelsen vid vissa ännu icke förstатligade järnvägar. I utskottsutlåtandena lämnas en redogörelse för myndigheternas uppfattning i detta ämne. Såsom därav framgår, föreligga olika meningar beträffande innebörden av statsmakternas uttalanden i samband med principbeslutet om statsinlösen av enskilda järnvägar, såvitt angår frågan huruvida statsförvärv av enskild järnväg även skall omfatta till denna hörande bilrörelse. För egen del vill jag i detta avseende endast framhålla, att hittills vid inlösen av enskilda järnvägar av dessa bedriven biltrafik regelmässigt samtidigt övertagits samt att det enligt min mening är önskvärd, att från de enskilda järnvägsföretagens sida icke vidtagas åtgärder, som kunna försvåra ett motsvarande förfaringsätt i framtiden. Oavsett hur frågan om en samverkan mellan järnvägs- och biltrafik överhuvud taget i en framtid må bli löst, är det nämligen angeläget, att hinder icke uppställas för ett statsövertagande av enskild järnväg på sådana förutsättningar beträffande trafiken, som i möjligaste mån sammanfalla med förhållandena före förstатligandet.

Att några enskilda järnvägar begärt att få överlåta sin biltrafik på särskilda företag torde i och för sig icke behöva innebära, att ägarna till dessa järnvägar skulle avse att skapa förutsättningar för att undandra av dem

Svar på interpellation. (Forts.)

bedriven bilrörelse från förhandling om statsinlösen i samband med ett förstatligande av vederbörande järnväg.

I frågans läge kunna några särskilda åtgärder från min sida i det av interpellanten angivna syftet icke ifrågakomma.

Härpå anförde

Herr Lindahl: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för svaret på min interpellation.

Även om det nu inte förhåller sig på det sättet, att statsrådets och min uppfattning helt sammanfalla, då det gäller att bedöma allvaret i de tendenser från vissa enskilda banor, som visat sig däri, att de enskilda järnvägsbolagen skulle vara betänkta på att undandra sina bil- och busslinjer från ett förstatligande, som så småningom ändå skall äga rum, trots att således en viss meningsskiljaktighet föreligger mellan herr statsrådet och mig, är det enligt min mening ytterst tacknämligt att herr statsrådet i sitt svar understrukt önskvärldheten av att ifrågavarande enskilda järnvägar inte vidtaga åtgärder, som komma att försvåra förstatligandet, när det i sinom tid skall genomföras. Jag vill samtidigt uttala den förhoppningen, att detta herr statsrådets uttalande skall ha den verkan, att de eventuella planer, som nu kunna hysas i den riktning, som jag i min interpellation avsett att påtala, komma att bli föremål för en ytterligare översyn från vederbörande bolag innan de sätts i verket.

Herr talman! Med detta vill jag ha uttalat min tillfredsställelse över det svar, som herr statsrådet sålunda givit på min interpellation.

Vidare yttrades ej.

§ 6.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet Domö erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Ledamoten av denna kammare herr von Friesen har i en till mig framställd interpellation riktat kritik mot att järnvägsstyrelsen vidtagit vissa förändringar beträffande tågbesättningen på en del lokalbetonade tåg, innebärande att antalet tågmästar- och konduktörsbesättningar minskats, medan samtidigt antalen på tågen tjänstgörande stationskarlar ökats. Interpellanten har bl. a. påtalat, att dessa indragningar icke företagits på alla lokalbetonade tåg av ungefär liknande beskaffenhet utan särskilt drabbat 5:e trafiksektionen (Göteborg—Hallsberg). Indragningarna ha enligt interpellanten framkallat protester icke blott från den berörda tågpersonalens sida utan även från allmänheten.

I anslutning härtill har interpellanten framställt följande frågor:

1. Har statsrådet observerat den starka kritik, som från såväl de anställdas som den resande allmänhetens sida riktats mot tågpersonalindragningen å vissa sträckor vid S. J.?

2. Är statsrådet i tillfälle meddela, huruvida åtgärder i syfte att återgå till tidigare gällande bestämmelser äro att vänta?

På min anmodan har järnvägsstyrelsen inkommit med en promemoria i ärendet. I denna lämnas en utförlig redogörelse för den ordning, som tidigare tillämpats beträffande tågbesättningen å statens järnvägars normalspåriga bandelar, samt för de nya bestämmelser i detta avseende, vilka trätt i kraft med ingången av år 1945. Då det skulle föra för långt att här ingå på en framställning i detalj av dessa förhållanden, har jag låtit tillställa interpellanten en avskrift av styrelsens promemoria. I anslutning till innehållet i denna inskränker jag mig till att i korthet anföra följande.

Svar på interpellation. (Forts.)

Enligt de nya föreskrifterna för tågbemanningen skola tågmästare tjänstgöra såsom tågbefälhavare på sådana snälltåg och långgående persontåg, på vilka normalt erfordras minst två man. Konduktör tjänstgör bland annat såsom tågbefälhavare på andra tåg än nu nämnda, i den mån de äro bemannade med särskild konduktörspersonal. Stationskarl tjänstgör bland annat som biljettgranskare och godsvårdare på persontåg med lokaltågs karaktär.

Tidigare fanns en bestämmelse om att tågmästare i regel skulle finnas såsom tågbefälhavare å minst tvåbemannade tåg samt även å enbemannade ordinarie direkt- och fjärrgodståg, vilka icke voro utrustade med genomgående bromsinrättning. Då denna föreskrift på grund av den trafiktekniska utvecklingen blivit otidsenlig och givit anledning till olika tolkning på skilda håll, hade man sedan lång tid varit inriktad på en ändring. Önskemål härom hade även framförts av personalsakkunniga vid statens järnvägar. I tillämpningen hade man även med bemanningsföreskrifternas tidigare lydelse i allmänhet, dock icke överallt, ansett, att tågbefälhavare på persontåg av lokaltågs karaktär borde vara konduktör, även om för biljettgranskningen erfordrades ett eller flera biträden.

I och med utfärdandet av de i interpellationen påtalade nya normerna för tågbemanningen har den sålunda länge planerade ändringen kommit till stånd.

Normerna utgöra resultat av förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsmannaförbundet. I dessa förhandlingar ha förutom representerande tågpersonalen inom de olika distrikten. Efter förhandlingarnas slutförande ha normerna godkänts av järnvägsmannaförbundets styrelse.

Förhandlingsresultatet innebär, att vissa lokala och individuella önskemål fått träda tillbaka för att lämpliga och enhetliga normer för hela landet skulle kunna ernås. För lokaltågen i göteborgstrakten ha de nya reglerna medfört en begränsning i användningen av befordrad tågpersonal. Dessa tåg hade förut varit annorlunda bemannade än på de flesta andra håll i landet, i det att de lokala persontågen till Alingsås, Lerum m. fl. platser sedan länge haft tågmästare som tågbefälhavare samt en eller flera konduktörer som biljettgranskare.

Det är sålunda riktigt, att de nya normerna medfört något minskat behov av såväl tågmästare som konduktörer i Göteborg. Samtidigt har emellertid antalet sådana befattningar ökats på andra håll, där det visat sig skäligt att utbyta konduktörsbefattningar mot tågmästare. Sammanlagt för hela SJ-nätet har sålunda antalet tågmästarebefattningar ökats från 193 till 210 och antalet konduktörsbefattningar från 761 till 784. Den av interpellanten påtalade minskningen av tågpersonalens befordringsutsikter föreligger icke vid nätet i dess helhet, utan befordringsförhållandena ha i stället förbättrats. Bland annat ha 8 nya tågmästarejänster inrättats för sträckan Göteborg—Karlskrona, där dylika tjänster ej funnits tidigare.

För att övergången till den nya bemanningsplanen ej skulle bli alltför kännbar för göteborgspersonalen har järnvägsstyrelsen medgivit, att viss del av uppstående vakanser å berörda befattningar må tills vidare disponeras för tillsättning i Göteborg. De stationskarlar, som under längre tid innehaft förordnande som konduktörer, ha dessutom fått behålla dessa förordnanden för att ej lida inkomstminskning.

Tidpunkten för övergången till de nya normerna har ansetts särskilt lämplig nu med hänsyn till att ett stort antal såväl konduktörer som tågmästare i år och under de närmaste åren avgå med pension. Med hänsyn härtill och då hela antalet på 5:e trafiksektionen befintliga tjänster av ifrågavarande slag uppgår till 30 tågmästare och 74 konduktörer, är antalet tjänster, som

Svar på interpellation. (Forts.)

kunna ifrågakomma till indragning, så ringa, att befordringsgången icke torde komma att nämnvärt påverkas. Enbart vid göteborgsdistriktet avgå under åren 1945—1949 icke mindre än 39 tågmästare och 8 konduktörer med ålderspension. De senare kunna dessförinnan eventuellt ha befordrats till tågmästare.

I detta sammanhang må även framhållas, att medelåldern för de tjänstemän, som i Göteborg närmast stå i tur till befordran och vilka torde kunna påräkna sådan under de närmare tre åren, utgör endast 39 år. Medellevnadsåldern vid befordran har under de senaste åren utgjort 47—48 år.

I anslutning till det anförda vill jag sammanfattningsvis framhålla, att den vidtagna ändringen av normerna för tågbesättningen tillkommit för att få till stånd en enhetlig och möjligast allmängiltig värdering av de olika tjänsterna på skilda håll i landet,

att någon minskning av befodringsutsikterna icke kan sägas ha inträtt utan att tvärtom en ökning av både konduktörs- och tågmästarebefattningarnas antal ägt rum,

samt att de nya normerna utfärdats efter förhandling med representanter för berörda personalgrupper och i samförstånd med vederbörande personalorganisation.

Jag anser med hänsyn till det anförda skäl icke föreligga för några åtgärder i syfte att återgå till tidigare tillämpade bestämmelser beträffande tågbesättningen.

Vidare yttrade:

Herr von Friesen: Herr talman! Jag ber att få framföra ett tack till herr statsrådet för att han lämnat mig svar på interpellationen. Jag vill också betyga herr statsrådet min tacksamhet för att han till mitt förfogande ställt den mycket utförliga PM från kungl. järnvägsstyrelsen, som tydligen legat till grund för statsrådets ställningstagande i ärendet. Då jag emellertid på vissa väsentliga punkter måste anmäla en avvikande mening mot herr statsrådets, skall jag tillåta mig att något kommentera det lämnade svaret.

Herr statsrådet sade, att ifrågavarande nya bestämmelser äro resultatet av förhandlingar mellan å ena sidan järnvägsstyrelsen och å andra sidan järnvägsmannaförbundet. Detta är alldeles riktigt. Dessa båda parter ha träffat en överenskommelse. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att de här berörda personalgrupperna naturligtvis ha all anledning att i fråga om sina klagomål i första hand vända sig till sin egen organisation, som, synes det mig, i detta fall inte bevakat personalgruppernas intressen på ett riktigt sätt. Enligt vad jag inhämtat gäller, åtminstone för den trafiksektion, som är närmast berörd av dessa indragningar, nämligen den 5:e (Göteborg—Hallsberg), att ifrågavarande personalgrupp hade en representant vid det första sammanträdet i Stockholm med järnvägsstyrelsen. Detta sammanträde föreföll denne representant ha varit av endast rent formell natur. Vid det andra sammanträdet för dessa förhandlingar ställdes vederbörande inför fullbordat faktum. Representanten i fråga reserverade sig också mot beslutet. Jag känner inte till ställningstagandet av andra liknande representanter för motsvarande personalgrupper inom andra distrikt. Det torde emellertid inte vara herr statsrådet alldeles obekant, att det inom samtliga distrikt föreligger ett utbrett missnöje med dessa förändringar hos alla berörda personalgrupper, d. v. s. tågmästare, konduktörer och stationskarlar i tågtjänst.

Ett förhandlingsresultat sådant som det här föreliggande kan man måhända betrakta som symptomatiskt. Man har låtit en liten, högt kvalificerad

Svar på interpellation. (Forts.)

mellangrupp få sitta emellan. Järnvägsmannaförbundet söker ju framför allt tillgodose de lägst betaladas intressen. Å andra sidan måste man emellertid erkänna, att de högst betalda tjänstemännen särskilt under de senaste åren på ett mycket framträdande sätt ha fått sina intressen tillvaratagna. Det har nämligen skett åtskilliga uppflyttningar i högre tjänsteklass. Men just över denna mellangrupp, som är så betydelsefull och så kvalificerad, ha olika sparsamhetssträvanden gått ut. Jag kan inte finna detta vara riktigt och rättvist.

Herr statsrådet framhöll i sitt svar att genom den totala ökningen av tågmästar- och konduktörsbefattningar dessas befordringsförhållanden också förbättrats. Jag är inte helt säker på att så i själva verket är förhållandet. Befordringarna äga nämligen rum *inom* de olika distrikten, och en uppflyttning av exempelvis en konduktör från ett distrikt till tågmästare inom ett annat distrikt äger aldrig rum. Man har inte velat verkställa dylika överflyttningar, ty de kunna medföra rubbningar av olika slag. Bl. a. uppstår lätt avundsjuka bland befattningshavare, som finnas inom det distrikt, där befattningen skall tillsättas, och vilka anse sig förbigångna o. s. v. Att man nu i samband med övertagandet av enskilda järnvägar placerat vissa befattningar i högre tjänsteställning är vidare en sak för sig. Herr statsrådet framhöll ju att åtta nya tågmästartjänster inrättats på sträckan Göteborg—Karlskrona. Jag vill i detta sammanhang även fästa uppmärksamheten på att vikariatersättningen till konduktörer i tågmästarbefattning nu borfaller. Detta måste innebära en minskning av den utav vederbörande befattningshavare själva beräknade inkomsten.

Herr statsrådets optimistiska kalkyler rörande befordringsmöjligheterna inom göteborgsdistriktet stå sig nog enligt min uppfattning knappast vid en närmare granskning. Enligt meddelande, som lämnats av vederbörande personalorganisation, påstås det, att om man går så långt fram i tiden som en kommande tioårsperiod, beräknar man att högst $\frac{1}{4}$ av de obefordrade komma att bli befordrade. Beträffande den av herr statsrådet anförda låga medelåldern hos dessa befattningshavare inom göteborgsdistriktet, vill jag påpeka, att konduktörernas ålder i regel varierar mellan 50 och 55 år. Endast ett par av dem äro under 50 år. Såsom framgår av min framställning i interpellationen är konduktörgruppen kanske den mest missgynnade.

Jag vill emellertid med tacksamhet notera ett par smärre lättnader för de av ifrågavarande åtgärder närmast berörda kategorierna. Dessa lättnader förefalla mig dock ännu så länge vara ganska blygsamma. Tre göteborgare på boråsbanan ha således överförts till tågmästarvikarier, och äldre stationskarlar, dock icke sådana som började 1944—1945, få behålla sin vikariatersättning.

Efter dessa allmänna reflexioner i anledning av herr statsrådets svar på min interpellation vill jag övergå till att säga några ord om de grunder, som järnvägsstyrelsen haft för sitt bedömande av fallet och vilka återfinnas i den av herr statsrådet åberopade promemorian. Jag vill då främst konstatera, att, ehuru detta inte framgår av promemorian, man inom järnvägsstyrelsen hyst stor tveksamhet i fråga om genomförandet av denna nya ordning. Om jag inte minns fel, uppmanade järnvägsstyrelsen så sent som i början av maj innevarande år vederbörande distriktsbefäl i Göteborg att uppgöra turlistor efter den gamla ordningen. Glädjen bland de anställda blev emellertid lika stor som kortvarig. Den 30 maj i år kom nämligen en ny ukas från järnvägsstyrelsen att de nya bestämmelserna skulle träda i kraft och att tidtabellerna skulle bestämmas i anslutning till dem.

I den till statsrådet i ärendet överlämnade promemorian gör järnvägsstyrelsens talesman en jämförelse rörande trafikförhållandena mellan en i prome-

Svar på interpellation. (Forts.)

morian nämnd station, Norrköping, samt den av mig i interpellationen särskilt berörda bandelen Göteborg—Alingsås. Gentemot denna jämförelse vill jag först och främst anför att själva omfattningen av trafiken är ofantligt mycket större för göteborgsområdet än för Norrköping. Detta medges för övrigt av författaren till promemorian. Denne påpekar, att endast två stationer på den nämnda göteborgsbanan voro obemannade. Enligt vad jag kan minnas finns det ett betydligt större antal sådana stationer. Åtminstone 6 eller 7 ytterligare stationer äro under vissa delar av dygnet icke fullt bemannade, d. v. s. de sälja icke i full utsträckning biljetter till de resande. Det blir således ett ganska betydande antal resande, som få lösa sina biljetter på tåget. Detta medför givetvis ett ökat arbete för tågpersonalen. Därtill kommer det faktum att en stor mängd resande inte bryr sig om att lösa biljett vid stationen, utan — om det nu är av bekvämlighetsskäl eller av andra orsaker — föredra att lösa biljett på tåget. Jag vill i det sammanhanget påpeka att jag kan tala med en låt vara begränsad sakkunskap, då det gäller just dessa frågor. Sedan många år tillbaka trafikerar jag nämligen så gott som dagligen under varje sommar just ifrågavarande bandel.

Beträffande denna PM vill jag även göra den reflexionen, att begreppet lokalbetonat tåg har gjorts i mycket hög grad elastiskt. Sälunda kallar man exempelvis tågen mellan Malmö och Halmstad för lokalbetonade. Hela begreppet förefaller mig vara så tänjbart, att man har en betydande valfrihet att indra personal och på det sättet försvåra personalens befordringar, och vidare, som jag påpekat i interpellationen, kan man därigenom också i någon mån minska allmänhetens trevnad på tågen.

Det har även framhållits, att det är oriktigt med sådana här säraktioner till förmån för personalen inom visst distrikt. Man tycks tro, att bibehållandet av de gamla positionerna för personalen i Göteborg skulle på något sätt gå ut över personalgrupper inom andra distrikt. Så kan väl emellertid omöjligt vara förhållandet. Ett bibehållande av de äldre bestämmelserna skulle inte i något fall kunna innebära en *försämring* för någon befattningshavare.

Då man nu med ett visst beklagande nödgas konstatera att ingen väsentlig ändring synes vara att vänta, frågar man sig, huruvida en kompensation i någon annan form kan komma de drabbade personalkategorierna till del. Jag tänker då i främsta rummet på konduktörerna. En utväg vore att i högre lönegrad uppflytta de äldre konduktörerna, exempelvis dem som äro över 55 år. De skulle exempelvis kunna få en uppflyttning till A 10, d. v. s. samma lönegrad som tillämpas för tågmästarna. För en sådan åtgärd fordras emellertid riksdagens medverkan. Det fordras därjämte en positiv inställning till frågan från Kungl. Maj:ts sida. Jag skulle särskilt vilja rekommendera en sådan utväg i detta läge. Min rekommendation härvidlag kanske riktar sig i främsta rummet till kommunikationsdepartementet som sådant. Min önskan har således inte någon adress till herr statsrådet personligen. Det skulle för övrigt vara ganska meningslöst, då han av lätt förstådda skäl måhända inte blir i tillfälle att lägga fram ett dylikt förslag.

Herr talman! Jag har inte kunnat underlåta att göra dessa allmänna reflexioner i anslutning till vad herr statsrådet här anfört. Det talas ju särskilt i dessa tider ganska mycket om statsdriftens välsignelser. Många framhålla ju staten som en mönsterarbetsgivare. Jag tror att dessa förhållanden ställas i en viss belysning genom av mig nu relaterade fakta. I varje fall måste man konstatera, att enbart det förhållandet att det existerar en statsdrift inte utesluter att mycket starka missnöjesanledningar bland personalen kunna komma till uttryck. Som jag tidigare anfört föreligger nämligen en stor och enligt min uppfattning mycket berättigad ovilja bland personalgrupperna. Detta

Svar på interpellation. (Forts.)

gäller inte bara dem, som verka inom den trafiksektion, som jag haft anledning att närmast yttra mig om, utan missnöje torde föreligga bland personalgrupper över hela landet.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Jag kan inte neka till att jag tyckte, att den ärade interpellanten, särskilt i slutet av sitt anförande, tillspetsade de anmärkningar, som han hade framställt i interpellationen. Jag tror icke, att det finns någon anledning till anmärkning i det sista fall, som interpellanten anförde. Det är riktigt, att det kan uppstå vissa svårigheter vid de förändringar, som vidtagas i syfte att rationalisera och jämnare fördela personalen, och det har det nog också gjort i detta fall i göteborgsdistriktet. Man har emellertid sökt rätta till svårigheterna, och såvitt jag förstår och kunnat inhämta av tillgängliga handlingar föreligga icke de graverande anmärkningar, som interpellanten här har framställt.

Herr **Nilsson** i Göteborg: Herr talman! Eftersom representanter för den berörda personalen även delgivit mig sina synpunkter i de av interpellanten berörda frågorna, vill jag här anförda ett par saker.

För mig är det som lekman mycket svårt att i sak bedöma hur det egentligen ligger till med dessa spörsmål. Här pågår från järnvägsstyrelsens sida beträffande dessa personalgrupper en ganska kraftig rationalisering, och det är klart att i den mån denna rationalisering innebär ett försvårande eller ett hinder för denna personal att inom rimlig tid ernå befordran, så måste det väcka missnöje. Vid det tillfälle, då vi talade om dessa frågor, framförde personalrepresentanterna till mig det önskemålet, att man interpellationsvägen skulle ta upp saken till diskussion här i riksdagen. Jag ställde mig emellertid tveksam till detta, och jag skall gärna erkänna, att det skedde av principiella skäl. Som fackföreningsman vill jag påpeka, att här har, såsom också meddelades i svaret från statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, slutits ett avtal mellan kungl. järnvägsstyrelsen och styrelsen för Svenska järnvägsmannaförbundet, varom båda parter varit ense. Om det skulle bli regel, att när det gäller reglering av förhållandena mellan parterna på arbetsmarknaden en tredje part, i detta fall riksdagen, skulle lägga sig i dessa spörsmål för att ändra ett i vederbörlig ordning ingånget avtal, ja, då undrar jag vart det skulle bära hän. Icke ens för arbetstagarna skulle något sådant vara önskvärt, därför att även om det i detta fall har slutits ett avtal, som är oförmånligt för arbetstagarna, så skulle det i ett annat fall kunna hända, att ett avtal slutits, som var till förmån för arbetstagarna men oförmånligt för arbetsgivarna, och vad skulle då arbetarna säga, om arbetsgivarna genom sina representanter i riksdagen skulle vilja kasta omkull detta avtal?

Det var alltså ur denna synpunkt, som jag vid detta mitt resonemang med personalen måste säga, att en interpellation kan icke i sak leda till något annat än att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet talar om för interpellanten, att det slutits ett avtal, som båda parterna måste stå för och måste vara angelägna om att det icke på något sätt rubbas, för såvitt icke parterna kunna komma överens om en ändring. Jag måste alltså säga till personalen, att på den vägen tror jag icke det är praktiskt möjligt att uppnå en förändring, även om jag i vissa fall är överens med interpellanten om att det skulle vara tänkbart att företa förbättringar. Däremot borde man ju under hand kunna resonera med järnvägsstyrelsen om att få en ändring av avtalet till stånd på de mest utsatta och kritiska punkterna, detta så mycket mera som, om jag icke missminner mig, i avtalet är föreskrivet bland annat, att i

Svar på interpellation. (Forts.)

det fall utökningar eller indragningar skola göras i samband med tidtabellisändringar, så skall det föras förhandlingar om bemanningsordningen för respektive tidtabellsperioder. Jag menar, att det hade varit rätta sättet att söka få en ändring till stånd.

Givetvis vill jag icke förmena interpellanten att ge den offentlighet åt frågan, som han kan anse den vara värd. För mig var det emellertid mest angeläget att söka ernå mesta praktiska fördelar åt personalen, även om detta icke skulle tillkännages genom tidningspressen eller på annat håll.

Det tillkommer ju icke mig att här försvara Svenska järnvägsmanufakturförbundets ledning, och jag kan icke heller med den frigjordhet och säkerhet, som interpellanten gjorde, förklara att förbundsstyrelsen icke skulle ha tillvaratagit personalens intressen. Det bör väl egentligen vara en sak mellan vederbörande personalorganisation och järnvägsmanufakturförbundets styrelse att klara upp. Om vederbörande personalorganisation anser, att förbundsstyrelsen icke, som interpellanten här sade, har tillvaratagit personalens intressen, så saknar personalorganisationen icke möjlighet att på vederbörligt sätt ge förbundsstyrelsen en tillrättavisning eller på annat sätt ge sin mening till känna.

Eftersom jag icke är så ingående insatt i förhållandena som interpellanten kan jag alltså icke här fälla ett bestämt omdöme om denna sak. *Däremot kan jag vittna om, att bland all järnvägspersonal i de lägre graderna i Göteborg*, och det är kanske förgrenat även på annat håll, råder ett allmänt missnöje över järnvägsstyrelsens personalpolitik. När man sammanträffar med personalen, möter man en hel serie kritik. Det är känt, att åtminstone den lägre personalen är missnöjd med sitt löneläge. Det är nu så, att den lägre personalens löneförhållanden i storstäderna icke äro tillfredsställande. Personalens ställning på dessa dyrorter bör observeras på ett annat sätt än när det gäller andra platser. Det är en sak. En annan sak är järnvägsstyrelsens befordringsprinciper. Jag har erfarenhet av och har under det sista året kunnat finna exempel på hur byråkratiska och stelbenta dessa befordringsprinciper gestalta sig. För att kunna komma upp i någon av de högre lönegraderna vid S. J. skall man framför allt vara utrustad med papper. Man måste ha oerhörda mängder av meriter och papper, när man vill vinna anställning i högre tjänstegrader vid S. J. Det betyder, att personer i de lägre lönegraderna med upp till 15 à 20 års tjänst, som jag anser med all rätt kunna anses vara kvalificerade till befordran, äro absolut stängda därifrån, så länge de icke inför järnvägsstyrelsen kunna prestera ett realskole- eller studentbetyg. Jag undrar icke på, att sådant irriterar personalen.

Jag pekar också på att efter den interpellation, om vilken det nu pågår diskussion, kommer det en annan, som rör järnvägsstyrelsens beslut att dra in fribiljetter. Jag skall icke närmare uttala mig här om, då det kanske icke är lämpligt att nu fälla ett omdöme om saken, innan vi hört herr statsrådets svar.

Med detta vill jag ha sagt, att personalen har den uppfattningen — själv kan jag icke heller frigöra mig från det intrycket — att när det gäller att effektivisera och rationalisera arbetet vid S. J., då är man synnerligen ivrig och påträngande, när det gäller de lägre lönegraderna, medan man icke är lika restriktiv, när det gäller tillsättandet av nya högre befattningar, och icke heller söker man med samma effektivitet utnyttja deras arbetskraft som vad man gör när det gäller de lägre graderna. Jag skulle därför rent allmänt vilja säga, att det kan möjligen finnas anledning för statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att ta en liten närmare överblick över de förhållanden, som jag här i största korthet har sökt skissera, för att man på det sättet möjligen kan få en förklaring till varför det så ofta förekommer, att förhål-

Svar på interpellation. (Forts.)

landena vid S. J. komma upp till diskussion, framför allt då det gäller järnvägsstyrelsens personalpolitik.

Herr **Persson** i Stockholm: Herr talman! Jag begärde ordet, därför att jag ansåg, att de synpunkter, som anförts av herr Nilsson i Göteborg, icke böra stå alldeles oemotsagda. Jag anser, att riksdagen är järnvägsmännens och övriga statstjänstemäns egentliga arbetsgivare. Den bestämmer deras löner och bestämmer även på olika sätt deras arbetsförhållanden i övrigt. Därför kan man icke i detta fall betrakta järnvägsstyrelsen såsom den, vilken i sista hand företräder arbetsgivarsidan. När det gäller statstjänstemännen, måste riksdagen vara och få vara den högsta klagoinstansen, och det ansvar, som riksdagen därmed faktiskt påtagit sig, skall man icke från riksdagsmännens sida försöka undandraga sig.

Herr Nilsson i Göteborg jämförde denna arbetstagargrupp, järnvägsmännen vid statens järnvägar, i fackligt hänseende med andra arbetstagargrupper. Det kan man emellertid icke göra. De äro tjänstemän, och de äro bundna med konstitutorial, som äro liktydiga med personliga kontrakt. Det är denna anställningsform, som statsmakterna påtvingat denna personalgrupp, och då kan man icke draga någon parallell med andra arbetargrupper. Det är just därför att denna arbetargrupp icke är tillerkänd samma rätt till maktmedel mot arbetsgivarparten, som det ingås avtal, tillkomna under större tvång än när det gäller avtal mellan parter på den öppna arbetsmarknaden. Allt detta måste man taga hänsyn till.

Jag har velat säga detta, därför att jag finner det oriktigt, att när en representant för ett borgerligt parti någon gång framför synpunkter och krav, som sammanfalla med dessa arbetargrupperns intressen, bör den representanten icke mästras i så stor utsträckning, som här har skett från herr Nilsson i Göteborg i hans anförande.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7.

*Svar på
interpellation.*

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**, som yttrade: Herr talman! Ledamoten av denna kammare herr Persson i Stockholm har — med hänvisning till att järnvägsstyrelsen på grund av den svåra trafiksituationen förebådat vissa inskränkningar beträffande järnvägspersonalens rätt att med användande av fribiljetter företaga resor under innevarande sommar — till mig riktat följande frågor:

Om trafiksituationen kräver inskränkning i rätten till resor å vissa tåg, då bör väl endera behovet av resan eller också turföljden vid beställningarna av biljetter få bli avgörande för tillträde till tågen?

I så fall bör väl biljetternas karaktär av fria eller betalda lämnas ur räkningen vid ransoneringen av resorna?

Är statsrådet beredd att ingripa för att upphäva eller lindra de av kungl. järnvägsstyrelsen förebådade inskränkningarna i järnvägsmännens rätt till resor å fribiljett?

Med anledning härav får jag, efter att ha inhämtat yttrande i ärendet från järnvägsstyrelsen, anföra följande.

På grund av de stora krav, som folkförsörjningen och den militära beredskapen under kriget ställt på statens järnvägar, har det varit svårt att avveckla den civila persontrafiken på ett tillfredsställande sätt. Särskilt har detta gällt

Svar på interpellation. (Forts.)

under sommartid och vid helger. För att i någon mån minska trängseln i de viktigare tågen har järnvägsstyrelsen därför under de senare åren vidtagit vissa inskränkningar i rätten för järnvägspersonalen att under högrafikperioderna resa å fribiljett på statens järnvägar.

Då järnvägsstyrelsen skulle taga ställning till frågan om de inskränkningar av detta slag, som kunde vara nödvändiga under sommaren 1945, hade styrelsen att taga hänsyn till åtskilliga faktorer, som gjorde, att möjligheterna för en tillfredsställande avveckling av den vanliga persontrafiken tedde sig mörkare än tidigare. För sommaren 1944 hade på många linjer vidtagits betydande utvidgningar av persontågsplanen. Trots detta blev trängseln i tågen under större delen av sommaren besvärande på grund av att persontrafiken fortsatte att växa i en omfattning och i ett tempo, som icke kunnat förutses. Denna utveckling ledde till att styrelsen planerade att under sommaren 1945 anordna ytterligare en del nya personförande tåg. Tyvärr hava emellertid dessa planer så gott som helt omintetgjorts. Anledningarna härtill torde vara allmänt kända. Den pågående verkstadskonflikten har förskjutit leveranserna av nya lok, personvagnar och rälsbussar, den försvårade bränslesituationen har föranlett, att ett stort antal elektrolok måst undandragas persontrafiken för att användas för vedtransporter, och likaledes har bränsleläget nödvändiggjort direkta tågindragningar på en del ånglinjer. Härtill komma extraordinära transporter av betydande omfattning, bland annat hemtransporter av flyktingar samt genomgångstransporter av krigsfångar och främmande militär personal.

I denna svåra situation har järnvägsstyrelsen varit nödsakad att företaga en del inskränkningar i den vanliga persontrafiken. Särskilt har man sökt åstadkomma en minskning i trafiken kring veckoskiftena. I detta syfte ha veckosluts-, sport-, bad- och turistbiljetter indragits under månaderna juni—augusti. Vidare har en viss begränsning av de av statsmakterna beslutade fria barnresorna måst vidtagas så till vida, att dessa icke få företagas omkring veckoskiftena. I den mån det varit möjligt har uppgörelse träffats om uppskjutande av en del planerade möten, kongresser, läger o. s. v.

Med hänsyn till dessa förhållanden har järnvägsstyrelsen funnit nödvändigt att under sommaren 1945 icke blott vidtaga inskränkningar i giltigheten av järnvägspersonalens fribiljetter, motsvarande dem, som gällt föregående år, utan även genomföra ytterligare begränsningar för att än mer söka avlasta persontrafiken under veckoskiftena. Bestämmelser härom ha av styrelsen utfärdats ungefär samtidigt som interpellationen framställdes. Styrelsen har varit medveten om att dessa inskränkningar komma att vålla personalen vissa olägenheter, men styrelsen har sökt bestämma inskränkningarna så, att resor icke helt omöjliggöras under lördagar och söndagar. Det torde därför i allmänhet icke bli omöjligt för den av interpellanten särskilt omnämnda järnvägspersonalen på ensligt belägna arbetsplatser att för sina kulturella behov eller sin materiella försörjning företaga nödvändiga resor även på dessa dagar. Vidare har vederbörande trafikbefäl bemyndigats medgiva undantag från de föreskrivna inskränkningarna i sådana fall, då en resa kan anses vara föranledd av tvingande omständigheter.

Vad angår den av interpellanten berörda frågan, huruvida behovet av resor eller turföljden vid beställningen av biljett oberoende av biljettens karaktär av betald eller fri biljett bör bli avgörande för tillträde till tågen, är järnvägsstyrelsen av den uppfattningen, att en resande med betald biljett oavsett resans ändamål bör hava företräde till resemöjlighet.

För egen del måste jag ansluta mig till den mening, som järnvägsstyrelsen i denna fråga gjort gällande. Det är också min uppfattning, att det stora flertalet av järnvägspersonalen väl inser det berättigade i att i en situation, som

Svar på interpellation. (Forts.)

nödvändiggör åtgärder av olika slag för att begränsa tillströmningen till persontågen, inskränkningar måste drabba även den personal, som under normala förhållanden kan utnyttja förmånen av fria resor.

Jag är på grund av vad jag nu anfört icke beredd att vidtaga några åtgärder i det av interpellanten ifrågasatta syftet.

Härefter anförde:

Herr **Persson** i Stockholm: Herr talman! Jag tackar statsrådet Domö för svaret, som jag fått på min interpellation, men beklagar samtidigt, att svaret blivit negativt. I sitt svar har statsrådet lämnat en redogörelse för de trafiksvårigheter, som väntas uppstå innevarande sommar. Denna redogörelse skulle det väl strängt taget icke varit nödvändigt att lämna i detta sammanhang, därför att jag i min interpellation icke förnekade, att svårigheter föreligga och kunna komma att föreligga. Hur jag trots dessa svårigheter anser mig kunna se på frågan om inskränkningarna av järnvägsmännens fribiljetter, framgår klart av mina två första frågor som ju lyda: 1:o) Om trafiksituationen kräver inskränkning i rätten till resor å vissa tåg, då bör väl endera behovet av resan eller också turföljden av beställningarna av biljetter få bli avgörande för tillträde till tågen? och 2:o) I så fall bör väl biljetternas karaktär av fria eller betalda lämnas ur räkningen vid ransonerings av resorna? Jag har här alltså gått mot den princip och den metod, man använt sig av för att söka minska resornas antal, när man genom att inskränka på fribiljettsförmånen skall låta denna inskränkning i första hand gå ut över järnvägsmännen, oavsett ändamålet med den resa, järnvägsmännen önskat företaga. På detta svarar järnvägsstyrelsen, att »en resande med betald biljett oavsett resans ändamål bör hava företräde till resemöjligheter», och statsrådet ansluter sig till dessa synpunkter. Med detta har statsrådet egentligen uttryckt den meningen, att han i princip anser det vara riktigt, att till och med en nöjesresa på betald biljett bör få gå före en nödvändig resa för en lågt avlönad stationskarl, såvitt den sistnämnde icke betalar biljetten, trots att rätt till fri resa ingår som en stationskarlens förmån. I detta ställningstagande finner jag en bekräftelse på den i interpellationen uttalade uppfattningen, att inskränkningarna i rätten till resor på fribiljett ha karaktären av en med icke hållbara argument genomförd ytterligare försämring av järnvägspersonalens arbetsförhållanden och arbetsvillkor.

Jag har vidare i interpellationen påvisat, att järnvägsmännens fribiljettsförmåner redan tidigare äro så pass inskränkta, att antalet fria resor icke är större än att de i stort sett torde sammanfalla med vad som är resebehovet för de flesta människor. Tag exempelvis de många järnvägsmän, som icke ha mer än en fribiljett i medeltal varannan månad, eller de, som ha två fribiljetter per år — det högsta antal fribiljetter, som kan tilldelas järnvägsmän för längre eller kortare resor är icke mer än i medeltal två per år! Under sådana förhållanden kunna de genomförda inskränkningarna icke ha annan mening än den jag anfört. Statsrådet pekar på att vederbörande trafikbefäl bemyndigats medgiva undantag från de föreskrivna inskränkningarna i sådana fall, då en resa kan vara föranledd av någon tvingande omständighet. I det cirkulär i frågan från järnvägsstyrelsen, på vilket jag byggde min interpellation, fanns igenting nämnt om någon sådan möjlighet. Efter det att interpellationen framställdes, har ett nytt cirkulär utfärdats med ungefär samma innehåll som det tidigare, men i vilket de av statsrådet åberopade bestämmelserna införts. Nu beror det på hur man kommer att tolka orden »tvingande omständighet». Dit hör i varje fall icke resa för erhållande av den rekreation,

Svar på interpellation. (Forts.)

som man avser, att vederbörande skall få åtnjuta, när semesterförmånen utnyttjas, därför att i det nya cirkuläret är uttryckligen föreskrivet, att tillstånd till dylika resor får icke lämnas. I bestämmelserna återfinnes också följande: »Fribiljettsresande, som medföljer tåg, varå fribiljett enligt detta cirkulär icke gäller, är skyldig lösa enkel biljett jämte i förekommande fall snälltågstilläggsbiljett till använd vagnsklass för den befarna sträckan.» Alltså, blott vederbörande betalar resan, då är det bra. Då betraktas han icke som om han tränger ut någon annan från tågen. Råkar han under sin resa komma på ett fribiljettsförbudet tåg, har han blott att betala, och då går det bra. Ändock utgör en betalande resande en svårare konkurrent till i varje fall sittplatserna än en resande på fribiljett, alldenstund det i fribiljettsbestämmelserna är föreskrivet, att resande å fribiljett äro skyldiga att vid behov avstå sina sittplatser till medresande, som betalt sina biljetter.

Fribiljettsförmånerna avskaffas nu till så stor del och så pass effektivt, att för icke alltför långa resor återstår på en del sträckor praktiskt taget ingen möjlighet att påbörja en resa från fredag till måndag. Jag betraktar vad som här skett såsom ett av järnvägsstyrelsen förnyat försök till alla tidigare att komma fribiljettsförmånen överhuvud taget till livs. De enskilda järnvägarna ha för sin del förklarat, att de ha ingen anledning att inskränka på fribiljettsförmånerna. Tjänstemän i S.J.-stationer, som utgöra förbindelsestationer med enskild järnväg, ha fribiljett även till anslutande enskild järnväg. Där få alltså S.J.-männen behålla sina förmåner oinskränkt, trots att även i en del fall de enskilda järnvägarna äro lika trafikbelastade som statens järnvägar, men på det egna arbetsfältet avstänges man i stor utsträckning från denna gamla förmån. Interpellanten i en tidigare interpellation har ironiserat över statens roll som mönsterarbetsgivare. Jag måste säga, att vid statens järnvägar gör ledningen tydligen allt vad den kan för att beröva staten rätt till denna beteckning. När riksdagen beslutade om fria resor för riksdagsmän från den 1 juli i år, anfördes såsom ett argument, som jag anser vara riktigt, att riksdagsmännen komma givetvis icke att missbruka denna fribiljettsförmån genom att företaga onödiga resor. Varför kan icke ett sådant argument få gälla också för järnvägsmännen? Är denna kår icke så kvalificerad, att man kan låta argumentet gälla även för den?

På nyåret utsände järnvägsgeneralen såsom nr 1 i årets cirkulärsamling en hälsning till personalen, innehållande bl. a. följande: »Det fordras av oss S. J.-män inom alla grader i vår gärning fortsatt anspänning och framåtanda. När jag betonar detta, gör jag det i tacksamt och uppriktigt erkännande av vad som utförts av pliktroget och gott arbete under det gångna, för S. J. arbetsuppfyllda året 1944 och i den fasta förvissningen, att jag alltjämt kan räkna med hela personalens redobogenhet till pliktuppfyllelse och intresse för statens järnvägars verksamhet även under det år som stundar.» Generaldirektören hade rätt, därför att såsom han tecknat denna personal, sådan är den. Intresset för arbetet binder den i bästa mening solidariskt vid verket. Det skulle därför utan tvivel ha räckt med en vädjan från järnvägsstyrelsen till personalen om att denna i så stor utsträckning, som det utan olägenhet kan ske, måtte inskränka på sina resor, och man skulle ha nått ett önskvärt resultat. Nu uttalar statsrådet den uppfattningen, att det stora flertalet av järnvägspersonalen skall inse det berättigade i att i en situation, som nödvändiggör åtgärder av olika slag för att begränsa tillströmningen till persontågen, inskränkningar även drabba personalens fria resor. Nej, herr statsråd, det är icke på det sättet. Jag står för min del fortfarande i så pass kontakt med dessa mina tidigare yrkeskolleger, att jag vet, att jag har rätt, när jag säger: järnvägsfolkets stora flertal lägger denna senaste åtgärd till alla de övriga

Svar på interpellation. (Forts.)

åtgärder mot dem från statsmakternas sida, som faktiskt utgöra ett uttryck för otillräcklig uppskattning av deras arbete, och missnöjet bland personalen stegras ytterligare. Jag beklagar därför ännu en gång, att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet förklarat sig icke vara beredd att vidtaga några åtgärder i det i interpellationen ifrågasatta syftet.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Jag vill i anledning av vad den ärade interpellanten sade om tidpunkten för interpellationens avlämnande och utfärdandet av cirkuläret från järnvägsstyrelsen säga, att jag icke känner till något dubbelcirkulär, och det cirkulär, som interpellanten själv åberopade, utkom från trycket den 29 maj. Interpellationen kom till departementet den 30 maj och avlämnades enligt kammarens protokoll den 29 maj. Alltså har icke cirkulärets avfattning kunnat röna intryck av interpellationens framställande.

Vad så själva saken beträffar tror jag, att den ärade interpellanten med sitt anförande icke gör vederbörande personalförbund den tjänst, som han därmed avser. Jag tror, att personalförbunden äro rätt förstående för vidtagna åtgärder och för vad de ha rätt att fordra och vad man i den nuvarande situationen kan kräva i form av uppoffringar av dess medlemmar, så att det hela skall gå i lås. Ty man får icke glömma, att situationen är sådan, att det krävs särskilda åtgärder för att trafiken överhuvud taget någorlunda skall kunna gå i ordnat skick och att de viktigaste gods- och persontransporterna kunna ske. I det läget är det en tillfredsställelse, att alla personalförbund vid de resonemang, som äro förda, intagit den lojala och förstående ståndpunkt, som de verkligen gjort. Jag har för min del icke väntat, att de skulle göra någonting annat, då de själva bäst veta om huru svårt det är att klara de nuvarande reseförhållandena.

Så är det en annan sak, som det kanske är skäl att observera, nämligen att denna förmån av fribiljetter har icke någon gång, såvitt jag vet, räknats såsom en särskild löneförmån, som man skulle taga hänsyn till vid lönens avvägande eller såsom någonting som skall avdragas under särskilda omständigheter. Det går givetvis ganska lätt att ibland ge järnvägspersonalen denna förmån av fria resor. Om tågen icke äro fullastade, gör det således icke något, att järnvägsmännen strömma till, men ett annat förhållande kan det bli i just den nuvarande situationen, om resor från järnvägspersonalens sida hopas alltför mycket omkring helgerna, vilket kan föranleda särskilt besvärliga förhållanden. Det är därför all anledning att söka se på själva innebörden både i läget och den vidtagna åtgärden.

Herr **Spångberg**: Herr talman! När det gäller rätten till fria resor måste jag i anledning av kommunikationsministerns uttalande ändå påminna om det förhållandet, att detta ju icke är en förmån, som bara järnvägsmännen i Sverige ha, utan den förmånen ha ju järnvägsmännen åtminstone i hela Europa. Befattningshavare vid järnvägar få ju även med vissa års mellanrum fribiljetter även till andra länder. Man kan ju förstå varför en sådan överenskomelse har träffats. När man har samma förmån i samtliga länder, så måste man väl ändå beteckna det som en förmån, som bör kunna få utnyttjas av tjänsteinnehavarna, och man lär väl icke bara i vårt land vare sig på ena eller andra sättet kunna få bort den rätt, som järnvägsmännen ha.

Anledningen till att denna förmån medgivits är givetvis de säregna förhållanden, under vilka järnvägsfolket tjänstgör. Tjänstgöringen sker ju icke alltid på den ort, där vederbörande har anställts, utan på andra, ofta avlägsna liggande orter. Jag kan som exempel berätta om förflyttningarna av en järn-

Svar på interpellation. (Forts.)

vägsman, som jag satt och tänkte på, då kommunikationsministern här höll sitt sista anförande rörande rätten till fribiljetter. Denne man anställdes i Charlottenberg. Efter några år flyttades han till Kristinehamn. Efter någon tid flyttades han till Vännäs, efter någon tid därefter till Stockholm, efter ytterligare någon tid till Kristinehamn igen och sedan till Falköping, där han för närvarande befinner sig, om han icke har blivit flyttad till någon annan plats.

På detta sätt kan man flytta tjänsteinnehavarna vid järnvägen, även om de icke önska flytta. Man tvångsförflyttar dem ibland till en ort, dit de icke alls vilja komma. Det är klart, att under sådana förhållanden böra de ha någon möjlighet för sig och sin familj att komma till den plats, där de under sina mångåriga transporter från den ena platsen till den andra i landet kanske ha en egen fastighet och sitt egentliga hem.

Dessa fribiljetter behövas också för att de skola kunna tillvarataga sina gemensamma intressen. De bo ju långt skilda åt och ofta är det bara en eller ett par tjänstemän vid en och samma station.

Vidare behöva de fribiljetter för sina semesterresor. När kan en järnvägsman under sommaren begagna sin fribiljett, om han icke får åka på fredag—måndag, så att han kan få någon nytta av biljetten. Det är möjligt, att han arbetar på en station, där det är mycket svårt att utom den del av semestern, som han i förväg får förlagd till vissa sommardagar, få passande ledighet. Varannan söndag tjänstgör han, och varannan söndag brukar han i regel ha ledigt. Det kan också hända, att han bara är ledig var tredje söndag. Denna söndag blir ju den enda dag, som han har möjlighet att resa. Det är klart, att han blir missnöjd, om man berövar honom den förmån, som han har i den fria resan, och på det sättet också berövar honom möjligheten att utnyttja sin fritid, ifall han icke vill köpa biljett. När han skall ha semester, så börjar den i regel med en frisöndag. Han skulle då ha möjlighet att resa på söndag morgon eller på lördag kväll, om han slutar sin tjänstgöring då, men genom den nu genomförda inskränkningen får han inte resa på snälltåg eller vissa persontåg utan att köpa biljett.

Det är detta, som bör belysas och som kommunikationsministern borde ta sig en funderare på i anledning av de inskränkningar, som järnvägsstyrelsen i detta fall genomfört. Järnvägsstyrelsen hade haft möjlighet att gå smidigare till väga. Enligt det cirkulär, som har utsänts till olika järnvägsstationer, spelar det ingen roll, om det finns tomma platser i det persontåg eller snälltåg, förbudet gäller. Även om det finns tomma kupéer i tåget, får järnvägsmannen ändå icke begagna sin fribiljett. Redan nu gäller dock den bestämmelsen, att han måste avstå sin plats till annan resande, ifall vagnarna äro fullbesatta. Han får stå och ta sin plats var han kan, men nu får han icke ens följa med tåget, även om det finns tomma kupéer. På det sättet har man tolkat bestämmelserna. Jag undrar, herr kommunikationsminister, om man ej hade kunnat finna en något smidigare form.

Ibland frågar man sig verkligen, när man hör debatterna i socialiseringsfrågorna, om icke vissa åtgärder, som vidtagas från verksstyrelsernas sida, göras fullt medvetet för att göra de samhällsägda verken och företagen så impopulära som överhuvud taget är möjligt.

Herr Persson i Stockholm: Herr talman! Jag skulle vilja säga några ord i anledning av vad kommunikationsministern hade att säga om de cirkulär som innehöller bestämmelser om ifrågasvarande åtgärd. Han sade, att han inte kände till mer än ett cirkulär. Jag har här båda två. Jag interPELLERADE den 28 maj, och det cirkulär som statsrådet återopade utkom den 29 maj. Skulle det

Svar på interpellation. (Forts.)

icke ha utfärdats något cirkulär tidigare, skulle jag inte ha kunnat interpellera. Ett cirkulär som har nr 393 utkom från trycket den 28 april, och där talas om hur det skulle bli. Nästa cirkulär har nr 430 och kom den 29 maj. Nu gör jag, herr statsråd, anspråk på att bli ansedd såsom en som vet, vad han talar om också i andra stycken, när jag i detta stycke har dokumentariskt bevisat, att jag har bättre reda på vad saken gäller än kommunikationsministern.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Vad det senaste yttrandet beträffar talas det i interpellationen om att det var avsett, att ett sådant cirkulär skulle utfärdas, och därav drog jag den slutsatsen, att det cirkulär som åsyftades var det slutliga cirkuläret.

Jag skall sedan, i anledning av att här talats så mycket om huruvida det finnes en rätt till fria resor eller inte, be att få läsa upp ett stycke ur det civila lönereglementet vad angår de affärsdrivande verken. Där står i tredje momentet under rubriken Statens järnvägar: »Rätt till fria resor och fria varutransporter å järnväg anses icke såsom avlöningsförmån och föranleder icke avdrag å avlöningen.» Det är det betraktelsesätt som framgår av det civila avlöningsreglementet, och då det är godkänt av riksdagen, så får det väl anses äga vitsord.

Vad saken i övrigt beträffar tycker jag, att det är egendomligt, att man här söker blåsa upp en åtgärd, vidtagen i syfte att klara ut trafiksvårigheterna, med vilken åtgärd vederbörande förbund visat sig fullt införstådd, till en sak av en sådan storleksordning, som man velat göra. Jag är den förste att ge mitt erkännande åt det plikttrogna arbete som järnvägens folk utföra, och jag skulle gärna se, att de i all den utsträckning som är möjlig kunde få resa, som de bruka få göra, och att det vidtoges praktiska åtgärder och överhuvud taget gjordes allt som kan göras för att indragningen skulle bli så litet kännbar som möjligt. Det är den ena sidan av saken, men den andra sidan är den, att jag icke kan komma ifrån att inskränkningar i förmånen av fria resor ha skäl för sig i nuvarande svåra trafiksituation. Jag tror att man söker göra så små inskränkningar som möjligt och att man måhända vid tillfällen, när så är möjligt, släpper efter något på de åtgärder som vidtagits och de bestämmelser som utfärdats. Att medlemmar av den svenska riksförsamlingen, som i alla fall har ansvaret för att vårt samhällsliv överhuvud taget kan fungera, ondgöra sig över detta, det är något som gör mig förvånad. Att den som drabbas av dessa inskränkningar tycker att det är tråkigt, förstår jag, och jag vill, att man skall göra allt för att inskränkningarna inte skola bli onödigt kännbara. Men att göra detta till en sådan stor sak, att den på ett oberättigat sätt ingriper i de svenska medborgarnas rättigheter, det tycker jag är att gå alldeles för långt. Jag har bättre tilltro till den svenska medborgarandan bland järnvägsfolket, än att de inte skulle förstå nödvändigheten av det ingripande, som jag tror denna sommar tyvärr måste göras, om vi skola kunna fullgöra det åtagande som vi gjort till våra broderfolk med flera att hjälpa dem i deras svåra nöd, transportera sjuka och krigsfångar m. m. Vi måste nog alla hjälpa till här för att trafiken skall kunna gå någorlunda tillfredsställande.

Herr von Seth: Herr talman! Det har ju icke minst från kommunikationsministerns sida betonats, att det är fråga om ett offer från järnvägsmännens sida, och på grund av de utomordentliga omständigheter som äro för handen får man också lov att göra dessa inskränkningar i järnvägsmännens rätt till fria resor.

Till herr Persson skulle jag vilja säga, att det framgick ju av vad kommu-

Svar på interpellation. (Forts.)

nikationsministern här anfört, att det är en serie av omständigheter som har bidragit till denna inskränkning i resorna. En av dessa omständigheter är metallarbetarstrejken, som herr Persson och hans parti varit med om att iscensätta och vidmakthålla.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 8.

Föredrogs och hänvisades till utrikesutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 333, angående Sveriges anslutning till den vid luftfartskonferensen i Chicago år 1944 antagna internationella luftfartskonventionen m. fl. överenskommelser.

§ 9.

Föredrogs vart efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 204, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fullmakt att i arbetslöshetsbekämpande syfte igångsätta arbeten för vilka anslag uppförts å allmän beredskapsstat för budgetåret 1944/45; och

nr 205, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till flyktingverksamheten.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 10.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 206, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar jämte i ämnet väckt motion.

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar.

I propositionen nr 306 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för den 4 maj 1945, med återkallande av ett i statsverkspropositionen framlagt förslag om bidrag till utlandssvenskarnas förening föreslagit riksdagen att anvisa dels till Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar m. m. å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45 ett förslagsanslag av 200 000 kronor, dels ock till Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar m. m. å riksstaten för budgetåret 1945/46 ett förslagsanslag av 500 000 kronor.

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande förslag hade utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av herr *Adolfsson m. fl.* väckt motion (II: 608), vari hemställdes, »att riksdagen måtte dels besluta, att hjälpen till de kategorier hjälpbehövande, som proposition nr 306 avser, ges under samma former som gälla för andra hjälpbehövande och flyktingar och således helt handhaves av de statliga flyktingmyndigheterna respektive de socialvårdande myndigheterna, och dels avslå propositionen i den mån denna avser organiserandet av särskild hjälpverksamhet här i landet för dessa hjälpbehövande och anslagsäskandena i anslutning härtill».

Utskottet hemställde,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen nr 306 framlagda förslag och med avslag å motionen II: 608, till Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar m. m. såsom förslagsanslag anvisa

a) å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45 under femte huvudtiteln 200 000 kronor,

b) å riksstaten för budgetåret 1945/46 under femte huvudtiteln 500 000 kronor.

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar. (Forts.)

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Herr **Adolfsson**: Herr talman! Utskottsutlåtandet över propositionen nr 306 och den motion som burits fram av mig och några medmotionärer visar, att utskottet hyser rätt starka betänkligheter mot att den verksamhet det här gäller, nämligen omhändertagandet av utlandssvenskar och andra hitkomna svenskfödda, skall handhavas av utlandssvenskarnas förening. Jag förstår synnerligen väl dessa betänkligheter, men jag har ju därför litet svårt att förstå, att utskottet icke tillstyrkt det i motionen framförda förslaget, att hjälpen åt utlandssvenskarna och andra svenskfödda, som komma hit, skall organiseras av de statliga flyktingmyndigheterna och av de socialvårdande organen i förekommande fall.

Utskottet hänvisar till departementschefens förklaring, att utlandssvenskarnas förening äger bättre kännedom om det klientel som det här är fråga om. Jag kan inte förstå, att inte denna sakkunskap, som föreningen sannolikt besitter, skulle kunna komma till nytta, även om de statliga myndigheterna hade hand om den verksamhet det här gäller. Om propositionen 306 bifalles oförändrad, medför detta, att en skarp gräns kommer att dragas mellan olika kategorier flyktingar och hjälpbehövande.

Jag är fullständigt ense med departementschefen, då han förklarar, att »det i sådana fall, då dessa hjälpbehövande utlandssvenskar icke omhändertagas av anförvanter eller andra närstående, faller sig naturligt, att det allmänna träder hjälpende emellan». Ja, det faller sig tämligen naturligt, men jag vill understryka, att liksom arbetsmarknadskommissionen och statskontoret finner jag det inte naturligt, att en särverksamhet vid sidan av de statliga myndigheternas skall komma att genomföras i detta avseende. Utlandssvenskarnas förening går så långt i fråga om uppdragningen av gränserna, att den till och med föreslår ett ålderdomshem speciellt för de varaktigt arbetsoförmögna utlandssvenskarna, och någon principiell invändning mot detta har jag icke kunnat finna i departementschefens skrivelse.

För att intet missförstånd skall uppstå, vill jag understryka, att det avgörande för oss motionärer har varit, att alla flyktingar och alla andra hjälpbehövande böra, under förutsättning att de kunna anses önskvärda här i landet, åtnjuta samma slag av hjälp och att detta ovillkorligen måste anses som det enda verkligt rationella. Det är alltså detta som legat till grund för vår motion. Därutöver finner jag emellertid anledning att närmare granska utlandssvenskarnas förენის motivering för att hitkomna utlandssvenskar skola få en bättre behandling än den som kommer andra flyktingar eller våra hemmavarande nödställda till del.

Jag vill först säga, att om den svenska socialvården inte kan anses tillfyllest åt sådana svenskfödda som efter de allierades ockupation av deras hemland kommit hit, så bör denna socialvård förbättras, emedan den i så fall knappast är tillfyllest för dem som stadigvarande vistas här i landet. Är socialvården icke bra nog åt f. d. rika, då är den icke heller bra nog åt dem som hela sitt liv varit fattiga och vistats här i vårt land.

Jag tager mig friheten att citera ett litet avsnitt ur utlandssvenskarnas förენის skrivelse till regeringen. Det heter där: »Av många skäl vore önskvärt, att personer, tillhörande denna kategori, icke behövde hänvisas till den allmänna socialhjälpens för understöd utan att de kunde få sin ålderdom åtminstone nödortfört trygghet under andra former. Huvudparten av de återkomna består av mycket skotsamma personer, som genom arbete och sparsamhet sört för sig och sin familj men som nu plötsligt genom förhållandena berövats sin egendom och möjligheten att fortsätta sin verksamhet. De finna det förståeligt nog förödmju-

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar. (Forts.)

kande — ej minst i de fall, då de äro innehavare av ett större eller mindre spar-kapital, som de icke kunna få transfererat — att använda sig av den allmänna fattigvården.»

De drag av, det kanske tillåtes mig säga, krass rikemansinstinkt, som strålar ut från de rader som jag citerat, är det icke möjligt att misstaga sig på. Jag hop-pas, och jag tror säkert, att inte alla utlandssvenskar se saken på samma sätt. Annars är ju mentaliteten i de citerade raderna förklarlig med hänsyn till sam-mansättningen av utlandssvenskarnas förenings styrelse. Av de 37 ledamöterna i denna styrelse äro icke mindre än 18 verkställande direktörer och andra direk-törer i stora industriföretag och kapitalistiska monopolföretag och en hel del andra äro knutna till dylika företag på något annat sätt. På detta sätt äro bland andra representerade Aktiebolaget Hammar & C:o, Bolinders fabriks aktiebo-lag, Aktiebolaget Svenska kullagerfabriken, Aktiebolaget Separator, Aktiebo-laget Atlas Diesel, Svenska cellulosaaktiebolaget, Aktiebolaget Svenska metall-verken i Västerås, Telefonaktiebolaget L. M. Ericsson med flera. Man har också mycket noga sett till, att styrelsen är förankrad i sådana stora företag, som jag här nämnt, i olika delar av vårt land. Det må ju vara föreningens ensak, men jag har velat säga detta för att ställa föreningens uttalande mot den bakgrund som jag tror förklarar de citerade radernas dryghet och klasskaraktär.

Föreningens program innehåller bland annat, att föreningen »har den viktiga uppgiften att på främmande botten höja vårt lands förmåga att göra sig gällande på den utländska marknaden och att genom gagnande verksamhet, vare sig det gäller konst, hantverk, handel eller andra yrken, utomlands göra det svenska namnet känt och aktat». Mot denna programförklaring ha vi absolut ingenting att invända, men föreningen borde se till, att den gör sin insats känd och aktad också inom Sveriges egna gränser, vilket näppeligen kan ske genom sådana uttalanden som jag alldeles nyss fäst uppmärksamheten på. Att medlem-mar av utlandssvenskarnas förening bland annat handelspolitiskt och kommersi-ellt ha kunnat göra vårt land stora tjänster utomlands, det betvivlar jag inte för ett ögonblick, men detta motiverar inte vare sig den krassa formulering jag talat om eller det föreslagna sättet till omhändertagande av de kategorier flyktingar och hjälpbehövande, som det här är fråga om och som inte ansett sig längre kun-na stanna kvar i sina respektive hemländer, främst då Tyskland.

I vad mån resan hit kan innebära ett politiskt ståndpunktstagande kan givetvis endast bedömas från det ena fallet till det andra. Man kan ju icke generalisera härvidlag. Men i många fall kan man sannolikt spåra ett sådant politiskt ställ-ningstagande bakom flykten från det land, dit vederbörande en gång kommit från Sverige. Det må vara hur som helst därmed, så bör föreningen, tycker jag, hålla sig till den uppgift som programatiskt har angivits i vad jag nyss citerat, och hjälpverksamheten åt hemvändande svenskättlingar bör bli av exakt samma slag som hjälpverksamheten åt andra hjälpbehövande och sålunda inrangeras i den statliga hjälp som förekommer i detta avseende. Hjälpens bör alltså vara den-samma, oavsett om det gäller före detta rika eller kroniskt fattiga.

När jag läste utskottets utlåtande fick jag en omedelbar känsla av att jag ha-de utskottet som hemlig sympatisör i den fråga det gäller, d. v. s. i fråga om det föreslagna förfarandet, men eftersom utskottet icke ansett sig böra yrka bifall till motionen nr 608 i andra kammaren, så ber jag, herr talman, att få göra det i stället.

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr **Eriksson** i Stockholm: Herr talman! Som kammarens ledamöter veta, är anslaget till utlandssvenskarnas förening ingen nyhet. Det är således icke

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar. (Forts.)

någon ny fråga som vi nu behandla. Den har ju förekommit på femte huvudtiteln, och att vi nu fått detta anslag som ett separat ärende, hänger samman med att verksamheten under detta år på grund av särskilda förhållanden har svällt ut i avsevärd omfattning. Det belopp som begärdes för detta ändamål, när statsverkspropositionen uppgjordes, visade sig icke förslå, och för den skull blev detta ärende, som var medtaget i statsutskottets utlåtande över femte huvudtiteln, återremitterat till utskottet, för att man skulle få tillfälle att ta ståndpunkt till den större organisation som här nu var av nöden. Det är också detta som gör, att det anslag som nu behandlas är avsevärt större än det som, såsom jag nyss antydde, var upptaget i statsverkspropositionen.

Jag erkänner, att när nu omfattningen blev så avsevärt mycket större och det visade sig, att verksamheten huvudsakligen måste bestridas av statsmedel, gjorde vi inom utskottet oss den frågan, huruvida det var nödvändigt, att man för detta ändamål anlitate en särskild förening, eller om man inte kunde åtnöja sig med statens egna organ, vilket ju innebär en lösning i anslutning till den uppfattning som förfäktades av den motionär som här nyss hade ordet. Men vi kunde ju inte undgå att erinra oss det faktum att de statliga organ, som nu syssla med vården av de från andra länder hitströmmande flyktingarna, på grund av den kraftiga ansvällningen av denna verksamhet t. o. m. har haft synnerligen stora svårigheter att skaffa sig nödiga arbetslokaler. Kammarrens ledamöter komma säkerligen ihåg, att vi för inte så många veckor sedan här hade att behandla ett förslag från Kungl. Maj:t att det för utlänningskommissionens räkning skulle byggas en ny barack, vilken skulle dra en rätt avsevärd summa. Statsutskottet ställde sig ganska kritiskt till förslaget, men ansåg sig emellertid med hänsyn till frågans akuta läge böra tillstyrka anslaget. Inom parentes sagt har det nu försports, att det öppnats möjligheter att lösa lokalfrågan på annat sätt, varför statsverket måhända kommer att besparas utgiften.

Men när man alltså vet, hur hårt trängda de statliga organ äro, som ha att syssla med flyktingverksamheten, så ansågo vi inom utskottsavdelningen att det kunde vara en fördel att få draga nytta av den frivilliga arbetskraft, som finns på detta område, och det var därför som vi stannade för att på av departementschefen anförda skäl tillstyrka den föreslagna anordningen.

Den ärade motionären undrade nu, huruvida man inte, även om man överlämnar åt de statliga myndigheterna att ta hand om utlandssvenskarna, skulle kunna utnyttja den sakkunskap, som kan vara tillfinnandes inom utlandssvenskarnas förening. Jag har för min del mycket svårt att förstå, att en sådan lösning skulle vara möjlig — att lista ut en dylik får nog överlämnas åt den hemliga diplomati, som herr Adolfsson talade om när han antydde att det fanns hemliga sympatisörer.

Motionären talade om att vissa av de personer, som man avser att hjälpa från här behandlade anslag, gjort ett politiskt ståndpunktstagande. Jag vet icke huruvida motionären med detta uttalande anser att ett bifall till den kungl. propositionen också skulle betyda ett politiskt ståndpunktstagande. Från statsutskottets sida betrakta vi emellertid den föreslagna anordningen endast såsom en lämplighetsåtgärd för det budgetår, för vilket anslaget skulle gälla, och det är sålunda inte fråga om något politiskt ståndpunktstagande på längre sikt.

Med hänvisning till vad jag sålunda anført, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Janson i Frändesta: Herr talman! Det var ju ett i formen rätt moderat anförande, som herr Adolfsson här höll, men han kom dock med påståenden av

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar. (Forts.)

den karaktär att de, om de finge stå oemotsagda, lätt skulle kunna inge en felaktig uppfattning om vad Utlandssvenskarnas förening egentligen betyder, och det var närmast med anledning av detta som jag begärde ordet.

Herr Adolfsson talade, såsom ofta sker från hans håll, om storfinansens inflytande och menade att det förelåg ett sådant även i detta fall, vilket han exemplifierade med att räkna upp hela raden av storföretag, som äro företrädna i styrelsen. Ja, det är väl högst naturligt att dessa exportföretag, som genom hela sin verksamhet få kontakt just med utlandssvenskarna, intressera sig för att bistå dem. Det är en sak, som jag tror att vi skola vara mycket tacksamma för och inte på något sätt försöka misstänkliggöra. Vad utlandssvenskarna betyda för vårt land, veta vi väl litet var, och vi veta också att de mycket ofta arbeta under besvärliga förhållanden; det finns ju vanligen inga större kolonier av svenskar utomlands, utan våra representanter få mest klara sig på egen hand. Vi ha sålunda all anledning att komma ihåg den gärning, som de utfört.

Jag tycker också att det är en mycket väl funnen lösning, när man låter de personer här i landet, som genom sin egen verksamhet haft kontakt med utlandssvenskarna, taga hand om dem som genom omständigheternas makt ha tvingats vända tillbaka till Sverige. Herr Adolfsson säger nu att dessa hemvändande svenskar skola behandlas på samma sätt som andra flyktingar. Ja, det är riktigt att alla flyktingar skola behandlas lika, men dessa människor äro väl inte flyktingar i den bemärkelse som man vanligen inlägger i detta ord. Det är ju, med vissa undantag, fråga om svenska medborgare, som komma tillbaka till sitt eget land.

Herr Adolfsson förfasar sig också över att man i skrivelsen från Utlandssvenskarnas förening har talat om att det skulle kunna kännas förödmjukande för dessa människor att behöva vända sig till fattigvården. Jag måste säga, att man skall vara bra doktrinärt inställd för att tycka att ett sådant uttalande är märkvärdigt. Det är självklart att man i vanliga fall inte skall ha olika sorters hjälpverksamhet, beroende på vilken samhällskategori de hjälpbehövande tillhöra, men jag tycker att det ligger annorlunda till beträffande dessa utlandssvenskar, som det är en enkel svensk plikt att taga hand om. Hjälp till dem bör kunna ges på ett mindre formellt sätt än vad som skulle bli fallet, om man går den vägen som herr Adolfsson önskar.

Herr Adolfsson säger vidare, att den speciella sakkunskap, som Utlandssvenskarnas förening representerar, kan man väl tillgodogöra sig genom att flytta över denna sakkunskap till de statliga myndigheterna. Det är kanske lättare sagt än gjort. Såvitt jag känner till, består denna sakkunskap i icke ringa utsträckning av frivilligt arbetande krafter, som sätta till vad de kunna av sin egen tid, och det lär väl inte vara så lätt att inordna dem i någon statlig verksamhet.

Herr talman! Jag ber att med det sagda få på det varmaste yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr *Håstad* instämde häruti.

Herr **Adolfsson**: Herr talman! Till herr Eriksson i Stockholm vill jag först säga, att jag inte sade att ett bifall till propositionen oförändrad skulle betyda ett politiskt ståndpunktstagande. Jag förklarade endast att det skulle betyda, att olika kategorier av flyktingar och hjälpbehövande skulle bli omhändertagna på olika sätt.

Att vederbörande statliga myndigheter äro svårt belastade med arbete, skall jag villigt erkänna, men jag anser inte att detta kan utgöra motivering för att Utlandssvenskarnas förening ensam skall ha hand om den hjälpverksamhet

Bidrag till omhändertagande av utlandssvenskar. (Forts.)

som det här är fråga om och framför allt inte någon motivering för att den här ifrågavarande kategorien hjälpbehövande skall bli föremål för en särbehandling och en fördelaktig sådan. Det framgår nämligen på skilda ställen i Utlandssvenskarnas förenings skrivelse att man väntar sig en sådan fördelaktig särbehandling, men jag skall här bara citera vad man säger på ett sådant ställe. Det heter i skrivelsen: »Härtill kommer, att detta klientel» — d. v. s. i detta fall socialvårdsfallen bland utlandssvenskarna eller svenskfödda från utlandet som det kan gälla — »av vederbörande nämnder i understödsfall erhåller högst samma belopp som de hemmasvenskar, vilka taga fattigvården i anspråk.» Av detta framgår, förefaller det mig, att man inte bara begär utan också väntar större hjälp, ifall föreningens och propositionens förslag bifalles; man vill dels slippa fattigvården i förekommande fall, dels erhålla större pekuniär hjälp än som brukar vara fallet. Men varför skall just denna kategori hjälpbehövande få sådana förmåner? Våra hemmavarande fattiga gå med tungt hjärta till fattigvården, och de skulle säkert betrakta det som en synnerligen stor förmån att slippa vandra den vägen.

Jag anser sålunda inte att det ligger något inhumant i att hjälpen åt utlandssvenskarna ges i vanlig ordning och handhaves av de statliga myndigheterna. Utlandssvenskarnas förening kunde ju ändå på lämpligt sätt lämna sin medverkan. Detta är ju för övrigt något, som ligger helt i linje med vad som är arbetsmarknadskommissionens och statskontorets i propositionen uttryckta uppfattning, vilken jag väl inte behöver citera här.

I anledning av herr Jansons i Frändesta anmärkning vill jag endast säga, att jag fann det naturligt att ange styrelsens anknytning till storfinansen för att därigenom förklara klasskaraktären hos det uttalande, som Utlandssvenskarnas förening gjort. Jag riktade inte i och för sig någon kritik mot styrelsens sammansättning.

Inte heller har jag sagt att alla dessa utlandssvenskar äro att betrakta som flyktingar, men jag anser att man inte kan hårdra skillnaden mellan dem och andra flyktingar. Jag erinrar om vad arbetsmarknadskommissionen härvidlag sagt, nämligen att »i detta sammanhang förtjänar även framhållas att gränsen mellan flyktingar och utlandssvenskar icke kan dragas skarpt».

Till slut vill jag bara säga att jag håller med herr Janson i Frändesta om att det endast är enkel svensk plikt att taga hand om sådana utlandssvenskar och andra svenskfödda, som kommit hit och som kunna betraktas som önskvärda. Men hjälpen till dem bör enligt mitt förmenande vara av samma karaktär som hjälpen till sådana behovande, vilka hela tiden vistats hemma här i landet.

Jag har heller aldrig förnekat utan tvärtom understrukt att enskilda medlemmar av Utlandssvenskarnas förening kunna ha gjort vårt land goda tjänster i kommersiellt och handelspolitiskt avseende ute i världen — det ber jag att få understryka.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till utskottets hemställan med den ändring däri, som föranleddes av bifall till den i ämnet väckta motionen; och biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 11.

Föredrogos vart efter annat:

statsutskottets utlåtande, nr 207, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till undersökningar rörande levnadsvillkor och hushållsvanor; och

bevillningsutskottets betänkande, nr 50, i anledning av väckta motioner om viss lindring beträffande förmögenhetsbeskattningen.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtande och betänkande hemställt.

§ 12.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande, nr 51, i anledning av väckt motion angående vissa beskattningen av inkomst av skogsbruk berörande frågor, i vad motionen avser uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved.

Motion angående uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr von Seth: Herr talman! Samtidigt som jag vill uttala min glädje över det enhälliga förslag, som bevillningsutskottet här framlagt angående viss lindring av beskattningen när det gäller avverkning av brännved och massaved, så måste jag, herr talman, uttrycka en viss undran över om detta förslag verkligen kan få den betydelse för vår viktiga bränsleförsörjning som varit avsett. När riksdagen nu först den 16 juni beslutar om denna åtgärd, så är ju redan den viktigaste tiden för avverkningarna över, nämligen vintermånaderna, och den stimulans för att öka avverkningarna, som åtgärden skulle ha inneburit, uteblir nästan helt och hållet. Utskottet darrar också litet på manschetten, om jag så får säga, när det gäller resultatet av åtgärden och säger på s. 7 i sitt betänkande: »Även om alltför stora förväntningar icke böra hyas beträffande effekten av det i motionen ifrågasatta uppskovsförfarandet vid taxeringen, lär dock icke kunna förnekas» etc. Därtill kommer att den ved, som avverkas under höstmånaderna, av tekniska skäl inte kan forslas ut till vägarna och alltså inte heller avyttras förrän vid en senare tidpunkt, varför likviden för denna ved kommer att inflyta först under år 1946.

Det hade under dessa förhållanden varit önskvärt, om finansministern eller åtminstone bränsleministern varit här närvarande och kunnat meddela riksdagen, huruvida man även nästa år kommer att få sådana bestämmelser som nu föreslås för beskattningen när det gäller avverkning av brännved och massaved. För min del måste jag såsom tillhörande skogsägarföreningen i ett av de skogrikare länen, där vi fått bidra till bränsleförsörjningen utom länet i icke oväsentlig omfattning, säga, att det hade varit av största värde, om man haft ett sådant uttalande av antingen finansministern eller bränsleministern att stödja sig på. Visserligen säger utskottet, att man tänkt ifrågasätta, att bestämmelserna skulle gälla även första halvåret 1946, men man har i alla fall stannat för att begränsa giltighetstiden till år 1945.

Jag vill sålunda uttala en förhoppning om att samma bestämmelser, som nu föreslås, skola komma att gälla även för 1946. Jag hoppas också att de inte, såsom nu skett, skola komma alltför sent för att åtgärden skall ha någon effekt, utan att man måtte bättra sig i det avseendet och i god tid kungöra vilka regler som komma att bli gällande för beskattningen av avverkningarna under 1946.

Herr Olsson i Gävle: Herr talman! Jag skulle bara, i anledning av vad herr von Seth här sagt om att utskottet darrat på manschetten, vilja erinra om att på s. 9 i utskottets betänkande står det klart och tydligt, att utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t, om situationen på bränslemarknaden kan överblickas, redan vid höstriksdagen lägger fram förslag om en förlängning av förordningen. Kan man inte vid höstriksdagen helt överblicka läget, finns ju den möjligheten att Kungl. Maj:t i början av nästa riksdag framlägger förslag i ärendet.

Motion angående uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved. (Forts.)

Jag tycker sålunda att bevillningsutskottet har, utan att darra på manschett, tillgodosett även de synpunkter, som herr von Seth här har anfört.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 13.

Föredrogs vart efter annat:

bevillningsutskottets betänkande och memorial:

nr 52, i anledning av väckta motioner om undantagande från skatteplikt av viss ersättning, som utgår på grund av tvångsvis gjord upplåtelse av mark, tillhörande jordbruksfastighet; och

nr 53, angående ersättning åt av utskottet vid behandling av visst ärende anlitat biträde;

första lagutskottets memorial, nr 51, angående ersättning åt av utskottet vid behandling av vissa ärenden anlitade biträden; samt

jordbruksutskottets memorial, nr 72, angående ersättning åt av utskottet anlitat biträde.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda betänkande och memorial hemställt.

§ 14.

*Motioner om
införande av
högertrafik.*

Föredrogs andra lagutskottets utlåtande, nr 62, i anledning av väckta motioner om införande av högertrafik.

Andra lagutskottet hade till behandling förehåft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen i första kammaren nr 37 av herr *Helgesson m. fl.* samt i andra kammaren nr 71 av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.* och nr 177 av herr *Birke*.

I motionerna, av vilka de två förstnämnda voro likalydande, hade hemställts, att riksdagen måtte i princip besluta införande av högertrafik i landet samt be- myndiga regeringen att så snart förhållandena det medgäve genomföra re- formen, enligt de två förstnämnda motionerna dock senast två år efter krigets slut.

Utskottet hemställde, att förevarande motioner ej måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Norman, Carl Eric Ericsson, Helgesson, Pettersson* i Hällbacken, *Cruse, Andersson* i Eskilstuna och *Osterman*, vilka hemställt, att riksdagen måtte

A. för sin del besluta, att högertrafik skulle införas i landet; samt

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t ville närmare överväga frågan om den lämpliga tidpunkten för en trafikomläggning och förelägga riksdagen förslag härom.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr **Hällbacken**: Herr talman! Den nu föreliggande frågan om införande av högertrafik å våra vägar och gator har vid upprepade tillfällen varit föremål för behandling dels i utskottet och dels i riksdagens kamrar. Vi veta, att på sin tid företogs en utredning, som Kungl. Maj:t begärde. Vi veta, att denna utredning också ansåg, att inga skäl föreläge för att ej gå in för ändrade bestämmelser beträffande trafiken i vårt land.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Vi känna till, att när det gäller trafiken till sjöss och i luften tillämpas högerregeln. Vi känna även till, att när det gäller trafiken på vägarna är i nästan uteslutande hela världen, med undantag av några få länder, högertrafiken den regel, som är bestämmande för körningen. Om vi emellertid gå tillbaka ett tjugutal år finna vi i Europa en hel del länder, som hade vänstertrafik, såsom bl. andra Portugal, Österrike-Ungern och Tjeckoslovakiet. Men sedan den tiden har det ena landet efter det andra gått in för högertrafik, dels därför att man har velat ha samma bestämmelser i fråga om körregeln på land som man har till sjöss eller i luften och dels därför att angränsande större länder ha högertrafik på vägarna. Om vi titta på våra närmaste grannländer ha sedan lång tid tillbaka Danmark, Norge och Finland haft högertrafik genomförd.

Nu frågar man sig: Är det nödvändigt att Sverige går ifrån en körregel, som det haft så lång tid förut och som människorna vant sig vid? Samtidigt som man säger det, proklamerar man också, att en stor del av det svenska folket anser det icke värt de utgifter, som komma att bli en följd, därest man skall gå ifrån den nuvarande vänstertrafiken till högertrafik. Jag vill tillägga, att jag tror, att man kan köra lika bra till vänster som till höger. Men jag kan icke komma ifrån det förhållandet, att alla de myndigheter, som yttrade sig över det betänkande, som på sin tid förelåg från utredningsmännen, ansågo att man borde övergå till högertrafik för att få samma trafikbestämmelser i vårt land som i våra grannländer.

Nu ha vi ju Storbritannien, som icke har högertrafik; det har åberopats. Men det var en förutvarande aktad ledamot av denna kammare, som i onsdags sade, att man fått den uppfattningen, att även Storbritannien börjar på att tänka på denna sak, även om man där icke på samma sätt är beroende av trafiken från angränsande länder. Det är ju ganska få bilar, som tagas sjövägen över till England från Amerika eller Europa och köras där. Man kan därför knappast som skäl åberopa England, när man skall motivera, att vi skola ha kvar vår gamla vänstertrafik.

En annan sak, som jag förvånat mig mycket över, är att ledningen av statsmakterna icke varit så intresserad av denna fråga, när vi gjorde om den nu gällande vägtrafikstadgan. Vi känna till, att förut var det icke bara de vägfärande, som höllo sig på vänster sida, utan även de gående. Genom den nya vägtrafikstadgan har föreskrivits, att de gående skola gå till höger, alltså möta den rullande trafiken. Varför icke i detta fall, när man nu gick in för en reform, göra på det sättet, att man låtit denna massa människor, som gått efter vägarna och gatorna, behålla den sidan av vägen där de gått förut och lägga om fordonstrafiken, så att det kommit att stå i överensstämmelse med vad jag tillåter mig kalla för internationella bestämmelser? Man kan kanske icke ännu säga att det är en internationell regel, men jag tror, att inom rätt kort tid kommer högertrafiken att vara genomförd i praktiskt taget alla länder, därför att man vill ha enhetliga bestämmelser på detta område.

Om jag går till våra bilar, så är den övervägande delen av våra personbilar, med ratten sittande till vänster, byggda för högertrafik. Det är olägligt vid omkörning och olägligt för dem, som skola stiga ut på höger sida i trafiken. Det är framför allt olägligt och risk för olycksfall i tätbebyggda samhällen med hård trafik, därför att den som sitter bredvid chauffören måste stiga ut i gatan där den andra trafiken försiggår.

När det gäller dessa saker har det bland annat invänts, att vi skola i stor utsträckning taga hänsyn till landsbygden. Detta argument har åtminstone tidigare i riksdagen framförts. Det har framförts också på ett annat sätt, nämligen så att när det gäller trafik med dragare, framför allt hästfordon,

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

kommer det att bli rätt svårt att vänja hästarna att gå till höger, ty de äro vana att gå till vänster. Men jag föreställer mig, att man släpper icke en häst ensam på vägen; det är en körsven med, och han har tömmar till förfogande att styra hästen med. Den, som kört häst, vet, att det är icke svårare att få hästen att gå på höger än på vänster sida. Det argumentet har tröskats till leda i de länder, som gått över från vänstertrafik till högertrafik. Det har visat sig, att det håller icke.

Vidare säger man, att när vi ha våra bilar byggda med ratten till vänster är det mycket bra, ty vi kunna se, att vi icke köra i diket. Jag vill säga, herr talman, att den, som är så litet kompetent, att han ej kan giva sig ut och köra bil utan att titta i diket, är farlig för den allmänna trafiksäkerheten. Det viktiga är att chauffören sitter så, att han möter trafiken och ser hur han kör. Därför ha vi den bestämmelsen i våra trafikförordningar, när det gäller busstrafiken, att ingen buss får användas till körning annat än om ratten sitter till höger, så att man bäst kan möta trafiken. Det är naturligtvis det riktiga.

Jag nämnde, att man åberopat landsbygden och att landsbygden för sin del icke vill gå in för högertrafik. En del riksdagsmän, som tillhöra ett visst politiskt parti, göra anspråk på att i detta fall företräda landsbygdsintressena. Men jag skall uppräkna minnet ett tag. De riksdagsledamöter, som haft tid att läsa igenom betänkandet och också läst igenom de yttranden, som tidigare inkommit rörande omläggningen av trafiken, torde bland annat ha tagit del av ett yttrande från Svenska landskommunernas förbund, som representerar Sveriges landskommuner till mer än 90 procent. Landskommunernas förbund har i detta yttrande förklarat, att vi böra gå in för högertrafik, alltså samma bestämmelser som gälla för hela Europa med undantag av de Brittiska öarna. Svenska vägstyrelsernas förbund, som väl får betraktas som sakkunnigt då det gällde trafiken efter vägarna, tillstyrkte omläggningen till högertrafik.

Motionärerna ha ansett, att man nu skulle fatta ett principbeslut om införande av högertrafik. Innan jag kommer in på det, skall jag nämna en annan sak, som också står i överensstämmelse därmed. De stora städerna, däribland Stockholm, ha gjort en officiell framställning, att man skulle i princip besluta om den saken. De ha uttalat önskemålet, att man skulle gå in för att införa högertrafik, därför att nu nalkas en tid, när det kommer betydligt mera motorfordon på vägarna än det varit under krigstiden, och man står nu inför mycket stora beställningar till avsevärda belopp. Det är då viktigt för dessa städer att, när de skola beställa bussar, veta bland annat, hur man tänkt sig att det skall bli. Om det blir ett principbeslut om högertrafik ha de möjlighet att beställa bussarna på det sättet, att man med mindre kostnader kan ändra dem så att de bliva lämpade för högertrafik.

Andra lagutskottet har haft tillfälle att vara nere hos en bilfabrik, Scania-Vabis, för att titta på dess tillverkning. Det är en synnerlig olägenhet i konkurrenshänseende för fabriken att lägga upp olika serier för tillverkning av bilar dels för vänstertrafik och dels för högertrafik. Man tillverkar vid Scania-Vabis bilar icke endast för Sverige. Både Scania-Vabis och Volvo sälja bilar till våra grannländer. Våra grannländer ha vid olika tillfällen gjort framställning, att Sverige skulle gå in för samma trafikbestämmelser som de ha. Senast ha finnarna gjort en sådan opinionsyttring. Danskarna ha vid upprepade tillfällen före kriget gjort en dylik framställning. Norrmännen ha uttalat önskemålet, att Sverige skulle gå in för dessa praktiskt taget internationella bestämmelser. Vi ha hittills varit den ständaktige tennsoldaten som sagt — och det säger i själva verket också utskottet — att det rör oss ej hur de andra länderna ha det; vi för vår del köra till vänster; därmed basta.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Ja, mina damer och herrar, jag vill erinra om, att när för tjugu år sedan frågan först var före i riksdagen, att man skulle göra en utredning, så avslogs förslaget praktiskt taget enhälligt; men det blev ju icke uppresning. Då sades det, att omläggningen skulle kosta 3—4 miljoner kronor. När frågan var före 1943 gjordes med ledning av de myndigheter, som utskottet hade till förfogande, en beräkning, att det skulle kosta cirka 16 miljoner kronor. I år, när frågan har varit före, säger man, att det har beräknats, att det stiger till omkring 27 à 30 miljoner kronor. Hur skall det egentligen bli, när fordonsparken ökats till full utsträckning, icke bara sådan den var före kriget? Ty vi få säkerligen en betydligt större trafik med motorfordon än tidigare. Jag vill bara erinra om, att Volvo har lagt upp en serie av 8 000 vagnar, en folkvagn, som skall kosta 4 500 kronor. Av denna serie har, innan tillverkningen överhuvud taget börjat, sålts en synnerligen stor procent.

När jag nämnde, att våra grannländer ha opinierat för att vi skulle gå över till högertrafik, frågar man, varför de gjort detta. Jo, danskarna säga i sitt uttalande, att de ha synnerliga bekymmer av de svenskar, som komma över till Danmark och äro vana vid vänsterregeln; de förorsaka titt och tätt trassel i trafiken. Jag är övertygad, att med den semesterlag vi genomfört och med den fritid, som svenska medborgare i större utsträckning än tidigare kunna få, kommer vårt internationella umgänge, när det gäller resor till andra länder, framför allt grannländerna, att få ökad utsträckning. Men det är icke säkert, att vederbörande bara promenerar över gränsen eller följer med tåg eller färja. De kunna också ha cykel för cyklande i dessa länder. De, som icke kunna cykla eller gå, kunna komma överens om att skaffa sig en buss ifrån Sverige för att köra över och kanske en vecka njuta av andra förhållanden och se sig litet omkring i världen.

Jag kan tillägga och berätta en sak. En lantman, som tidigare envist förfäktat att vi skulle ha kvar vår vänstertrafik, hade tillfälle att med sin fru följa med sin son på en resa till Norge under hans semester. Vid den norska gränsen visade det sig, att de fingo icke köra in med bussen, som de hyrt, därför att den var byggd för vänstertrafik. Den mannen och alla, som voro med i bussen och som förut förklarat, att vi hade icke råd att införa högertrafik, blevo övertygade om högertrafikens företräde och sade, att det är galet, att vi ej ha samma bestämmelser i vårt land som i våra grannländer.

Nu är rätta tiden att övergå till högertrafik då fordonsparken är liten; varje år som går komma kostnaderna att öka avsevärt. En del arbeten som bliva en följd av övergången kunna också utföras som beredskapsarbeten. Det finnes naturligtvis en del av riksdagens ledamöter, som säga, att vi skola icke övergå till högertrafik, utan vi skola hava kvar vår vänstertrafik; hur man än gör ute i världen skola vi ha det på det sättet. Ja, så kan man ju säga. Så talar man också om hur mycket olyckor det skall bli, när man går över till högertrafik. Hur var det när man gick över till högertrafik i andra länder? Tack vare propaganda i radio och i pressen visade det sig, att olycksfrekvensen första tiden sjönk i stället för att stiga. Det blev icke så som man trodde. Man säger, att i Österrike ökade olyckorna strax efteråt. Det var när den tyska ockupationen kom i Österrike och tyska arméer marscherade in i Wien. Det blev givetvis en del olyckor då, men det hade det blivit under alla förhållanden.

Jag kommer ihåg en annan sak, när man skrämdes för att gå över till en reform. Kammarrens ledamöter komma ihåg, att det var icke så länge sedan det var fartbegränsning för våra motorfordon. Det var motionerat om att man icke skulle ha kvar denna fartbegränsning utan man skulle få köra så som förhållandena medgäve. Ja, den som var i riksdagen på den tiden kommer nog

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

ihåg, när en lantmannarepresentant stod här och förklarade, att därest riksdagen skulle gå med på ett så huvudlöst förslag som fri hastighet skulle det komma att flöda blod i strömmar efter landsbygdens vägar. Vi ha haft denna fria fart dessa år. Har det inträffat något sådant som man spådde om? Vem är det egentligen som kan säga, att det blev så farligt? Om man med en förständig uppläggning lägger om från vänster- till högertrafik, med klok propaganda, med upplysning i skolklasserna och med tillkännagivanden i radio och tidningspressen, att från och med den dagen och tiden införes högertrafik, komme övergången säkert att praktiskt ordnas.

Vi reservanter ha ansett, att som saken ligger till bör riksdagen i princip besluta om införande av högertrafik.

Jag skall icke upptaga tiden längre, herr talman, utan jag ber bara att få hänvisa till vad reservanterna anfört och vad jag nu sagt och hemställa, att kammaren måtte bifalla den av herr Norman m. fl. vid utlåtandet fogade reservationen.

Herr Ryberg: Herr talman! Frågan om införande av högertrafik i vårt land är icke ny. Den har varit föremål för riksdagens behandling vid flera olika tillfällen under de senast gångna tio åren. De skäl, som kunna anföras för och emot högertrafiken, ha alla blivit anförda många gånger förut. Jag skulle därför tycka, att det kanske icke vore alldeles nödvändigt, att man återger dem återigen i denna debatt i annan mån än det kan vara nya skäl. Då kanske debatten i någon mån kan förkortas. Jag tror icke, att man genom en utdragen debatt kan på något sätt påverka eller övertyga någon av kammarens ledamöter att ändra den ståndpunkt han intagit i denna fråga. Jag går nämligen ut ifrån, att uti en fråga, som så pass allmänt berör alla medborgare i landet, ha säkerligen kammarens ledamöter fattat sin ståndpunkt innan debatten börjat här i dag. Jag tror som sagt icke, att man med debatten kan få någon att ändra sig. Jag tror icke, att herr Hellbacken kan förmå någon, som vill ha vänstertrafik, att gå över till högertrafik. Och jag tror icke, att de, som vilja ha högertrafik, kunna komma över till oss.

När denna fråga tidigare debatterats, har det i regel gällt att taga ställning till förslag om en utredning angående införande av högertrafik. En sådan utredning beslöts vid 1939 års riksdag. I dag ligger frågan till på annat sätt, då såväl motionärerna som reservanterna föreslagit, att riksdagen skulle besluta, att högertrafik skall införas. Om riksdagen följer motionärerna och reservanterna, så ha vi beslutat att högertrafik skall införas här i landet så fort som det överhuvud taget är möjligt. Två av motionerna gå ut på att högertrafik skall vara genomförd här i landet senast två år efter krigets slut. Reservanterna ha föreslagit, att Kungl. Maj:t skall överväga, när den rätta tidpunkten är inne att övergå till högertrafik.

Huvudskälet är detsamma såväl för motionärerna som för reservanterna. Det är samma skäl, som alltid har anförts, när det varit fråga om införande av högertrafik: införande av samma körregler i Sverige som dem, vilka tillämpas i utlandet, skulle befrämja samfärdseln mellan vårt land och utlandet. Man har pekat på att biltrafiken kommer att ökas och att man kunde vänta att många chaufförer från länder, där man har högertrafik, komma att köra bil på våra landsvägar. Om man nu beslutar att övergå till högertrafik skulle man minska de olycksfallsrisker, som denna trafik av bilförare från främmande länder komme att medföra. För närvarande är givetvis trafiken med bilar från utlandet obetydlig, men även under fredliga förhållanden var den icke av någon större betydelse. Läget i Europa är för närvarande sådant, att det torde

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

komma att dröja ganska lång tid, innan man kan vänta någon mera avsevärd trafik av bilar från utlandet. Utskottet har anfört, att det är vanskligt att uttala sig om framtiden, men sagt sig hålla för troligt att Sverige icke på lång tid kan förväntas bli berört av intensifieringen av den internationella landsvägstrafiken. Det har gjorts en utredning om hur stor procent antalet bilolyckor, försäskade av ovana vid trafikreglerna i ett främmande land, utgör av samtliga trafikolyckor, och det har visat sig att det varit en förvånansvärt liten procent. Jag tror därför icke att denna olycksfallsrisk utgör något starkare skäl för en övergång till högertrafik. Huvudskälet varför vi motsatt oss införandet av högertrafik är att vi icke velat vara med om att taga ansvaret för den stora risk för olycksfall, som måste anses förefinnas vid övergång från vänstertrafik till högertrafik. Hur lång övergångstiden skulle bli, kan ingen profetera om, men säkert är, att den komme att bli ganska lång. Herr Hellbacken uppgav, att det vid högertrafikens införande i Österrike visat sig, att det icke inträffat så många olyckor, som man kunde vänta sig. Det är nog riktigt för de första månaderna, ty då körde bilförarna försiktigare. Sedan började de öka farten, och då ökades också olycksfallsfrekvensen. Jag tror vi skulle få göra samma erfarenhet i vårt land, om vi beslöte en omläggning av våra trafikregler.

Nu har man ju sagt, och det är det nya och kanske det mest bärande skälet, att om vi nu övergå till högertrafik, så blir det billigare än om vi övergå längre fram. Utskottet har icke ansett det vara säkert, att vi inom en nära framtid skulle behöva övergå till högertrafik, och därför har utskottet ansett det önskvärt att spara in vad som skulle åtgå för att täcka utgifterna för en omläggning. Utskottet har velat spara pengarna till andra, för det svenska folket nyttigare ändamål än en trafikomläggning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat, att en omläggning skulle kosta 27 miljoner kronor. Det blir säkert betydligt dyrare att lägga om trafiken. I dessa tider böra pengarna lämpligen användas för andra ändamål som bli till större nytta för det svenska folket, än om de användas för att finansiera en omläggning till högertrafik.

Slutligen har utskottet utgått ifrån att ett beslut om en sådan omläggning icke bör fattas utan att det svenska folkets majoritet står bakom beslutet. Jag är förvissad om att så för närvarande icke är fallet. En folkomröstning skulle ha givit en betydande röstövertikt för bibehållandet av de nuvarande trafikreglerna. En på föranstaltande av Dagens Nyheter företagen gallundersökning har också visat, att majoriteten var emot en övergång till högertrafik. Om högertrafik skall införas, bör detta icke ske på grund av en motion utan efter förslag av Kungl. Maj:t. Innan Kungl. Maj:t framlägger ett sådant förslag, bör en folkomröstning företagas till utvärderande av huruvida man ute i landet önskar en omläggning till högertrafik eller icke.

Det var några synpunkter, som utskottet lagt på detta problem. Jag skall sluta, herr talman, med att yrka bifall till utskottets förslag, vilket innebär detsamma som avslag på motionerna.

Herr Paulsen: Herr talman! Återigen ha vi att behandla denna fråga, för vilken gång i ordningen kan jag icke säga. Det är ganska egendomligt, att frågan kommer igen. Det är ju bara en väldigt liten klick här i landet, kanske 10 %, som går in för högertrafik. Det är en liten klick envisa människor, som inbilla sig att bara de skrika tillräckligt högt och länge, skola de så småningom få sin vilja fram. Jag kan icke underlåta att fråga mig, vad det egentligen är för slags folk? Är det arbetare? Nej, de arbetare, som köra i trafik, vilja icke på villkor ha högertrafik. Det vill säkert inga andra arbetare

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

heller. Är det bönder? Nej, bönderna be varma och innerliga böner, att de måtte slippa detta elände och få behålla den gamla körregeln, som vi haft ända sedan hedenhös. Men vad är det då för folk? Det är tydligen, såvitt jag förstår, sådana människor, som fått det litet bättre ekonomiskt än de haft det tidigare och ha fått råd att skaffa sig bil. De vilja köra icke bara här i landet utan också i utlandet. De äro rädda att dabba sig, bliva bötfällda och att köra ihjäl sig. Därför vilja de öva sig på vårt svenska folk och på våra vägar, så att de icke skola dabba sig, när de komma utomlands. Det är säkert hela deras traktan.

Man har sagt, att det vore nödvändigt att införa högertrafik med hänsyn till den väldiga biltrafik vi skulle få nu när kriget är slut. Man menar, att Sverige kommer att översvämmas av turister, och därför måste man avskaffa våra körregler och antaga samma körregler som gälla utomlands. De som inbilla sig detta, misstaga sig. Människorna i de länder, som varit med i kriget, få sannerligen icke på många år råd till nöjesresor varken i sitt eget land eller i vårt land. Kanske kommer det att dröja 30 å 40 år, innan de få råd att köra bil i Sverige. Är det en eller annan utlänning, som under kriget lyckats smussla undan så mycket pengar, att han har råd att köra bil här, så får han vänja sig vid vänsterregeln eller skaffa sig en svensk chaufför. Det böra dylika välsituerade utlänningar ha råd till.

Omläggningen till högertrafik skulle, sade herr Hellbacken, kosta 30 miljoner kronor, jag har också hört siffran 27 miljoner kronor, under det att en omläggning, då förslag därom först framlades, icke skulle kostat mera än 4 miljoner kronor. Ju längre tiden gått, desto mera ha kostnaderna ökats, från 4 miljoner kronor till 10 miljoner kronor och slutligen till 27 miljoner kronor. Det skulle bliva så oändligt dyrt att vänta med att införa högertrafik här i landet. Är det alldeles givet, att man kommer att övergå till högertrafik? Jag förstår icke, varför man skall inbilla folk, att det är bättre att köra till höger än till vänster. Det finns inga skäl att rätta sig efter andra länder. Folk från andra länder kan rätta sig efter oss, liksom svenskar, som köra bil i främmande länder få rätta sig efter där gällande körregler, så att de icke råka illa ut.

Det skulle bliva en väldig massa olyckor, om vi införde högertrafik. Dessa människor, som vilja ha högertrafik, fråga icke efter, om det kostar flera eller färre människoliv. För det svenska folket betyder det däremot säkert mycket, om en massa människor köras ihjäl. Det finns inga bärande skäl att genomföra en sådan reform som den nu ifrågavarande, och jag hoppas, att den icke kommer att genomföras. I varje fall hoppas jag, att så icke kommer att ske i herr Hellbackens eller i min livstid.

Herr Hellbacken sade, att i utlandet hade antalet olyckor minskats efter trafikens omläggning. Hur var det, herr Hellbacken, i Österrike? Omläggningen genomfördes i samband med att tyskarna ockuperade landet. Under den första tiden inträffade det icke många olycksfall, ty folk vågade sig icke ut på vägarna med sina bilar, men sedan blev det olycksfall i stor skala, det kan herr Hellbacken skriva upp.

Herr Hellbacken talade också om den fria farten, men herr Hellbacken, vad har den med detta att göra? Till sist hade herr Hellbacken ett ytterligare skäl, varför han ville ha högertrafik. Hela denna omläggning kostar mycket pengar. Genom omläggningen skulle skapas så många arbetstillfällen, att vi skulle slippa arbetslöshet. Det är något lockande, som litet var kunde vara hågad att nappa på, men är det nödvändigt att använda sådana medel för att skaffa människorna arbete? Finns det icke andra och nyttigare arbeten? Det finns, såvitt jag förstår, icke något som helst bärande skäl att driva denna sak igenom, och därför yrkar jag, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Herr **Hellbacken** erhöll på begäran ordet för kort genmäle och anförde: Herr talman! Till den siste ärade talaren vill jag säga, att jag icke tror det vore så farligt att gå över till högertrafik som han påstod. Härvidlag kunna vi bygga på de erfarenheter, som gjorts i de länder, där övergång till högertrafik kommit till stånd. Jag rekommenderar herr Paulsen att läsa det utlåtande, som skrevs av en kommitté, vilken statsrådet Strindlund på sin tid tillsatte och som skulle verkställa utredning och inkomma med förslag till övergång till högertrafik. Kammarens ledamöter kunna genom att taga del av vad denna kommitté skrivit förvissa sig om att herr Paulsen överdriver i synnerligen hög grad.

Herr Paulsen säger, att vi skola köra som vi gjort sedan hedenhös. Det var icke så många år sedan vi fingo vända kappan och gå till höger i stället för till vänster. Vidare sade han, att vi ivrade för de mera välsituerade bilisterna men icke för exempelvis enkla arbetare. När danskarna före kriget gjorde framställning om att man i Sverige skulle gå över från vänster- till högertrafik, skedde det därför att en massa svenskar, som kört bil i Danmark, ställt till trassel på gator och vägar därför att de voro vana vid vänstertrafik och för den skull försummade aktgiva på trafikanter, som färdades till höger. Fotgängare och cyklistar äro lika mycket som bilister beroende av att man har enhetliga bestämmelser. Det vore beklagligt, om herr Paulsen skulle vidhålla sitt påstående. Vi ha också litet ansvar för dessa människor, herr Paulsen. Jag erinrade nyss om att när den fria farten infördes, spådde man här i kammaren, att det skulle slå illa ut. Detta hörde icke hit, förklarade herr Paulsen. Jo, det hör hit! Liksom spådomarna om den stegring av olycksfallsfrekvensen, som skulle bli en följd av införandet av den fria farten, visade sig falska, så komma säkert spådomarna om de olyckshändelser, som komma att inträffa, då högertrafik införes, att komma på skam. Jag kan icke finna annat, herr talman. Jag är övertygad om att hur ledamöterna än komma att rösta, så kommer inom tjugo år högertrafik att vara införd här i landet. För varje år, som går, fördyra vi omläggningen och öka vi svårigheterna. Ledamöterna skola få se, att jag kommer att bli sannspådd.

Herr talman, jag vidhåller mitt yrkande om bifall till reservationen.

Herr **Paulsen**, som likaledes på begäran erhöll ordet för kort genmäle, yttrade: Herr talman! Herr Hellbacken rådde mig att läsa ett betänkande angående införande av högertrafik. Jag förstår egentligen icke vad det skulle tjäna till att göra det. Även om betänkandet skulle befinnas lämna stöd för herr Hellbackens uppfattning, så begriper jag lika bra ändå, hur galet det skulle vara att gå på herr Hellbackens linje. Herr Hellbacken sade, att vi fått lära oss att vända kappan och gå till höger i stället för till vänster, men nu förordar herr Hellbacken att vi skola göra vänster om och gå till höger igen. Varför allt detta springande hit och dit? Han vill ha sin vilja igenom, det är hela saken. Herr Hellbacken sade, att svenskar, som kört bil i Danmark, vållat trassel i trafiken. Det är just belägg för vad jag sagt hela tiden: herr Hellbacken vill ha sin vilja fram för att svenskarna skola kunna öva sig här hemma med högertrafik. Det är det man vill. Svenskarna få stå sitt kast, om de icke kunna köra i högertrafik, när de komma till utlandet. De få skylla sig själva, om de vålla oreda.

Vidare anförde

Herr **Nilsson** i Göteborg: Herr talman! Efter att ha lyssnat till den föregående talarens av sedvanlig zigenarromantik färgade mellanspei, kanske det

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

kan vara riktigt att vi ånyo gå in på själva den sakfråga, som denna debatt egentligen borde röra sig om. Därvid vill jag från början påpeka, att under senare år i ett flertal motioner föreslagits, att man inom trafikväsendets område skulle vidtaga åtgärder, avsedda att främja och öka trafiksäkerheten. Under senare år ha sålunda jag och en del riksdagskolleger motionerat bland annat om en omarbetning av vägtrafikstadgan framför allt med sikte på att i densamma skulle införas bestämmelser för reglering av cykeltrafiken. Vi ha vidare framfört förslag om en auktorisation av bilskolor för att man skulle få garanti för att vid dessa skolor utbildas kunniga och säkra bilförare och för att man där skulle använda endast kompetenta och dugliga lärare. Jag har väckt en motion om byggande av cykelvägar för att åstadkomma en differentiering mellan motortrafiken och cykeltrafiken i syfte att cyklisterna skulle beredas skäligt utrymme på våra gator och vägar men framför allt i syfte att främja trafiksäkerheten. Vid årets riksdag ha jag och några andra riksdagsledamöter motionerat om en utredning, som skulle gå ut på att åvägbringa en enhetlig statlig organisation för kontroll och ledning av landets trafiksäkerhetsarbeten på gator och vägar. Denna motion tillstyrktes av statsutskottet och bifölls av riksdagen. Samtidigt beviljade riksdagen på tillstyrkan av statsutskottet ett ökat anslag på 80 000 kronor till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande här i landet. I detta sammanhang vill jag uttala en förväntan, att den utredning om trafiksäkerheten, som riksdagen begärt, kommer till stånd och att man på ett rationellt och ingripande sätt tager itu med hela det komplex av trafiksäkerhetsfrågor, varom jag nu erinrat.

Det är mot bakgrunden av dessa allmänna strävanden, som man skall betrakta förslaget om införandet av högertrafik. Skola vi göra en ordentlig utredning och en ordentlig, praktisk och trafiksäker uppläggning av hela vår trafik, kunna vi icke komma ifrån att frågan om högertrafik, om enhetliga körregler också inrangeras i den utredningen. Det är uteslutande ur dessa rent praktiska synpunkter, för åstadkommande av en samordning i trafiksäkerhetsarbetet, som denna motion har kommit till.

Det är riktigt, att vi åtskilliga gånger diskuterat denna fråga. Det har då framförts vissa skäl mot genomförandet av högertrafiken, och man har under hänvisning till dessa skäl enständigt vägrat genomföra en dylik övergång. Då vi nu återkommit för att få ett besked, vilja vi ha ett principbeslut, om nu riksdagen vill taga slutgiltig ståndpunkt till frågan om högertrafik eller vänstertrafik. Med hänsyn till att jag har ett arbete, som har med trafiken att göra, skulle jag rent personligen vilja deklarerat, att jag mest vore intresserad av att det hela går i gamla kända banor, att man således skulle slippa denna omändring. — Jag skall öppet och ärligt erkänna, att det vid omläggningstillfället skulle komma att anmäla sig många besvärligheter och även därefter tills vi vuxit in i de nya trafikreglerna. Jag vill ej heller sticka under stol med att under tiden närmast omkring omläggningen olycksfallsriskerna i trafiken bli större än vad de bruka vara i vanliga fall. Man kan icke i sitt handlande och tänkande bara ledas av sådana rent personliga önskemål. Man måste nog betrakta, bedöma och ta ståndpunkt till denna fråga ur mera allmänneliga synpunkter, alltså ur trafiktekniska synpunkter. Jag kommer då obetingat till att vi här i vårt land måste söka ta bort möjligheterna till de olycksfall, som följa av det förhållandet, att vi ha motsatta körregler mot vad som gäller i främmande länder. Frågan är alltså, om vi i Sverige vilja vara tillmötesgående i fråga om en praktisk anordning av våra internationella trafikproblem, så att vi således icke längre vrenskas och hålla emot utan nu verkligen besluta oss för en övergång från vänsterregel till högerregel, detta alltså framför allt för att få internationellt enhetliga körregler.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Tiden för en omläggning till högertrafik är numera synnerligen lämplig. Det är icke minst ur den synpunkten, ja, kanske framför allt ur den synpunkten, som vi nu vilja ställa frågan under riksdagens prövning. Vi veta alla, att motortrafiken minskat under kriget ganska väsentligt. Cykeltrafiken har ökat rätt betydligt, men vad det gäller motortrafiken är vi i en lågkonjunktur, om jag så får uttrycka mig, i fråga om trafikintensiteten. Det är självklart, att det vid en sådan trafiklågkonjunktur skulle vara mycket lämpligt med en övergång till högerregeln. Det är ju nu gott utrymme på gator och vägar. Står man således, som vi göra nu, inför spörsmålet om en omläggning från höger- till vänsterkörning bör tidpunkten därför vara ytterst lämplig just nu. Det finnes ett ytterligare skäl, minst lika betydelsefullt framför allt ur ekonomisk synpunkt, som jag ber att riksdagen beaktar. Vagnmaterialet vid såväl de kommunala och statliga som privata kommunikationsföretagen har decimerats rätt väsentligt. Det är utslitet, och inför den högkonjunktur, som vi vänta efter kriget i fråga om trafiken, måste dessa trafikföretag redan nu gå in för nybeställningar av vagnmaterial i mycket stor omfattning. Det är därför som dessa företag vilja ha besked om vad riksdagen ämnar besluta i fråga om de kommande körreglerna. Skall detta vagnmaterial, som beställes, byggas för högertrafik eller för vänstertrafik? Beställer man detta vagnmaterial med sikte på att vi i fortsättningen skola behålla vänstertrafiken kan det tänkas att trafiken får en så stark utveckling att vi med hänsyn därtill nödgas om något 10-tal år framåt gå över till högertrafik. Ja, då skall hela detta vagnmaterial byggas om, vilket blir en ytterst kostsam historia. Både inom spårvägstrafiken och framför allt inom motorfordonstrafiken har det utbildats nya vagntyper. Det finnes sålunda spårvagnar för enkelriktad trafik med dörrar endast å ena sidan och med fasta konduktörer. Det bygges också trolleybussar eller trådbussar, som de populärt kallas, som också äro enkelriktade med dörrar endast på ena sidan. Stockholms spårvägar ha för successiv leverans beställt 80 nya spårvagnar av en ny typ, 50 trådbussar och 50 brännoljedrivna bussar, vilka byggas för vänstertrafik. Om vi om några år av omständigheterna tvingas lägga om till högertrafik blir det en ytterst kostsam historia för detta företag likaväl som för andra i samma belägenhet att bygga om vagnarna.

Framför allt för trafikföretag av den karaktär jag här beskrivit önska vi få besked i saken. Jag har nämligen en helt annan uppfattning i saken än den, som kommer till synes i detta utskottsutlåtande. Andra lagutskottets majoritet synes tro, att vårt land skulle stanna av i utvecklingen, och tror icke, att vi ha möjlighet eller utsikter att komma i någon livligare förbindelse med våra grannländer och att vi komma att leva avskilda. Jag tror emellertid att den internationella trafiken och umgänget nationerna emellan icke minst de nordiska nationerna emellan skall bli av livlig karaktär. Det är just med tanke på att framtiden kan komma att gestalta sig på det sättet med livliga förbindelser mellan de nordiska grannländerna och världen i övrigt, som det kan vara angeläget att redan nu beakta och taga hänsyn till att förekomsten av olika körregler innebär ett ganska betydande riskmoment i fråga om trafik-säkerheten.

I den enkla och mera billiga och demagogiska agitation, som herr Paulsen i Arlöv är en mycket utpräglad representant för, har det sagts, att de som äro intresserade av högertrafik egentligen endast äro de, som tillhöra överklassen. Det är de, som ha bil och som ha pengar och kunna resa ut och se sig om i världen, medan vi andra fattiga stackare, herr Paulsen och jag och många andra, få gå och lulla på landsvägarna här. Vi skulle, menade han, icke ha något intresse av detta. Det vore väl illa om framtiden skulle te sig så för det stora flertalet av det svenska folket. År 1938 genomförde vi en semesterlag-

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

stiftning, som gav den stora massan av det arbetande folket semesterledighet i 14 dagar. Vi ha sett hur olika organisationer här i landet på allt sätt sökt intressera dessa människor för att komma ut under semestern och bese vårt land. Man har icke kunnat komma längre i denna reklam under kriget, då ju gränserna varit stängda. När de nu öppnas och det åter blir möjligt för alla att komma över dem, är det väl icke meningen, att det i framtiden endast skall bli ett överklassens och de rikas privilegium att komma ut och resa. Nog skola vi väl sträva efter att den svenska arbetarklassens och småfolkets ekonomiska standard skall stiga i sådan grad, att även de ha möjlighet att komma ut och se sig omkring i världen. Sådana utrikesresor, om man så vill kalla dem, behöva ju då inte nödvändigtvis ske i en av K.A.K. signerad lyxbil.

Jag är optimist i ett annat avseende. Det bör bli en riksdagens angelägenhet att se till, att den cykeltrafik, som kommit till stånd av omständigheternas makt under kriget, icke minskas utan att även cyklisterna få plats på vägarna och icke trängas ut av motorfordonstrafiken. Jag vill såsom min egen mening säga, att jag föredrager såsom mera trivsamt och mera praktiskt att giva mig ut på cykelturer, även långfärder, än att fara instängd i en bil, där man icke har möjlighet att se de trakter, där man far.

I olikhet med herr Paulsen, som tror att världen skall gestalta sig på samma sätt i framtiden som i dag och att det bara skall vara de förmögna och besuttna, som få tillfälle att komma ut och resa, anser jag, att vi skola se till, att det skall bli en allmän möjlighet för det svenska folket att giva sig ut och resa icke bara i vårt land utan lite varstans. Det är mot bakgrunden av detta, som man bör bedöma och fatta ståndpunkt till de spörsmål om enhetliga körregler, som jag här har talat om.

Det skulle vara mycket intressant att kritiskt granska det dokument, som här föreligger i form av andra lagutskottets utlåtande över de väckta motionerna om införandet av högertrafik. Jag skall dock ej låta mig frestas att göra detta. Jag förväntar dock, att man ser bort ifrån dessa känslöbetonade och personligt färgade tycken och önskningsar, som här kommit fram, och ser denna fråga, icke som ett hugskott av några enskilda personer eller som en modesak, utan som en fråga beträffande möjligheterna för vårt lands vidkommande att vidtaga sådana åtgärder, att vi i vad det gäller internationellt umgänge icke åstadkomma besvärigheter, som måste bli fallet, om vi envisas med att bibehålla en körregel, som är rakt motsatt den, som är vanlig i andra länder och som innebär så många olycksfallsrisker.

Det är ur dessa synpunkter, herr talman, som jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr talmannen, som under detta anförande återtagit ledningen av förhandlingarna, lämnade på begäran ordet för kort genmäle till

Herr Paulsen: Herr talman! Jag begärde ordet för replik, när herr Nilsson i Göteborg började sitt anförande. Han började ganska bra och talade om zigenarromantik, och jag trodde, att det skulle bli något av det hela. Under hans tal hittade jag icke något, mot vilket jag hade anledning att replikera. Kammarrens ledamöter ha också med det lilla intresset för hans tal visat, att det icke blev någonting av det. Till sist kom där dock någonting ändå. Han sade, att jag förde en billig och demagogisk agitation. Hur kan herr Nilsson i Göteborg yttra sådana ord? Känner han icke sig själv och sitt sätt att tala?

Härpå anförde:

Herr Birke: Herr talman! Frågan om införande av högertrafik har varit föremål för diskussion sedan åtskilliga år tillbaka här i landet. Argumenten

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

äro ju väl kända, och därför kan jag fatta mig ganska kort. Men då jag är motionär har jag velat anföra några synpunkter.

Det är ingalunda bara ett bilistintresse att övergå till högertrafik, som herr Paulsen ville göra gällande, utan den saken berör stora grupper av det svenska folket. Före krigets utbrott 1939 kommo över 80 000 turister årligen hit och nu efter detta krigs slut hoppas vi givetvis på en ökad reslust, bättre vägar och billigare bilar. Det är också med hänsyn till förnyandet av bilparken, som det är angeläget att få veta, vilken ståndpunkt statsmakterna intaga i frågan beträffande högertrafiken. Representanter för den svenska bilindustrin äro ju överens om, att det skulle medföra avsevärda fördelar för tillverkningen av bilar på export, om de kunde bygga samma sorts bilar för användning här i landet och i utlandet. Det är lätt att förstå, att man bättre kan hävda sig i konkurrensen, om alla bilarna kunna byggas i samma serier.

Det är också ganska lätt att förstå, att det kan råda delade meningar i en fråga som denna. En del anser, att man, oberoende av vad andra länder ha för trafikregler, fortfarande kan hålla sig till vänsterreglerna. Det är ett resonemang, som jag tycker skulle vara riktigt, om det vore så, att Sverige hade ett isolerat läge. Men Sverige ligger ju geografiskt sett mitt i Skandinavien. De tre andra länderna ha gått in för högertrafik och den är också införd på hela kontinenten. Därför är detta en internationell fråga, som vi icke kunna ställa oss utanför.

Motståndarna i den här saken skulle jag vilja likna vid dem, som gjorde gällande, att man icke skulle gå över till metersystemet, då den frågan var på tal, och som fortfarande ville mäta i aln och väga i skålpund. Den reform, som då genomfördes, har betytt oändligt mycket för vår handel och industri, särskilt på främmande länder.

De, som nu vidhålla och påstå att vänsterregeln är den enda riktiga, påtaga sig, så vitt jag förstår, ett stort ansvar för framtiden, ty skall en ändring göras, bör så ske nu. Längre fram bli kostnaderna väsentligt större. Skulle riksdagen gå emot en sådan här reform, är det ganska antagligt, att anhängarna av högertrafikregeln komma att framföra sina krav på övergång vid ett senare tillfälle. Då nu efter utvecklingen att döma ett alltjämt ökat antal personer omfatta åsikten att övergång bör ske, kommer den utvecklingen sannolikt att fortsätta.

Ur allmän säkerhetssynpunkt sett är det angeläget att genomföra en reform nu, innan trafiken sätter in på allvar. Det är också ett flertal årsklasser, som nu skola börja lära sig köra bil. Det blir därför lättare att gå in för högertrafiken nu på en gång. Det är min förhoppning, att riksdagen skall gå in för högertrafik.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Spångberg: Herr talman! Egentligen borde frågan om körreglerna vara avgjord genom den hemställda riksdagen gjorde 1943, då riksdagen i enlighet med utskottets förslag förutsatte att Kungl. Maj:t skulle ta frågan under omprövning så snart förhållandena det medgäve. Just nu är tidpunkten så lämplig att den knappast kan bli lämpligare för en omläggning av körreglerna. Man kan därför beklaga att riksdagen inte ännu tydligare begärde av Kungl. Maj:t ett förslag till omläggning av våra trafikregler.

Tidigare kunde man åberopa vår beredskap såsom ett hinder för en omläggning från vänster- till högertrafik. Det var en motivering som givetvis höll då man inte visste vad vårt land skulle kunna bli utsatt för i faroavseende inom den närmaste framtiden. Men nu föreligger ingalunda detta skäl. Då jag, herr talman, begärt ordet gjorde jag det närmast därför att jag påstår mig ha en

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

hel del erfarenhet av obehaget med dessa olika körregler på grund av att jag bor på en plats, där man får praktisera båda körreglerna rätt ofta, nämligen en halvmil från norska gränsen och i omedelbar närhet av stora landsvägen till Oslo. Bor man så, får man erfarenhet utav hur obehagligt det kan vara med olika körregler. Hur farligt detta också kan vara får man en känsla av, då man själv kör bil omväxlande på båda sidor om gränsen.

Under normala förhållanden — och vad förbindelserna med andra länder beträffar börja vi ju nu på nytt komma in i sådana — pågår en mycket livlig trafik över gränserna, en trafik som helt säkert kommer att öka i omfattning. Det är inte bara, herr Paulsen, fråga om nöjesresande, men även om så vore, måste man också ta hänsyn till den trafiken. Man färdas inte säkrare på gator och vägar för att man möter nöjesresande, men nu är det också frågan om lastbilar, bussar, motorcyklar, vanliga cyklar och andra trafikmedel. Man måste ta hänsyn till hela trafikens omfattning. Ibland använda gränsbor det andra landets vägar för att förflytta sig från den ena platsen till den andra i det egna landet. Jag har exempelvis många gånger begagnat mig av de möjligheter som finnas att få åka på bättre och kortare väg genom Norge från min hembygd och upp till norra Värmland. Då får man byta körregler flera gånger om dagen! Det kan hända man från min hemort skall till trakten av Bograngen. Då kör man först i Sverige till norska gränsen, häfter ett tiotal mil inne i Norge, kör åter över svenska gränsen, och när man vänder tillbaka kör man in i Norge på nytt och sedan över gränsen till Sverige. Under en enda sådan färd måste man byta körregler fem gånger. Detta är ett tillstånd som anhängarna av vänsterregeln mena skall fortbestå. Man kan ju av detta söka bevis på att det går bra att köra riktigt med bil och växla körregler på detta sätt, men en olycka kan lätt inträffa, och faran är givetvis överhängande, då man måste växla körriktning på nyssnämnda sätt.

Det har i debatten talats om att detta spörsmål vore ett lämpligt objekt för folkomröstning. Jag måste säga att ingenting vore olämpligare för en folkomröstning än frågan om vänster- eller högertrafik, ty det finns ju människor som aldrig äro utsatta för faran av dessa olika körregler. Jag förstår mycket väl hästkarlar som äro bosatta inne i landet och inte ha någon förbindelse med andra länders körtrafik. Om de möta en utländsk bil och deras häst går sin lunk framåt och allt går bra, så var det ingen fara, mena de. Man måste vara med i detta trafikvimmel för att riktigt förstå saken. Det vore lika galet med en folkomröstning rörande denna sak som om man ute i landet, där man mycket sällan eller kanske aldrig varit i Stockholm, skulle rösta om Tegelbackselandet eller någon annan trafikfråga här i staden.

Utskottet medger att man under vissa förhållanden kan tänka sig en omläggning av trafiken, men detta beror på hur samfärdseln mellan Sverige och utlandet kommer att utvecklas. Utskottet menar att »vårt lands förbindelser med grannländerna äro mycket begränsade, vilket i sin ordning måste verka återhållande på trafikutbytet även med andra länder». Man filosoferar sig fram under fasthållande av hur det är för närvarande och man tror att det inte kommer att bli några livligare förbindelser, i varje fall inte inom en mycket lång tid. Utskottets majoritet tar härvid säkerligen grundligt fel. Mycket beror naturligtvis på vad man menar med »lång tid», men när det gäller motorismens och samfärdselns utveckling mellan de olika länderna måste väl en lång tid vara åtskilliga år. Låt oss säga att utskottsmajoriteten antager att det inte på 25—30 år behövdes någon omläggning i detta avseende så vore det ju ändå en kort tid. Men man behöver ingalunda vänta i några 25—30 år på större samtrafik. Vi skola få se att kommande riksdagar, om denna motion avslås och utskottets förslag bifalles, komma att ställas inför mycket stora

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

tråkigheter, om man är efter år skall förhåla denna frågas lösning. En gång måste man ändå lägga om trafikreglerna för att få enhetliga bestämmelser och komma ifrån den farorisk, som oenhetliga körregler ovillkorligen medföra.

Så snart det kommer att ordnas med gummi och bensin är trafiken i gång, det är inte tu tal om den saken. Det finns ett stort behov av samtrafik vid gränserna. Det finns industrier där exempelvis skogsägare med sågverk, som sälja sin virkesproduktion till Norge och frakta denna från dessa sågverk över gränsen till närmaste järnvägsstationer i Norge för vidare transporter därifrån. Det är klart att man måste ta hänsyn till dylika förhållanden, även om man råkar bo på en ort som ligger så avlägset från gränsen att man personligen inte har något obehag av dessa svårigheter.

Vi fingo en påminnelse om kommande samtrafik då man för några dagar sedan öppnade en ny förbindelse mellan Sverige och Norge, bron vid Svinesund. Vilka är det som skola färdas över denna breda, nybyggda och dyrbara bro? Är det måhända sådana som bo på var sin sida om Svinesund som gå och hälsa på varann? Nej, ingalunda. Där kommer att bli en mycket livlig biltrafik så snart möjligheterna tillåta det, ty detta är ett område där man inte utan lång omväg kan resa per järnväg mellan Sverige och Norge, varför denna kommunikationsled kommer att bli starkt utnyttjad av motorfordon. Låt oss flytta oss några år framåt i tiden, tills projektet om en bro mellan Sverige och Danmark är förverkligat. Då ha vi en mycket stark resandetrafik från det övriga Europa över vårt land. Att då börja på med en omläggning av körreglerna kommer sannerligen att skapa mycket stora svårigheter.

Herr Paulsen säger att riksdagen inte behöver fästa sig vid vad de som köra bil i andra länder tänka. Han säger att bönderna mena att de sedan hedenhös ha kört till vänster här i landet, och det vilja de göra oavsett hurdan utvecklingen kommer att bli i framtiden. Jag kan mycket väl förstå att herr Paulsen och andra jordbrukare, som sitta bakom en häst, kunna känna sig trygga då hästen går till vänster, ty om man möter en utländsk bil begriper man kanske inte den fara man är utsatt för. Man förstår det inte förrän man är påkörd och ett olycksfall har inträffat. Man förstår inte alltid en sak som man inte har provat, men man är i lika hög grad utsatt för faran även om man känner sig lugn och trygg. Detsamma gäller de cyklister som komma hit från annat land eller svenska cyklister som resa i andra länder. Det är uppenbart att också det är en faktor att räkna med i trafiken. Det är inte bara bilisterna det gäller i fråga om skador vid en sammanstötning. Även en cyklist kan drabbas av eller förorsaka en olycka om han i en kritisk situation tvekar om körreglerna.

En sak som vi borde tänka på i detta sammanhang inför all den möda vi, för att möta efterkrigstiden, lägga ned på produktionslivets område är den hemställan, som gjorts från bilfabrikanternas sida. De visa på olägenheterna utav att de måste lägga upp två serier av exempelvis bussar, som skola exporteras, en för högerkörning, som tillämpas i alla andra länder, och en för vänsterkörning, som vi begagna i vårt land. Detta blir mycket dyrare och medför stora svårigheter i konkurrensen med den utländska produktionen. Det är möjligt att detta inte behöver vara avgörande för en omläggning av körreglerna, men då man åberopar ekonomiska skäl bör man även ta hänsyn till möjligheterna för denna export från svenska företag.

Jag skall vidare gärna medge att en övergång från vänster- till högertrafik medför en viss olycksfallsrisk. Men just detta är ju ett motiv för att man bör avlägsna den *ständiga* olycksfallsrisk som de skilda körreglerna i Sverige och angränsande länder medföra och där vi äro ensamma om att skapa denna oreda

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

i trafiken. Sedan vi en gång lagt om, ha vi enhetlighet på området på Europas fastland. Jag tror för övrigt inte att denna övergångsperiod är så farlig i och för sig, även om den motiverar stor försiktighet. Kan man byta körregler flera gånger på en enda dag när man färdas över gränsen mellan Sverige och Norge, tror jag nog att Sverige *för en enda gång* kan lägga om körreglerna för att få samma trafiksystem som andra länder. Därmed blir säkerheten större för alla, och man kan röra sig på gator och vägar utan fara för andra eller sig själv, i vilket land man än befinner sig.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr **Andersson** i Eskilstuna: Herr talman! Någon talare här nämnde att denna fråga så länge stått i förgrunden i den allmänna debatten, att det var mycket svårt att komma med några nya synpunkter, och det är alldeles riktigt. Den debatt som förts hittills har också bekräftat detta, och det är väl inte att vänta att den kommande debatten heller skall ha några nya synpunkter att ge. Jag har emellertid ansett mig böra säga några ord då jag är reservant i denna fråga och även med anledning av några yttranden som utskottet fällt. Jag vill dock först säga att en sak bör man kunna vara ense om, både motståndare till och anhängare av högertrafiken, nämligen att det väl ändå är synnerligen önskvärt att vi få en enhetlig internationell trafikregel. Vi kunna också vara ense om att om vi skola få det, måste det innebära att vårt land får göra en omläggning till högertrafik. Vi kunna inte vänta oss att de länder som ha högertrafik skola övergå till vänstertrafik.

När det emellertid blir frågan huruvida vi skola åta oss de besvärligheter och de kostnader som äro förenade med en sådan omläggning gå meningarna fullständigt i sär. Avgörande i detta fall är enligt min mening, hur omfattande man anser att trafiken i framtiden blir mellan länderna och hur önskvärt vi anse det är att få en så livlig trafik som möjligt till stånd mellan vårt land och våra grannländer. Vad den senare frågan angår anser jag att vi böra göra allt vi kunna för att få en så livlig trafik som möjligt med främst våra nordiska grannländer. Vi ha tidigare här i riksdagen diskuterat hur vi på bästa sätt skola kunna stärka den nordiska samhörigheten. Med all respekt för nordiska institut, nordiska folkhögskolor och dylikt tror jag att underlättandet av samfärdseln mellan de nordiska folken har den största betydelsen i detta avseende. Att resa, det må vara med bil eller cykel eller bara att gå till fots i ett annat land och där komma i kontakt med människorna, tror jag är det bästa sättet att öka förståelsen mellan folken, och en enhetlig trafikregel har en stor betydelse för att stimulera till sådana resor.

Oavsett vad vi önska i detta hänseende kan man emellertid förutse, att en mycket kraftig ökning av trafiken mellan länderna kommer till stånd, då vi nu gå mot fredliga och mera normala förhållanden. Utskottsmajoriteten har i detta avseende gjort ett uttalande, som är ganska anmärkningsvärt. Utskottet säger: »Att göra några förutsägelser beträffande den allmänna trafikutvecklingen länderna emellan torde vara mycket vanskligt. Utskottet håller i vart fall för troligt, att Sverige icke på lång tid kan förväntas bliva i mera avsevärd mån berört av en eventuell intensifiering av den internationella landsvägstrafiken.» Redan 1939 gjorde emellertid andra lagutskottet följande uttalande: »De av utskottet inhämtade uppgifterna rörande motorfordonstrafiken mellan Sverige och utlandet giva dessutom vid handen, att denna trafik sedan åtskilliga år tillbaka befinner sig i snabb ökning. Skäl synas icke föreligga för annat antagande än att denna ökning av trafiken även framdeles kommer att fortsätta.» Sedan har ju kriget helt lamslagit denna trafik. Men finns det någon anledning att antaga, att den utveckling, som vi voro

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

inne i redan 1939, icke skulle fortgå efter detta krig, då motorismen, om icke nått sin fulländning, så i varje fall tagit jättesteg framåt?

Men det är icke bara motortrafiken mellan länderna, som säkerligen kommer att ökas i hög grad, utan även cykeltrafiken. Cykeln är ett idealiskt fort-skaffningsmedel, som under krigsåren kommit till användning inom alla samhällsklasser. Man har lärt sig att uppskatta cykeln på ett annat sätt än tidigare, och semestrarna komma med säkerhet i framtiden att av ofantligt många användas till cykelfärder i grannländerna, liksom våra grannfolk nog på samma sätt komma att begagna de möjligheter som stå dem till buds att komma hit.

Jag kan sålunda icke dela utskottsmajoritetens uppfattning om den sanna-
lika utvecklingen på detta område. Mot en omläggning tala emellertid dels den stegrade olycksfallsrisken under en övergångstid, dels de kostnader en omläggning skulle medföra. Ju snarare man gör en omläggning, dess mindre bli både riskerna och kostnaderna. Med lämpliga åtgärder, såsom fartbegränsning, en väl upplagd varningskampanj o. s. v., är det nog också möjligt att begränsa olycksfallsriskerna ganska väsentligt. Vad kostnaderna beträffar, skall det icke bestridas, att det belopp på 27 miljoner kronor, som omläggningen skulle belöpa sig till, är ett betydande belopp. Men då det gäller de avsevärda fördelar, som en omläggning i längden skulle medföra, får ett belopp av den storleksordningen icke vara avgörande. Man måste vända sig mot utskottsmajoritetens taktik att sätta denna utgift såsom något slags alternativ till utgiften för genomförande av sociala reformer och skattelättnader. Vi få väl ändå komma ihåg, att det här gäller ett engångsbelopp och såsom sådant ett icke heller alltför avskräckande. Skulle staten låna beloppet, skulle det medföra en årlig utgift av 800 000 à 900 000 kronor, och det är väl ingen i denna kammare, som anser att ett sådant belopp egentligen gör vare sig till eller ifrån, då det gäller att genomföra de sociala reformer, som nu planeras, eller en eventuell skattelättnad. Skulle vi råka in i en arbetslöshetsperiod, skulle väl beloppet alldeles försvinna i de kostnader, som uppstode för att lindra de verkningar arbetslösheten skulle medföra.

Till sist, herr talman, endast några ord om utskottsmajoritetens ifrågasättande av en folkomröstning. Det kan visserligen låta bestickande detta, att man här skulle företaga en folkomröstning. Det gäller en fråga, som berör varje människa i hennes dagliga liv, och det kan som sagt synas bestickande att låta saken gå till en folkomröstning. Argumentet mot en sådan har emellertid utskottsmajoriteten själv levererat i sitt utlåtande. Utskottet säger nämligen att, vid bedömandet av huvudskälet för införande av högertrafik »måste stor vikt fästas vid frågan huru samfärdseln mellan Sverige och utlandet kommer att utvecklas». Ja, enligt min mening anser jag detta, såsom jag tidigare framhållit, vara avgörande. Sedan fortsätter utskottet: »Ått göra några förutsägelser beträffande den allmänna trafikutvecklingen länderna emellan torde vara mycket vanskligt.» Utskottet förutsätter således, att riksdagen först skulle förklara sig inkompetent att bedöma, hur trafikutvecklingen mellan Sverige och övriga länder skulle gestalta sig inom den närmaste framtiden, men att man därefter skulle låta frågan gå ut för att få den bedömd vid en allmän folkomröstning. På det sättet får man väl ändå icke handha ett så viktigt instrument som folkomröstningen är. Kan riksdagen icke bedöma en sak som denna, så kan man icke heller begära, att folket skall kunna göra det.

För min del är jag tämligen förvissad om att därest riksdagen även denna gång skjuter frågan ifrån sig, statsmakterna komma att inom en icke alltför avlägsen framtid tvingas av utvecklingen och den allmänna opinionen att göra en omläggning av trafikreglerna, och då kommer detta att medföra betydligt

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

större olycksfallsrisker under en övergångstid och större kostnader än vad ett positivt beslut nu skulle göra.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den reservation, som är fogad vid utskottets utlåtande.

I detta anförande instämde herr *Osterman*.

Herr **Andersson** i Falun: Herr talman! Såväl under debatten här som i pressen har det anförts, att det skulle ha blivit betydligt billigare, därest högertrafiken genomförts när förslag därom på sin tid framlades av en speciellt för ändamålet utsedd kommitté, d. v. s. om beslut hade fattats 1940 eller 1941, så att reformen kunnat genomföras omkring 1943. Eftersom jag vid det tillfället svarade för vad som skedde i kommunikationsdepartementet, finner jag mig föranlåten att söka gendriva detta påstående.

Man får då beakta, att de kostnadssiffror, som berörda utredningskommitté hade framlagt, grundade sig på prisläget 1939/1940, vilket också uttryckligen utsades i kommitténs betänkande. Från den tiden och fram till slutet av 1943, då en eventuell omläggning skulle ha hunnit organiseras, inträffade en avsevärd prisstegring. Följaktligen hade man icke kunnat genomföra högertrafiken för de kostnader, som kommittén förutsatte, även om man hade fattat ett beslut under något av åren 1940 eller 1941, utan man hade i varje fall fått räkna med den kostnadsökning, som var betingad av prisstegringen.

Den andra faktor, som här inverkar, är givetvis storleken av den motorfordonspark, som skall bli föremål för ombyggnad. Jag har ingen möjlighet att säkert bedöma, hur därmed förhåller sig, men det förefaller ganska osannolikt, att fordonsparken under kriget ökat i en sådan omfattning, att kostnadsstegringen skulle nämnvärt ha påverkats. Följaktligen får man räkna med, när man jämför kostnaden enligt kommitténs förslag och den kalkyl som nyligen gjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att framför allt en prisstegring inträtt under den mellanliggande tiden. Vidare får man nog tänka sig, att det kan föreligga några felkalkyler från den ena eller den andra partens sida. Man skall sålunda icke utgå ifrån såsom självklart, att man hade sparat så och så mycket, om man beslutat reformen vid en tidigare tidpunkt. Därtill kommer, vilket också framgår av reciten i utskottets utlåtande, att ett genomförande av högertrafiken under kriget var ur militär synpunkt absolut otänkbart. De som hade ansvaret för den militära beredskapen avstyrkte blankt. Därmed betraktade jag från min utgångspunkt saken alldeles klar. Men de ivriga tillskyndarna av högertrafiken kunde ju icke tillägna sig ens det argumentet utan fortsatte att motionera även under krigsåren. Nu finns icke detta hinder längre, och diskussionen kan då röra sig relativt fritt. Då anser jag mig också ha möjlighet att deklarerat min egen uppfattning i saken.

De som ivra för högertrafiken utgå ifrån att vi ovillkorligen förr eller senare skola övergå till en sådan ordning. Man anser, att vi skola bli tvingade av utvecklingens tryck. Det är också det enda argumentet man anför, och det rör sig på de rena hypotesernas område. Vi veta icke med säkerhet, om utvecklingen kommer att bli sådan, att vi nödgas övergå till högertrafik, men det är som sagt det enda argument man anför. Något sakligt företräde kan man icke gärna påstå, att högertrafiken har. Herr Hellbacken sade, att det gick lika bra att ha den ena körregeln som den andra. Ja, vore det så väl, skulle säkerligen antalet motståndare till högertrafiken vara betydligt mindre än det är. Men nu förhåller det sig icke så, utan vänsterregeln är ur olika synpunkter betydligt överlägsen. Det är strängt taget den enda riktiga regeln,

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

och att man på den europeiska kontinenten allmänt övergått till en annan körregel måste vara ett ödesdigert misstag, vem det nu var som första gången begick det.

Varför är då vänstertrafik överlägsen? Jo, helt enkelt därför att 99 % av människorna äro vad vi kalla högerhänta. Därav följer, att man stiger upp till häst från vänster sida, upp och av en cykel från vänster sida, man lägger sadel och seldon på en häst från vänster sida. Så kommer man att göra även i fortsättningen, även om man övergår till en annan körriktning. För cyklistens del blir följden, om man övergår till högertrafik, att han icke får cykeln mellan sig och trafiken utan nödgas stiga ut i trafiken. Samma blir förhållandet för ryttaren — men det finns ju icke så många civila ryttare i vårt land, och så stor hänsyn behöver kanske därför icke tagas till dem.

Det är obestridligen härigenom en mycket stor olägenhet förbunden med övergång till högertrafik. Det är den olägenheten man får våga mot de fördelar man skulle vinna genom att ha samma körregler som grannländerna ha. Jag vill icke bestrida, att vissa olägenheter äro förenade med att ha körregler som icke äro lika de närboendes. Men i det avseendet är vårt läge ingalunda jämförbart med Österrikes eller Tjeckoslovakiens eller andra europeiska länders, som nyligen övergått till högertrafik. Vi ha nämligen relativt ringa kommersiell trafik med våra grannländer landsvägsledes. Gränsbygderna mot Norge äro huvudsakligen skogsbygder, och vid gränsen inorr ha vi ett vattendrag. Den trafik som går över gränserna är jämförelsevis ringa och i ganska hög grad turisttrafikbetonad. Den kommersiella trafiken går med järnväg och sjöledes. Möjligheterna för oss att längre än andra behålla vänsterregeln äro därför ingalunda så små som högertrafikanhängarna vilja göra gällande.

Nästa fråga man gör sig är den, om olägenheten av att ha olika körregler i olika länder är så stor. Alla som bilat i främmande länder vitsorda, att det går lätt att anpassa sig efter de körregler, som där gälla. Herr Hellbacken, som är den ivrigaste förespråkaren för högertrafik, är ett levande exempel på hur lätt det går att klara sig under andra villkor än våra — han bilade en gång ända ned till Monte Carlo, och han kom helskinnad därifrån och enligt egen utsago utan minsta prick. Härvidlag har man också rätt god erfarenhet att bygga på — en färsk erfarenhet. Av de hundratusentals flyktingar, som under de sista åren vistats i vårt land, ha så gott som samtliga med undantag av de engelska flygarna kommit från länder med högertrafik, och många av dem ha i Sverige inpassats i arbetslivet. Många ha också här kört motorfordon. Särskilt de norska polistrupperna ha haft ett rätt stort antal motorfordon till sitt förfogande och många hundra hästar. De ha anpassat sig efter de regler som gällt här, och mig veterligen har det icke uppstått några svårigheter eller försports några klagomål. Icke heller har det hänt några olyckor, som tillskrivits den omständigheten, att flyktingarna varit vana vid högerregeln och här i Sverige fått iakttaga den svenska regeln. Jag kommer ifrån en provins, där vi haft många tusen norska poliser förlagda i utbildningsläger, och fordonstrafiken omkring dessa läger har varit livlig. Men det har gått bra — ingenting har varit att anmärka vare sig från de svenska trafikanternas sida eller från flyktingarnas.

Dessa omständigheter visa, menar jag, att olägenheterna icke äro så stora som man påstår. Den relativt slutna krets av exklusiva bilister, som av turistintresse äro så angelägna att förhållandena skola vara desamma i de olika länderna, bruka icke försumma att skryta med hur lätt det går att anpassa sig. För deras personliga behov kan det icke finnas skäl att övergå till nya körregler hemma i Sverige. Man måste, såsom herr Paulsen sade, utgå ifrån att

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

det är ett synnerligen ringa antal trafikanter som komma att färdas över gränserna. De utgöra en försvinnande liten procent i jämförelse med de trafikanter, som dagligen färdas ute på det svenska vägnätet. Därför måste man säga, att det dock skulle vara ett ganska stort våld på majoriteten av trafikanterna att fordra, att den stora massan trafikanter måste böja sig för de intressen, som äro företrädda av denna lilla minoritet. Men som sagt: olägenheter och fördelar få vägas mot varandra, och det är en sådan avvägning som försiggår under diskussionen här i dag.

Det är ett argument, som framförts tidigare och även kommit tillbaka i dag att man borde övergå till ny körriktning under lågtrafik. Med lågtrafik menar man då en tidpunkt, då det är ett jämförelsevis ringa antal motorfordon i gång. Jag tror, att detta är ett oriktigt resonemang — och det är icke det enda resonemang i denna debatt, som är ihåligt. Det förhåller sig nämligen så, att det i stället skulle vara fördelaktigt att övergå till ny körriktning vid en tidpunkt, då så många människor som möjligt kunna färdas på motorfordon och i spårvagnar. För närvarande är cykel- och gångtrafiken utomordentligt stor. När biltrafiken på nytt kommer i gång och alla restriktioner för den spårbundna trafiken kunna hävas, får man utgå från att cykel- och gångtrafiken kommer att nedgå. Så vitt jag förstår är det just den trafiken, som är svårbemästrad. Biltrafiken är lättare att bemästra och dirigera. Bilförarna äro den enda trafikantgrupp, som har utbildning i trafikreglerna. De utgöra den enda grupp som har licens — körkort — som de riskera att förlora, om de begå förseelser. Därför vågar jag gendriva påståendet, att det skulle vara gynnsamt att övergå till ny körriktning när motortrafiken är ringa. Jag vill i stället vända på saken och säga, att det är fördelaktigt att övergå vid en tidpunkt, då cykel- och gångtrafiken nedbringats till ett minimum, och detta kan icke tänkas ske annat än genom en övergång till ökad motorfordonstrafik.

Det förefaller tämligen oklokt att driva fram ett avgörande nu, innan man kan få del av de erfarenheter, som finnas att hämta från krigsländerna. Jag vill erinra om att i England, där vänstertrafikregeln gäller och väl torde komma att gälla med hänsyn till engelsmännens konservatism i sådana ting, har det under kriget befunnit sig flera miljoner främmande soldater från länder med högertrafik. Det skulle vara synnerligen värdefullt för diskussionen, om man kunde få veta, vilka erfarenheter man har från England hur det gått att anpassa sig och att foga in amerikanarnas och kanadensarnas militära trafik på vägar och gator i England med dess vänstertrafik. Lika intressant skulle det vara att höra, hur det gått vid invasionen och tiden närmast därefter, då engelsmän och amerikanare, som i sina hemländer tillämpa olika trafikregler, invaderade den europeiska kontinenten, där högertrafiken förut var förhärskande. Om detta ha vi i denna stund inga auktoritativa upplysningar, men så vitt jag förstår skulle sådana för frågans bedömande vara av största värde. Är det så, att man i England under kriget gjort sådana erfarenheter, att man av militära skäl tvingas övergå till högertrafik, då man funnit, att det icke går att uppehålla olika körregler för olika folk, som ibland skola färdas på varandra vägar, då är saken väl även klar för vårt vidkommande. Men önska engelsmännen efter dessa erfarenheter behålla vänsterregeln, förefaller det, som om de argument, som ha anförts för övergång till högertrafik här i Sverige, skulle i hög grad förlora i styrka. Därför vågar jag, oavsett vilken uppfattning jag eljest har om lämpligheten av det ena eller det andra, hemställa, att man väntar åtminstone ett år till och, om så skulle anses lämpligt, gärna skickar ut en studiedelegation för att taga reda på vilka erfarenheter man gjort i krigsländerna, där motorfordon körts av personer, som haft andra körregler i sitt hemland. Skulle vi icke kunna vänta med saken till dess?

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Speciellt av detta skäl, herr talman, vill jag förena mig med dem som yrkat bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Olsson* i Gävle, *Stjärne*, *Karlsson* i Grängesberg och *Björling*.

Herr **Hellbacken** erhöll nu på begäran ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! För att det inte skall förekomma en oriktig uppgift i protokollet nödgas jag rätta ett felaktigt påstående, som den föregående ärade talaren gjorde. Han sade bland annat, att jag kände mycket väl till hur bra det går att köra bil i utlandet, därför att jag skulle kört bil ända till Monte Carlo. Jag har inte varit i Monte Carlo, och givetvis har jag då inte kunnat köra bil dit.

När man här drar fram argumentet att vi äro högerhänta, och därför skola vi också ha vänsterkörning här i landet, och när man kör med den Mörnerska mycket naiva, i broschyr återgivna uppfattningen, som var och en initierad måste skratta åt, vill jag fråga den föregående ärade talaren, om han egentligen tror, att man i alla länder i Europa, som nu ha högertrafik, är vänsterhänt. Det är naturligtvis överdrift i synnerligen hög grad. Förhållandet är det, såsom jag förut har sagt och som var och en vet, att i den mån man anser det lämpligt att gå över till högertrafik gör man det, därför att de flesta länder ha högertrafik.

Jag vill bestämt säga, när det ifrån denna plats förklarats, att vi egentligen inte ha några förbindelser med våra grannländer, att detta motsäges av förhållandena före kriget och att förbindelserna komma att bli ännu livligare efter kriget.

Påståendet att amerikanska soldater mycket väl kunnat köra till vänster i England måste bero på bristande kännedom om förhållandena. Trafikolyckorna i England ha under kriget varit så oroväckande, att man inte får kännedom om dem förrän kriget är över. Då först läggas papperen på bordet. Där har varit en oerhörd olycksfallsrisk till följd av de olika körreglerna, och jag vill tillägga, att England, trots att det är en ö och således saknar landförbindelser, torde ha för avsikt att företaga utredning om införande av högertrafik och tillämpa samma internationella bestämmelser som länderna i Europa i övrigt.

Jag har ingenting mera att tillägga, herr talman. Jag vill bara erinra om att första kammaren med synnerligen stor majoritet fattat det förnuftiga beslutet att förorda reservationen, och jag ber att få yrka bifall till densamma.

Herr **Andersson** i Falun, som likaledes på begäran erhöll ordet för kort genmäle, yttrade: Herr talman! Den siste talarens uppgift att England skulle övergå till högertrafik var synnerligen intressant. Det är ju synd att den inte kommit fram tidigare på mera auktoritativt sätt. Hade den saken varit bekant, borde herr Hellbacken ha kunnat föra fram den i utskottet.

Det är alldeles riktigt, att det i England har skett ett stort antal trafikolyckor under kriget, men hittills ha vi fått den uppgiften, att detta berott på mörkläggningen, så att man till slut varit tvungen att lätta på mörkläggningsföreskrifterna. Att det skulle ha berott på olika körregler har jag inte hört förrän i dag.

Herr **Hellbacken** erhöll på begäran ånyo ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Jag har icke sagt — och det kommer nog det stenografiska protokollet att visa — att England har beslutat att göra utredning om höger-

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

trafik. Jag har sagt, att i England föreligger intresse för utredning för att gå över till högertrafik. Det var en tidigare ledamot av denna kammare, som berättade det i onsdags, och jag har också fått veta det från annat håll. För övrigt, herr Andersson i Falun, får väl utvecklingen visa vem som har rätt i detta fall.

Härefter anförde

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Jag hade för min del hoppats, att frågan om övergång till högertrafik skulle kommit upp här i riksdagen på grund av en framlagd kunglig proposition. Det var emellertid icke möjligt att uppnå detta resultat. Meningarna i regeringen voro delade. Jag hade fullt klart för mig, att meningarna också i riksdagen voro mycket delade, och inte minst äro ju meningarna delade ute bland befolkningen om huruvida det är lyckligt att övergå till högertrafik eller inte. Jag har den uppfattningen, att en sådan här fråga bör, när den avgöres, vara klar för den övervägande delen av medborgarna, och därför ansåg jag icke anledning föreligga att utöver vad jag gjort driva förslaget om att framlägga en proposition i frågan. En orsak härtill var också den, att jag räknade med att om propositionen bleve avslagen, vilket var sannolikt på grund av de nämnda förhållandena, skulle frågan vara fastlåst för mycket lång tid framåt. Nu har frågan förts fram genom motioner, och jag anser att det är mycket lyckligt, att denna viktiga fråga dryftas så ingående som möjligt, ty därigenom får ju svenska folket anledning att tänka efter, hur det ställer sig till detta problem. Man får också en hel del uttalanden, som klargöra, hur viktig frågan i själva verket är.

Jag skall inte, herr talman, uppehålla mig så särskilt länge vid detta ärendet, då ju här ha framförts så många skäl för och emot, att det inte är så mycket att tillägga, men jag vill trycka på ett par saker. När en ärad talare nyss sade, att högerivrarna gå på så hårt, så tror jag inte att det är på det sättet. Jag tror att känslsamheten ligger i mycket hög grad hos motståndarna. Det är nog så, att de som av olika anledningar måst sätta sig in i frågan, ha kommit till den uppfattningen, att det föreligger mycket starka skäl för en övergång till högertrafik. Jag tror inte det finns anledning att tala om huruvida människan ur fysiologisk synpunkt är mera lämpad att köra bil eller cykel på höger eller vänster sida av vägarna, utan det avgörande är vissa reella ting, som man måste taga hänsyn till. Vi ha här i Sverige kommit att intaga en isolering, när det gäller körregler, och det kan icke vara lämpligt att i längden göra detta. Vi kunde säkerligen lika bra ha vänster- som högertrafik, om man bara hade att taga hänsyn till våra egna förhållanden. Men det går ju inte att komma ifrån, att vår samfärdsel med grannländerna är stadd i hastig ökning. Siffrorna före kriget voro ju imponerande i fråga om antalet fordon och personer, som rest över gränserna, och det kommer säkerligen att bli en mycket intensiv trafik, när förhållandena efter kriget möjliggöra detta. Vad som skall bedömas är, huruvida det då är möjligt eller rimligt att hålla kvar vänsterregeln. Därefter skall man bedöma frågan.

Det är säkerligen så, att det går åtskilliga år, innan trafiken tar alltför stor omfattning. Vårt land liksom andra länder kommer väl att bli lidande av de svårigheter, som kriget har fört med sig, men det dröjer väl inte så särskilt länge innan förbindelserna med främmande länder starkt öka och resandetrafiken står i proportion till dessa. Då blir det troligen så, att vi i Sverige så småningom finna det vara ganska besvärligt för att icke säga omöjligt att hålla på med vår vänstertrafik. Man kan ju säga, att de andra

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

få finna sig i den trafik vi ha, och det göra de säkerligen. Det blir nog inte på det sättet, att det blir de andra ländernas uppfordran som framdeles kommer att få oss att övergå till högertrafik, utan det blir känslan hos oss svenskar att vi i alla fall äro i avseende på trafikregler i en ställning, som i längden är ohållbar. Vi kunna inte i längden ha kvar denna svårighet med oenhetliga körregler. Jag tror, att vi skola betrakta frågan ur den synpunkten och icke från den, som en del motståndare mot högertrafik gjort gällande, nämligen att det är en uppfordran från bilisterna i Sverige och grannländerna som skulle tvinga oss till att gå över. Det måste bli så, att det är vården om våra egna angelägenheter som gör, att opinionen så småningom blir så stark, att vi nödgas övergå till högertrafik. Vore det så, att man kunde med någon säkerhet bedöma utvecklingen och därvid komma till det resultatet, att vi kunde hålla på med vår vänstertrafik, så skulle jag inte plädера för en övergång till högertrafik. Men jag har en stark uppfattning om att det inte blir på det sättet, utan att vi förr eller senare måste gå över, och då är det väl uppenbart för alla, att skall man gå över till högertrafik, så är det ett lämpligt tillfälle att göra det vid en tidpunkt med låg trafik, när bussarna äro till stor del utslitna, så att man måste skaffa nya, och innan trafikleder äro fastlåsta för lång tid framåt. Jag tänker i detta fall särskilt på Stockholm, där det efter, låt oss säga tio år, blir hart när omöjligt att utan de allvarligaste rubbningar i trafiken och nästan oöverkomliga kostnader övergå till en annan trafikriktning.

Man uppskattar nu kostnaden till i runt tal 25—30 miljoner kronor — det kan variera något upp eller ned — men med den inblick jag har fått i dessa saker efter att ha tagit del av de beräkningar, som äro gjorda, hyser jag den uppfattningen, att kostnaden för övergång till högertrafik kommer att stiga med ungefär fem miljoner kronor om året på den grund, att det blir ett större antal bussar, som måste omändras, flera trafikleder, som måste ändras etc. etc., och i stället för att föra en sparsam politik genom att nu inbespara dessa pengar, så skulle man, om man fortsätter med vänstertrafiken, föra en mycket slösaktig politik. Det kan väl då knappast vara rimligt, att om man nu har möjlighet att ändra körreglerna för kostnader, som jag nämnde, man skulle vänta och se i tio, femton år! Det är sant, att det blir ränta på de pengar, som jag inte lagt ut nu, men räntebeloppet blir ju så ringa i förhållande till de ökade kostnader, som uppstå, att det icke blir tillnärmelsevis någon riktig ekonomisk politik att gå på ett uppskov.

Man säger, att det är så mycket annat vi behöva pengarna till, och det är riktigt. Jag bestrider inte, att det är stora summor det gäller och att det är många andra saker som stå för dörren. Det nämndes i första kammaren, att när det gäller kommunikationsväsendet står man inför den stora kostnaden för ett nytt stort flygfält och en hel del annat. Ja, det är riktigt, att man beträffande kommunikationsväsendet står inför en utvecklingstid, som kommer att kräva mycket pengar, men enligt min mening är ett väl avvägt kommunikationsväsende av den betydelse för landet, att det är en grundförutsättning för den ekonomiska utvecklingen, som vi alla vilja se. Därför få vi se beloppet i relation till vad det är möjligt att vinna med pengarna. Följaktligen tror jag inte, att man ur sparsamhetssynpunkt kan finna giltigt skäl för ett uppskov med den föreslagna omläggningen av trafiken.

Man är rädd för olyckor och dylikt vid en övergång. Ja, det är naturligtvis alldeles riktigt, att det föreligger stora olycksfallsrisker, men jag vill fästa uppmärksamheten på att sådant trafikillståndet nu är och kan förväntas att bli, sedan de nuvarande hindren för en ökad trafik bortfallit, så är det långt ifrån bra. Antalet olyckshändelser i trafiken är ganska högt. Det är nöd-

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

vändigt av olika skäl att gå in för förbättrad trafiksäkerhet, att göra det möjligt att utan alltför stora olyckshändelser möta en intensiv trafik. Om man samtidigt som man införde högertrafik ginge in för en väl genomtänkt trafiksäkerhetspolitik, om jag får uttrycka det så, och genom propaganda och på annat sätt fäste folkets uppmärksamhet på hur nödvändigt det är att verkligen få en ordentlig trafikkultur, så tror jag att det skulle gå att införa högertrafik utan större olycksfallsrisk. Om man samtidigt genom fartbegränsning under en övergångstid minskade olycksfallsriskerna, skulle man säkert komma fram till ett relativt gott resultat. Allt som allt tror jag, att det skulle vara möjligt att genom särskilda trafiksäkerhetsföreskrifter på en gång få fram ett tillstånd, som vore bättre än det som skulle bli rådande, om man inte överginge till högertrafik.

Man kan säga, att trafiksäkerhetsåtgärder kan man ju vidtaga ändå. Ja, det kan man nog göra, men jag är övertygad om att man inte kommer att göra detta i samma utsträckning, som man skulle göra det därest man samtidigt ginge över till ett annat körsystem, och därför ser jag för min del, herr talman, inte med sådan oro på det tillstånd, som ur nämnda synpunkt kan komma att råda, om man går över till högertrafik. En sak är ju säker, nämligen att om vi tvingas att senare övergå, bli olycksfallsriskerna mycket större. Hur man vrider och vänder på saken, såväl ur kostnadssynpunkt som ur synpunkten av risk för olycksfall, är det anledning att göra övergången så snart som möjligt; och frågan är då när. Det borde naturligtvis göras redan nästa år. Man kan dröja något år, och läget ändrar sig inte så mycket. Det blir säkerligen litet dyrare, 5 eller 10 miljoner, än vad det skulle bli nästa år, men det är i och för sig inte så olyckligt, som om man skulle göra övergången efter 10, 20 år.

Då jag har den bestämda uppfattningen, att vi förr eller senare bliva nödsakade att övergå till högertrafik, så vill jag här verkligen vädja till kammarens ledamöter att söka undvika känslotänkande och i stället söka se till reella fakta, se på skäl för och emot och därefter fatta ståndpunkt. Detta är enligt min mening en sak, som fordrar ett kallt övervägande. Det kanske skulle vara intressant att låta frågan gå till folkomröstning, men enligt min mening kommer det att bli en stark agitation före en sådan, kanske bemängd med en del politiska biavsikter, vilket gör, att en hel del människor skulle få en skev uppfattning. Det är nog så, att vi äro alldeles för benägna att tro, att det tillstånd vi lever i skall fortsätta ungefär likadant en lång tid framåt. Vi borde väl nu vara på det klara med att vi stå inför en sjudande utvecklingstid, och att det är mycket som kommer att inträffa, icke minst på samfärdselns område. Jag skulle tro, att samfärdseln med våra grannländer kommer att starkt ökas, och för mig ter det sig ingalunda osannolikt, att vi inom en icke alltför avlägsen framtid ha direkt förbindelse med kontinenten över Danmark genom en bro över sundet vid Malmö. Då kan man göra det tankeexperimentet, att när man är i Malmö så får man se en vägvisare, på vilken det står: Hamburg 386 km, Göteborg 302 km, Stockholm — jag vill minnas — 645 km. Detta bör åskådliggöra närbelägenheten av orter inom länder, där andra körregler råda. Jag drar den slutsatsen, att det ingalunda är möjligt att i längden hålla olika körregler. Man säger: England kan göra det, varför kunna icke vi göra det? Ja, för det första äro vi nog icke lika till kynnet som engelsmännen, och för det andra har England dock inga landgränser, såsom vi ha. Olägenheterna framträda icke för den engelska trafiken på samma sätt som för vår trafik.

Varför jag här nu tagit till orda är i mycket hög grad för att freda mitt samvete. Jag har för min del ingen lust att vara med bland dem, som här nu hålla på att bygga upp ett monument över det försummade tillfället, ty det

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

är, mina damer och herrar, vad jag tror håller på att ske. Man försummar det bästa tillfället att komma till en rationell anordning, och man kommer säkerligen om tio, tjugو år att undra: vad tänkte människorna på, som icke gingo över till högertrafik, när det överhuvud taget var möjligt?

Herr Andersson i Falun, som på begäran erhö11 ordet för kort genmäle, yttrade: Herr talman! När man hörde statsrådet Domö med så stor skicklighet utveckla sina synpunkter på frågan, kan man göra sig spörsålet varför han inte framlagt proposition i ärendet, och kammarens ledamöter måste i det nuvarande läget stanna i oviss het om huruvida han talat som statsråd och chef för kommunikationsdepartementet eller om han talat i egenskap av ledamot i första kammaren.

Härpå anförde:

Herr Severin i Stockholm: Herr talman! När vänstertrafikregeln 1916 första gången lagstadgades i vår vägtrafik, betraktades det som fullkomligt självfallet. Det kunde överhuvud taget icke diskuteras, att vi skulle köra om varandra i någon annan riktning än till vänster. Om någon under 1920-talet hade framlagt en motion om övergång till högertrafik, skulle han sannolikt betraktats som halvtokig. År 1930, när det första gången motionerades om saken, avslogs motionen av riksdagen, 1931 avslogs på nytt en motion, och 1935 skedde detsamma, men 1939 biföll riksdagen motioner om utredning av spörsålet.

Nu skulle man vilja fråga: vad var de riksdagen önskade få utrett? Vänstertrafikens eller högertrafikens teoretiska företräden kunna överhuvud taget icke utredas. Det har sagts, framför allt ifrån vänstertrafikens anhängare här, att högertrafiken i och för sig icke erbjuder några fördelar framför vänstertrafiken, och det gör den icke heller. Det var alltså icke den saken riksdagen ville ha utredd. Vad var det riksdagen ville ha utrett? Ja, såvitt jag kan förstå, om riksdagen hade någon mening med sitt beslut om utredning, måste det vara kostnaderna, som skulle utredas. Det fanns ingenting annat att utreda, och i själva verket har ingenting annat utretts. Betänkandet, som av kommittén framlades, berörde uteslutande kostnaderna, och där konstaterades, liksom det konstaterats här av flera talare, att den ena eller andra körregeln icke i och för sig erbjuder några företräden eller några nackdelar. Om det nu föreliggande förslaget skulle avslås, skulle jag förstå det, därest riksdagen sade: utredningen har visat, att kostnaderna äro så orimliga, att vi icke se oss i stånd att medgiva en dylik övergång. Emellertid har det åtminstone i utskottsutlåtandet icke knystats ett ord om att kostnaderna äro för höga, och ingen av talarna för bibehållande av den nu gällande trafikregeln har anfört såsom skäl för dess bibehållande, att kostnaderna för en övergång äro för höga.

Härtill kan man lägga, att det anses tämligen säkert och har upprepats av flera talare, att ju längre vi dröja med övergången, ju högre bli kostnaderna. Vad var det då riksdagen ville ha utrett, eller menar riksdagen ingenting med sina utredningsbeslut? Jag har suttit här i kammaren så länge, att jag vet, att här tillkomma många lättsinniga utredningsbeslut, och att många kammarledamöter rycka på axlarna och säga: utreda frågan kan man ju alltid. Ja, männe skälet för kamrarnas majoritet 1939 var att man intog den ståndpunkten, att utreda frågan kunde man ju alltid? En ledamot här i kammaren sade helt enkelt till mig: »Jag skall säga dig, att anledningen till att riksdagen beslöt utreda frågan 1939 var, att vi skulle bli av med den.» Jag måste säga,

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

att man visserligen kan betrakta kostnaderna för en övergång till högertrafik såsom höga och möjligen onödiga, men hur skall man betrakta de kostnader, som riksdagen på detta sätt påfört staten för en utredning? Kammaren kan icke komma ifrån, åtminstone icke med någonting annat än hänvisning till valen 1940 och 1944, att den handlar inkonsekvent, när den först begär en utredning, och utredningen visar, att kostnaderna äro överkomliga, men kammaren sedan icke desto mindre avslår förslaget om övergång till högertrafik. Man kunde begära så mycket konsekvens av riksdagen, att den följde sina en gång givna intentioner. Det har ju också första kammaren gjort. Det skall bli intressant att se, om andra kammaren gör detsamma.

För mitt vidkommande är jag fullkomligt övertygad om att förr eller senare kommer utvecklingen att framtinga övergång till högertrafik. År 1916 var det självfallet med vänstertrafik. På 1920-talet var det ingen människa som tänkte på saken. I början på 1930-talet avslogos motioner om utredning, men 1939 begärde man, att frågan skulle utredas. Frågan om högertrafik har sålunda fallit framåt, och kommer det en motion 1950, blir den sannolikt bifallen av riksdagen, ehuru det då, om kommunikationsministerns beräkningar äro riktiga, skulle bli 25 miljoner kronor dyrare än nu, då kostnaderna beräknas stiga med 5 miljoner kronor om året. Jag skulle icke betrakta det mer inkonsekvent, om riksdagen 1950 beslöt övergång till högertrafik än om riksdagen beslutar avslå förslaget härom för närvarande.

Efter detta kan jag icke neka mig ett par repliker beträffande de skäl, som framförts i debatten. Här stod herr Paulsen i Arlov och talade om, att det endast är några välsituerade nöjesåkare som önska övergång till högertrafik, ty bönderna vilja icke köra till höger, och arbetarna vilja icke köra till höger, och det är heller icke någon annan som vill köra till höger. Jag vill erinra herr Paulsen om att när betänkandet från utredningskommittén utsändes på remiss, sändes det bland annat till Svenska transportarbetarförbundet, som tillstyrkte övergången, och vad man än må kalla detta förbunds medlemmar för, tycker jag, att man i alla händelser icke kan kalla dem välsituerade nöjesåkare. För övrigt finns transportarbetarförbundets förtroendeman bland reservanterna. Jag vet icke, om man kan säga, att han är deras förtroendeman här i riksdagen, men jag drar icke desto mindre den slutsatsen, att han här i riksdagen har samma uppfattning som majoriteten av hans förbunds medlemmar har.

Jag kan slutligen hålla med herr Andersson i Falun om att det skulle vara av största intresse att känna erfarenheterna från England under tiden närmast före och efter invasionen. Jag är emellertid rädd för att dessa erfarenheter icke kunna kasta något ljus över detta problem för vårt vidkommande. Vi vota, att trafikolyckorna i England undergått en ofantlig stegring under kriget, men huruvida detta beror på mörkläggningen eller trafikblandningen sedan amerikanarna kommit dit vet man icke. Det har naturligtvis berott på båda sakerna, men det torde vara mycket svårt att avgöra, vilken av dessa båda faktorer som har spelat den största rollen för stegringen av olycksfallsfrekvensen i England, och lika litet upplysande är jag rädd för att en undersökning av erfarenheterna från själva invasionstillfället skulle bli. Jag är rädd, att en sådan undersökning svårligen låter sig göra för en trafik under så speciella förhållanden. Även om man hade någon berättelse över dessa erfarenheter, skulle det säkerligen icke kunna ge någon upplysning om vad som är lämpligt under fredstrafik. Förhållandena äro så olikartade, att man icke kan draga någon slutsats från det ena till det andra. Jag ber i alla fall, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Domö**: Herr talman! Jag skall bara säga några ord med anledning av herr Anderssons i Falun senaste yttrande.

Han frågade, om jag talade i egenskap av kommunikationsminister eller förstakammarledamot. Jag trodde det var ganska självklart, att jag gjorde det som kommunikationsminister, eftersom jag icke annars har talan i denna kammar. Jag ansåg mig ha rätt att göra det i detta fall, även om proposition icke var framlagd. För det första därför att det är en särskild, ny omständighet som tillkommit efter propositionstidens utgång, något som icke är alldeles oväsentligt. Det är att kriget är slut. Och i och med att detta har inträffat har saken aktualiserats i ännu högre grad än förut. Jag delar den uppfattningen, som herr Andersson i Falun hade, att under kriget var det icke gärna möjligt att genomföra en ändring av våra trafikregler, därför att det stämde icke överens med beredskapsplaner och dylikt. Men i och med att kriget här i Europa är slut är situationen helt förändrad, och därför bör man vara angelägen att nu göra övergången.

Sedan är det en annan omständighet som jag vill fästa herr Anderssons uppmärksamhet på, och det är den, att det förslag, som jag här, kanske litet hastigt, tillät mig förorda, dock går ut på en skrivelse till regeringen, att den skall ta saken under omprövning, så att det kan, såvitt jag förstår, icke innebära att regeringskolleger på olämpligt sätt bli bundna. Även efter ett positivt beslut i riksdagen enligt utskottsreservanternas förslag skulle frågan bli föremål för regeringens avgörande.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **Wigforss**: Herr talman! När denna fråga var före i regeringen uttalade jag som min mening, att det icke var nödvändigt att nu fatta beslut om övergång till högertrafik. Jag vill nu gärna motivera denna min uppfattning, detta i synnerhet som jag tror, att ganska många av kammarens ledamöter måhända icke ha så alldeles klart för sig det ekonomiska läge, som vi komma att möta efter kriget.

Var och en förstår, att det närmast är de kostnader, som det här gäller, som förmått mig att inta denna ståndpunkt. Jag vill emellertid tillägga, att det synes mig, som om det oberoende av dessa ekonomiska argument skulle behövas andra och starkare skäl än dem som hittills anförts för att vi skola ändra de trafikregler, som vi för närvarande ha. Såvitt jag kan förstå ha anhängarna av högertrafiken icke anförts något starkt skäl för sin ståndpunkt utöver det enda, som jag erkänner skulle vara mycket bärande om det vore riktigt, nämligen att det skulle finnas någon slags naturlag, som förr eller senare tvingar alla länder att gå över till samma körregler och, jag vill tillägga, tvingar dem icke bara förr eller senare utan under en ganska näraliggande framtid. Om man med detta tvång att övergå till högertrafik icke menar något annat än att det under nationernas som vi hoppas mycket långa framtid kommer att inträffa sådana internationella förhållanden, att en hel mängd av de nationella olikheterna kommer att utplånas, så är ju detta en sak, som det icke lönar sig att diskutera. Jag skall gärna erkänna, att jag tillhör dem som tro, att mycket av det som nu kan betecknas som i olika hänseenden särartat kommer att försvinna. Jag tror, att vi förr eller senare komma att få samma mått- och viktssystem i hela världen, men jag vågar därför inte säga, att engelsmännen komma att övergå till det inom de närmaste femtio åren. Jag vågar kanske också uttala den meningen, att vi förr eller senare komma att få ett internationellt språk, men icke heller därvidlag vågar jag uttala mig om tidpunkten.

För att återgå till frågan om trafikreglerna får jag som min uppriktiga

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

mening erkänna, att jag icke förstår, vilka de skäl skulle vara, som skulle nödvändiggöra nya trafikregler för oss inom vad vi kunna kalla en överskådlig framtid eller den framtid, som vi överhuvud taget ha att räkna med. Man får komma ihåg, att trafikreglerna icke äro desamma till land som till sjöss och i luften. När det gäller sjön ha alla länder gemensamma trafikregler, och det är helt naturligt, för att icke säga nödvändigt, att så är förhållandet. Där kunna vi icke dra upp några nationella gränser. Jag förmodar, att det kommer att dröja länge, innan trafiken mellan länderna blir sådan, att vi kunna resa över gränserna utan att behöva stanna för passvisering eller tulldeklaration. Till den som säger, att den tid väl icke är långt avlägsen, då vi icke längre ha några tullar, vill jag säga, att en sådan syn på tingen är alltför optimistisk. Och så länge man ändå måste stanna vid landgränsen och icke kan fara obehindrat som mellan två svenska provinser förefaller det mig, som om svårigheten att byta körregler vid gränsen icke skulle behöva vara så stora. Nå, den saken kan vara individuell, men det föreligger dock i detta land vittnesbörd om, att det mycket väl går för sig att byta körregler. Jag kan därför icke se, att det ligger någon styrka i talet om, att en omläggning förr eller senare måste ske, och att den stora massan av svenska folket steg för steg måste omvändas till högertrafik. På den punkten vågar jag uttala mina tvivelsmål.

Jag har det intrycket, att den opinion, som vuxit upp i denna fråga, rör sig inom ganska begränsade kretsar, nämligen de kretsar av folket, som äga bil eller kunna tänkas komma att skaffa sig bil och hoppas att inom den närmaste framtiden kunna resa till utlandet i bil. Tyvärr måste jag uttala som min mening, att det kommer att bli en mycket liten del av det svenska folket, som under de närmaste tjugu åren kommer att tillhöra denna gynnade klass. Man urgerar här, att vi icke skulle kunna låta bli att böja oss för krav i dessa hänseenden från andra länder. För att nu bara tala om våra nordiska grannländer tycker jag, att det är lika naturligt att norrmän och danskar följa våra trafikregler som att vi skola följa deras, och vad Centraleuropa beträffar frågar jag bara, hur många som komma att därifrån resa hit över under det närmaste decenniet. Det blir väl huvudsakligen amerikanare och engelsmän, av vilka de förra ha högertrafik och de senare vänstertrafik. Skulle det kunna bli tal om det stora landet i öster, så tror jag icke att biltrafiken därifrån blir så särskilt livlig. Under sådana förhållanden förstår jag icke vad man syftar till, då man talar om att vi komma att tvingas att ändra våra körregler. Jag har med det anförda velat säga, att jag för min del icke kan se, att det finns några starkare positiva skäl för en ändring i detta avseende.

Jag kommer så till mina egna skäl mot en ändring, och de äro av mycket jordbunden karaktär, detta helt enkelt beroende på att jag ser på våra ekonomiska resurser efter kriget på ett något mera pessimistiskt sätt än många andra. Jag har från de senaste månadernas debatt om att det skulle vara en enkel sak att sänka skatterna och att öka utgifterna, och att det skulle vara en smal sak att bygga en flygplats för så där en hundra miljoner kronor, fått det intrycket, att folk mycket litet tänkt sig in i, vilka materiella och ekonomiska resurser vi egentligen ha att räkna med. Jag vill i det sammanhanget nämna, hur överraskande det än kan låta, att sociala reformer enligt min mening icke ta vårt lands resurser i anspråk i den utsträckning som många tro. Dessa reformer innebära i själva verket endast en överflyttning av inkomst från den ena gruppen till den andra och minska således icke vår konsumtionsförmåga. Om folkpensionärerna få större pension exempelvis, så betyder detta, att de kunna konsumera mera och andra mindre. I grund och botten ha vi som helhet icke förbrukat mera än förut av våra resurser. Om man däremot låt mig säga bygger en flygplats eller utbygger radioväsendet — jag nämner nu vissa ting,

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

som stå på programmet — betyder det, att vi måste använda en del av våra naturtillgångar, kapitaltillgångar och arbetskraft för vissa bestämda ändamål och icke för andra. Man får därvid göra en avvägning: hur skall man bäst använda våra naturtillgångar, kapital och arbetskraft? Jag undrar, om icke många, som i dag äro böjda för att rösta för övergång till högertrafik, ett kommande år, då det gäller att avgöra om vi skola offra de tiotal miljoner, som en sådan här omläggning kan komma att kosta, mot att vi avstå från vissa andra krav, komma att säga, att vi nog kunde ha bättre användning för våra pengar.

Jag begär icke, att man utan vidare skall ansluta sig till den uppfattning jag här uttalat. Det enda jag vågar uttala är, att det vore rimligt att man vände tills man fått se, hur en fredsbudget i vårt land kommer att te sig, och tills vi få se vilka resurser vi ha att räkna med och hur vi kunna använda dem. Jag vågar säga, att jag för min del anser det lättsinnigt, att man i detta ögonblick, innan man fått den rätta överblicken av dessa frågor, binder sig för en utgift på så många miljoner kronor, som det här gäller.

Som tiden nu var långt framskriden och flera talare anmält sig för yttrandes avgivande, beslöt kammaren på förslag av herr talmannen att uppskjuta den fortsatta behandlingen av förevarande utlåtande ävensom handläggningen av övriga på föredragningslistan upptagna ärenden till kl. 7.30 em., då enligt utfärdat anslag detta plenum komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.45 em.

In fidem
Sune Norrman.

Lördagen den 16 juni.

Kl. 7.30 em.

Fortsattes det på förmiddagen påbörjade sammanträdet; och leddes förhandlingarna därvid till en början av herr andre vice talmannen.

§ 1.

*Motioner om
införande av
högertrafik.*
(Forts.)

Herr andre vice talmannen anmälde till fortsatt handläggning andra lagutskottets utlåtande, nr 62, i anledning av väckta motioner om införande av högertrafik; och lämnades därvid enligt förut skedd anteckning ordet till

Herr Nilson i Eskilstuna, som anförde: Herr talman! Ehuru jag på grund av bortovaro inte deltagit i utskottets behandling av detta ärende, är jag dock så pass intresserad av frågan, att jag ansett mig böra begära ordet nu när ärendet skall avgöras. Det är visserligen just nu ett rätt otacksamt tillfälle, på grund av att så få ledamöter äro närvarande i kammaren, men det kan inte hjälpas.

Jag kommer under de få minuter jag deltar i denna debatt icke att beröra vare sig den eventuella olycksfallsrisken eller de kostnader, som kunna uppkomma vid en omläggning. I fråga om olycksfallsrisken ha nog båda parter — såväl de som mena att riskerna äro oerhört stora som de som påstå att riskerna äro ytterst små — en smula överdrivit sina argument. Det enda bestämda vi veta i fråga om kostnaderna för en omläggning är, att de öka för varje år som vi dra på lösningen av denna fråga.

Den närmaste anledningen till att jag begärt ordet i ärendet är att jag velat framhålla, att vårt sätt att lösa detta problem är ett led i vårt handlande, då det gäller att öppna vägarna och dörrarna till omvärlden. Vi ha under de gångna krigsåren känt ett starkt behov av kontakt med omvärlden. Vi hoppas alla, att vi nu stå inför större och rikligare möjligheter till en sådant kontakt. Under sådana förhållanden är även fråga om ändring av vissa trafikregler ett litet led i strävandet att öppna vägarna utåt.

Den körregel, som vi för närvarande ha, innebär onekligen en särställning för vårt land, som inte kan betraktas som en tillgång. Ingen enda talare i denna debatt har sökt framhålla, att vår nuvarande körregel skulle vara någon tillgång. Om vi då skulle företa en omläggning av trafikreglerna här i landet, torde väl ingen kunna bestrida — ingen har i varje fall sökt göra detta på fullt allvar — att den lämpligaste tidpunkten härför är just nu. Ett bifall i båda kamrarna till reservationen skulle innebära, att Kungl. Maj:t fick överväga den lämpligaste tidpunkten för en trafikomläggning. Riksdagen skulle därmed inte föreskriva någon viss tid. Att tidpunkten för närvarande med den nu beskurna trafiken är synnerligen lämplig är emellertid uppenbart. Det måste nämligen vara svårare med en omläggning, när alla vägar äro fyllda med bilar än när bilarna, som nu, äro relativt sällsynta.

Herr Paulsen satte i sitt anförande ett visst hopp till den ekonomiska depressionen. För övrigt var herr Paulsens i vanlig klassisk stil hållna anförande till stor hjälp för reservationen. Jag skulle tänka mig, att förut ovissa leda-

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

möter, när de hörde det, blevo tämligen på det klara med, att de borde rösta för reservationen i denna fråga. Vi hoppas ju alla, att den ekonomiska depressionen skall lätta snart nog. Denna depression kan ju hävas snabbare än vi ana. Erfarenheter från tidigare skeden tala för övrigt för att samhällets tillfrisknande i ekonomiskt hänseende kan gå ganska raskt. I och med detta komma onekligen kommunikationerna med yttervärlden att bli livligare än någonsin. Det vore därför lyckligt, om denna fråga då vore löst. Frågan är också av den arten, att den så småningom arbetar sig fram till en positiv lösning. Många skäl tala härför. Även om andra kammaren i kväll skulle följa utskottets förslag — vilket jag emellertid hoppas att den inte gör, ty första kammaren har ju redan med rätt god majoritet bifallit reservationen — kommer frågan helt säkert att dyka upp tills den en gång blivit löst. Den yngre generationen kommer nämligen att, i den mån den får ekonomiska möjligheter därtill, vilja se sig om i världen i större utsträckning än den generation, som nu skall besluta i ärendet. Den generationen kommer onekligen att finna, att vår trafikregel är ganska irrationell, och att det inte finns bärande skäl att behålla en princip, som bryter mot den eljest i världen allmänt vedertagna. Vi ha väl alla all anledning att hoppas, att en intensiv upplysningsverksamhet och agitation för en livligare turisttrafik till vårt land skall bära frukt, så att vi få ett större antal besökare utifrån än någonsin. Enligt min mening tala därför alla skäl för att denna fråga åter och åter ända tills den blir slutgiltigt löst kommer att debatteras här i landet. Jag skulle knappast tro, att det är lyckligt att vi här i riksdagen nu utan vidare avslå en så vital fråga som den förevarande. Om vi nu skulle kunna avvisa frågan med en överväldigande majoritet, skulle läget bli helt annorlunda. Men när första kammaren redan intagit en annan ståndpunkt i frågan än utskottet, kan andra kammaren genom ett negativt beslut endast förlänga denna dragkamp om höger- eller vänstertrafik.

Herr talman! Under hänvisning till de av mig nu anförda synpunkterna ber jag att få sluta mitt anförande med att hemställa om bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Härefter yttrade:

Herr Hagberg i Malmö: Herr talman! Jag skulle gärna vilja säga ett par ord i denna fråga dels med anledning av det anförande, som för ett par timmar sedan hölls av herr Andersson i Falun, och dels i anslutning till det uttalande i frågan, som strax före middagsrasten gjordes av finansministern.

Vad då till en början beträffar herr Anderssons i Falun anförande, så uppställde han ett spörsmål, som ofta diskuteras i dessa sammanhang och som utgör ett av de, jag höll på att säga standardargument, som de använda, vilka äro anhängare av att vårt land skall kvarbli vid de hittills tillämpade trafikreglerna. Herr Andersson i Falun gjorde gällande att motortrafiken över våra gränser, vilken vi ju i detta ärende främst debattera, är ganska obetydlig. Herr Andersson i Falun ville naturligtvis inte utgå ifrån nu under kriget rådande förhållanden, utan han menade, att motortrafiken över våra landgränser även under normala förhållanden var och kommer att förbli rätt obetydlig. Det av herr Andersson i Falun härvidlag anförda argumentet är, som jag nyss antydde, ganska fliktigt använt. Många talare i denna fråga bruka utveckla argumentet ytterligare i någon mån och göra gällande, att den internationella landsvägstrafiken på svenska vägar aldrig kan få någon större omfattning. Därvidlag faller man tillbaka på ungefär samma ståndpunkt som herr Andersson i Falun gav uttryck åt, nämligen att vi ha så relativt obetydliga landgränser. Vi ha, säger man, praktiskt taget samma karaktär, som det allttjämt vänsterreglerade England. Enligt min

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

mening är detta sätt att resonera från grunden oriktigt. Jag skall försöka att med några ord visa, varför detta resonemang näppeligen kan hålla streck.

Jag vill då först påpeka, att England är en ö, som helt saknar landgränser. England är nu, som vi alla veta, det enda land utom Sverige som har kvar vänstertrafiken. Sverige har emellertid en lång landgräns i väster och även i öster. Det är inom parentes rätt egendomligt att någon större uppmärksamhet inte skänkts vår landgräns mot öster under det hittillsvarande meningsutbytet i denna fråga.

Vad vår gräns till Danmark beträffar är den självfallet en sjögräns. Men å andra sidan tror jag man är berättigad att säga, att denna sjögräns är så smal och under normala förhållanden så starkt trafikerad, att man knappast ens i det sammanhanget kan tala om en sjögräns utan snarare är berättigad att säga, att även vår gräns till Danmark i realiteten är en landgräns. Jag kan av egen erfarenhet vittna om att denna argumentering är riktig. Under normala förhållanden är färjtrafiken exempelvis mellan Hälsingborg och Helsingör så tät, att man nästan kan tala om en flytande bro. Jag vill erinra kammarens ledamöter om — därest man nu möjligen skulle ha glömt detta — att före kriget var färjtrafiken mellan Hälsingborg och Helsingör på grund av den kraftiga ansvällningen av trafiken med motorfordon så stark, att det vid vissa tider under större delen av dagen gick en färja ungefär var tionde minut. På grund av denna oerhört täta färjetrafik tror jag man är berättigad att säga, att vi mellan Sverige och Danmark ha en gungande bro.

Till detta vill jag ytterligare lägga, att jag har den bestämda meningen — och jag tror att man kan anföra ganska starka motiv för denna mening — att vi i fråga om den internationella motorismen med synnerligen stor sannolikhet blott stå i början av en utveckling, vars omfattning vi nu knappast kunna ana. Jag vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som senast nu i vår har tillkännagivit sin uppfattning i denna fråga, har deklarerat sig vara övertygad om — jag tycker det är mycket intressant att se denna vår mest sakkunniga instans på detta område så pass kategoriskt framlägga sin uppfattning — att samfärdseln mellan länderna kommer att stegras icke blott till förkrigstidens nivå utan långt därutöver. För min del är jag böjd att tro, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har mycket välgrundad anledning att göra ett så pass kategoriskt uttalande.

Jag tror även att det kan ha sitt lilla intresse för kammarens ledamöter att få en erinran om förhållandena sådana de tedde sig, då den lovande utvecklingen i fråga om våra motoriserade förbindelser med omvärlden avbröts av kriget den första september 1939. Jag är i tillfälle att i det avseendet inför kammaren lämna några uppgifter ur en trafikstatistik, som tidigare här icke blivit bekantgjord. Denna statistik gäller motorfordonstrafiken över Malmö—Köpenhamn, Hälsingborg—Helsingör och Trelleborg—Sassnitz. År 1934 transporterades över Malmö—Köpenhamn 1 488 motorfordon, och under de åtta första månaderna av år 1939 hade denna siffra stigit till 12 579. Över Hälsingborg—Helsingör transporterades 1934 22 991 motorfordon; 1937 hade antalet stigit till 40 454 för att under de åtta första månaderna av 1939 ytterligare stiga till 50 171. Dessa siffror äro ägnade att för kammarens ledamöter visa, hur oerhört motortrafiken över Sundet utvecklades under förkrigsåren till dess den avbröts av krigsutbrottet. Över Trelleborg—Sassnitz, som ju är den längsta leden, transporterades 1934 969 motorfordon och under de åtta första månaderna av 1939 1 282 dylika fordon.

Vad betyda då dessa siffror? Jo, de betyda, att under de åtta första månaderna av 1939 transporterades enbart över dessa tre trafikleder sammanlagt 53 799 motorfordon, under det att för hela året 1934, alltså endast fem år

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

tidigare, siffran var 25 448. Dessa siffror gälla alltså transport av motorfordon på båtar och färjor. Därutöver tillkommer emellertid ett mycket viktigt område, nämligen trafiken över våra landgränser, alltså trafiken till och från Norge och Finland. Beträffande denna har man med utgångspunkt från förefintligt statistiskt material anledning antaga, att under de åtta första månaderna av 1939 passerade mellan Sverige och Norge respektive mellan Sverige och Finland ett par tiotusental motorfordon. Lägga vi samman dessa siffror, komma vi upp till en totalsumma för de åtta första månaderna av 1939 på ungefär 80 000 motorfordon, d. v. s. nästan exakt samma antal motorfordon, som i dag äro i gång i hela Sverige. Jag tycker att denna jämförelse på ett utomordentligt talande sätt visar, hur trafiken intensifierades under åren före kriget.

Herr Andersson i Falun efterlyste även svaret på en annan fråga. Han förklarade att det skulle vara ytterst intressant om man kunde få någon uppgift på hur förhållandena i England hade utvecklats sig under krigsåren med hänsyn till den utomordentligt starka förekomsten av högertrafikbilster där: amerikaner, kanadensare etc. Jag är i tillfälle att besvara denna fråga. Jag kan nämna, att under krigsåren föredro trafikolyckorna på vägarna i England en mycket stark stegring. Vid det stora diskussionsmöte i högertrafikfrågan, som ägde rum här i Stockholm den 14 mars i år, lämnades några uppgifter, som visa frekvensen av vägolyckorna i England under kriget. Det meddelades därvid — jag har det stenografiska referatet ifrån denna överläggning till hands — att på hösten 1944 hade i England, alltså på själva ön, under kriget på grund av krigshandlingar sårats eller dödats 370 000 människor. Men samtidigt hade på vägarna dödats och skadats 585 000 personer, alltså 50 procent mera än alla de som dödats och sårats till lands, till havs och i luften. De engelska tidningar, ur vilka dessa uppgifter äro hämtade, ha inte utan fog betecknat denna utveckling av förhållandena på de engelska vägarna under kriget som en skandal. Herr Severin i Stockholm var i sitt anförande inne på dessa problem. Han hade inga siffror till hands men han uttryckte en förmodan om att utvecklingen gått i den nyss angivna riktningen, vilket bestyrkes av det siffermaterial, som jag här kunnat framlägga. Han förklarade emellertid, att man inte bör fästa alltför stor vikt vid dessa siffror i och för sig. De kunna vara alldeles riktiga, menade han, men det är ganska svårt att ur dem utläsa hur många av dessa vägolyckor som kunna vara orsakade av att bilförarna varit vana vid högertrafik, och hur många som kunna vara föranledda av mörkläggning och dylika omständigheter. Jag ger herr Severin alldeles rätt därvidlag. Det är naturligtvis ytterst svårt att utreda detta, i varje fall vid nuvarande tidpunkt, då man inte har något särdeles omfattande material till sitt förfogande. Men så mycket tror jag att man kan säga — och jag antager att herr Severin på den punkten har samma uppfattning som jag — att det förhållandet, att en mycket stor del av de människor, som nu uppehålla sig i England, varit vana vid högertrafik i sina respektive hemländer, under alla omständigheter har lett till olyckshändelser i en avsevärd omfattning.

Jag skulle vidare vilja säga ett par ord med anledning av det anförande finansministern höll. Finansministern menade att det här väsentligen var fråga om ett de välbärgade bilägarnas intresse. Jag tror att detta är ett alldeles oriktigt sätt att bedöma detta spörsmål. Enligt min mening är denna fråga i ganska liten utsträckning ett intresse för vad finansministern kallade de välbärgade bilägarna. Denna lilla kategori befinner sig nog i den ställningen, att det för den på det hela taget inte spelar någon roll, om det råder höger- eller vänstertrafik, emedan de i mycket stor utsträckning anlita chauff-

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

förer, som de på grund av sin ekonomiska standard kunna hyra i de respektive länderna. Nej, här är det fråga om en helt annan kategori av motormänniskor än det lilla välbärgade fåtalet. En argumentering, som är upplagd på denna linje, är enligt min mening alldeles falsk. Den har varit det, den är det och blir det allt mer och mer med varje år som går.

Vi behöva i detta sammanhang endast tänka på vilken intensiv utveckling den kommersiella trafiken, den trafik, som vi vanligen kalla nyttotrafiken, undergick före kriget. Vi sågo då, hurusom de stora långtradarna, dessa lastbilar med vidhängande fordon på bortåt 6 till 10 ton, i stigande utsträckning började att komma in över våra gränser, inte bara över färjlederna i Skåne utan även över våra landgränser. Detta är naturligtvis ett ytterst intressant tecken på hur denna kommersiella trafik kommer att utveckla sig. Denna internationella tunga motorfordonstrafik är i ett hänseende oerhört överlägsen järnvägstrafiken, nämligen när det gäller transporter av högvärdigt gods, som snabbt måste transporteras och helst måste befordras utan omlastning. I det fallet kunna de vanliga järnvägarna aldrig konkurrera med motorfordonen.

Finansministern anförde även en annan synpunkt till stöd för den avvisande hållning, som han intog, och det var de dystra ekonomiska perspektiven för den närmaste framtiden. Han menade att framtidsutsikterna tedde sig sådana, att det skulle vara ytterst litet välbetänkt att besluta sig för en sådan åtgärd som den som här diskuteras. Han menade att vi skulle göra klokt i att vänta tills vi få se hur fredsbudgeten ser ut, innan vi besluta oss för en kostnadskrävande åtgärd av de dimensioner det här gäller. Det är ju här fråga om en kostnad på 27 miljoner kronor. Självfallet bör man tillmäta denna synpunkt det allra största intresse, och det är alldeles i sin ordning, att finansministern, med den ställning han har, pekar på denna sida av saken.

Men å andra sidan kan jag inte underlåta att uttrycka min förvåning över att finansministern använder de dystra ekonomiska framtidsutsikterna såsom ett argument för att vi inte skola företaga denna reform. Ty vad är det som det här egentligen gäller? Jag skall falla tillbaka på ett intressant påpekande, som statens arbetsmarknadskommision har gjort i detta sammanhang. Arbetsmarknadskommisionen har framhållit, att den övervägande delen av de erforderliga arbetena vid en övergång till högertrafik utgöres av verkstadsarbete, ombyggnad av bussar, spårvagnar etc. Detta är ju riktigt. Arbetsmarknadskommisionen tillägger att ordertillgången vid verkstäderna för närvarande i huvudsak torde vara god, men att verkstadsindustrien vore att anse som förhållandevis konjunktürkänslig. Även detta är ju ett riktigt påpekande. Jag antar att det var fruktan för en lågkonjunktur som förestavade detta rätt pessimistiska uttalande av finansministern. Men vilken del av vårt näringsliv kan man anta att en lågkonjunktur först och främst träffar? Ja, herr talman, därvidlag kan man naturligtvis endast hänge sig åt vissa gissningar, men jag tror att om man håller i minnet vad statens arbetsmarknadskommision uttalat om den synnerligen stora konjunktürkänsligheten just hos verkstadsindustrien, så är man berättigad att däri finna någon liten ledning vid bedömande av förhållandena. Jag tror för min del, att en lågkonjunktur kommer att i icke oväsentlig mån träffa just verkstadsindustrien. I följd därav blir det för statsmakterna ganska angeläget att taga under övervägande åtgärder, som kunna lätta lågkonjunkturen just inom denna industri. Men, mina damer och herrar, är det då inte ytterst välbetänkt att tillföra verkstadsindustrien just det stora arbetsobjekt, som det i detta sammanhang skulle vara fråga om, ett arbetsobjekt, som i pengar kan taxeras till ungefär 27 miljoner kronor. Så vitt jag förstår har man här ett konjunkturstimulerande element alldeles till skänks utan att för den skull behöva verkställa några omfattande åtgärder. I

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

stället för att tala till förmån för en avvisande hållning härvidlag innebär det av finansministern gjorda påpekandet enligt min mening ett mycket starkt argument för att vi skola övergå till högertrafik och därigenom åt verkstads-industrien och dess tusentals arbetare reservera det stora arbetsobjekt, som en ombyggnad av vår buss- och spårvägsparc onekligen innebär.

Finansministern använde i början av sitt anförande ett uttryck, som jag fann ovanligt starkt för att komma från finansministern. Han sade att det skulle vara lättsinnigt att nu besluta denna omläggning. Jag kan, herr talman, inte neka till att jag reagerade något inför detta uttryck ifrån finansministerns sida. Statsrådet Wigforss brukar ju inte använda sig av så pass kategoriska uttalanden. Jag reagerade så mycket kraftigare inför ordet lättsinnigt, som jag kom att tänka på mot vilken bakgrund vi egentligen skola gå att fatta beslut i denna fråga. Vi kunna väl i alla fall inte underlåta att skänka någon liten uppmärksamhet åt det förhållandet, att ett mycket stort antal myndigheter och organisationer av de mest skiftande slag ha uttalat sig för införande av högertrafik. Jag har här framför mig en förteckning på ett 40-tal dylika auktoritativa organ, som alla ha uttalat sig för genomförandet av denna reform. Det är först och främst alla våra länsstyrelser, vidare väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, en stor sammanslutning, som representerar alla de kommunala företagen på detta område. Inte minst för våra kommuner skulle det innebära en avsevärd besparing i pengar, om man kunde få till stånd en omläggning just vid nuvarande tidpunkt. Vi ha vidare de stora motororganisationerna, Sveriges läkares automobilklubb, statens industrikommission o. s. v. Jag tycker för min del att det är mycket länge sedan riksdagen hade ett så pass auktoritativt material att falla tillbaka på vid sitt ståndpunktstagande i en angelägenhet som just i detta fall. Jag kan därför inte förstå att finansministern ansåg sig böra begagna sig av ett uttalande av denna kategoriska beskaffenhet.

Som jag redan har sagt anser jag att vi ha anledning att räkna med en ytterligare intensifiering av den internationella motorfordonstrafiken. Men med den internationella motorfordonstrafiken följer någonting annat, som enligt min mening inte blivit tillbörligt understruket i detta meningsutbyte. Därmed följer kravet på en internationalisering av körreglerna i en hundra procentig omfattning. Det är, herr talman, så riktigt som det har blivit sagt, att trafiksäkerhetens problem inte kan slutgiltigt lösas förrän alla människor i alla länder till lands, till sjöss och i luften alltid och allestädes tillämpa likartade trafikregler.

Jag har här tidigare reagerat mot talet om att det i detta fall blott skulle vara fråga om ett exklusivt bilistintresse, ett de välbärgade motorfordonsägarnas intresse. Denna argumentation är från grunden felaktig. Utöver den kommersiella trafiken, som jag pekat på, ha vi även en annan omständighet att taga hänsyn till. Folkbilen är så vitt jag begriper ett av de inslag, som för framtiden kommer att starkt prägla motortrafiken. Med folkbilen följer folkbilisten, men det är inte bara för bilisternas skull. antingen de nu fara i personbilar eller köra stora långtradare, som det är nödvändigt med vår anpassning till körregler, som gälla praktiskt taget i hela världen. Detta måste vara fallet även beträffande cyklister och fotgängare. I framtidens Europa kommer helt säkert trafiken i luften och på vägarna, i all synnerhet på vägarna, att bli av en omfattning, som vi nu blott kunna ana. Människornas önskan om intimare kommunikationer, som så länge ha återhållits, kommer att ta sig starka uttryck. Kravet på högertrafik är, som jag ser saken, inte bara ett säkerhetskrav, inte bara en rent praktisk åtgärd att anpassa oss till en ordning, som gäller i nästan hela världen. Det är också, menar jag, ett demokratiskt

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

krav, ägnat att öka möjligheterna till förbättrat mellanfolkligt umgänge och, herr talman — och därmed skall jag sluta — det icke minst viktiga av allt, att underlätta den internationella varudistributionen i syfte att få fram lägre varupriser och snabbare transporter.

Med dessa ord, herr talman, hemställer jag om bifall till reservationen.

Herr Fruse: Herr talman! Jag beklagar mycket, att utskottet intagit en avvísande hållning till det framlagda förslaget.

Finansministern har skjutit fram de sociala reformfrågorna såsom ett hinder för en lösning av detta problem. Detta innebär enligt min mening att uppställa de sociala reformfrågorna som fiende till den tekniska utvecklingen. Om vi skola kunna förbättra vår socialvård, måste vi ge näringslivet ökade möjligheter att bära de ökade kostnader, som en sådan förbättring kräver.

Från vår bilindustris sida har vidare mycket starkt framhållits önskemålet, att denna fråga löses. Detta skulle i hög grad förbättra den svenska bilindustriens konkurrensförmåga. Vi äro väl alla här i denna kammare av den uppfattningen, att det vore önskvärt att vår egen bilindustri i större utsträckning än hittills kunde tillgodose vårt lands behov av bilar. Det skulle ju innebära en ren ekonomisk vinst, om vi kunde tillverka våra bilar här i landet i stället för att importera dem ifrån Amerika och andra länder. Vår bilindustri behöver i första hand göras konkurrenskraftig på den skandinaviska marknaden, och möjlighet bör därför beredas densamma att tillverka bilar och bussar enbart för högertrafik. Genom att denna industri nu nödgas tillverka motorfordon avsedda för både vänster- och högertrafik fördyras produktionen och konkurrenskraften försvagas.

Finansministern frågade, huruvida vi absolut äro tvingade att inom en nära framtid genomföra högertrafik. Ja, jag vill därpå svara, att lika självklart som vi nu anse det vara, att högertrafik är det enda riktiga för sjö- och lufttrafiken, lika självklart komma vi om cirka trettio år att finna det, att högertrafik är det enda riktiga för landsvägstrafiken. Ingen i denna kammare menar väl att vi skulle tillämpa egna trafikregler inom sjötrafiken, men vi skulle naturligtvis, om vi vore stockkonservativa, kunna uppehålla vänstertrafik inom våra egna farvatten och tillämpa högertrafik, när vi komma ut på internationellt vatten. Det är nämligen på detta sätt vi gå tillväga när det gäller landsvägstrafiken. Men alla äro vi väl på det klara med att det vore ohållbart att i fråga om sjötrafiken tillämpa tvenne trafikregler, och detta kommer säkerligen om några årtionden att bli lika ohållbart, då det gäller landtrafiken. Jag har därför den uppfattningen, att utvecklingen i vårt land kommer att gå i den riktningen, att vi förr eller senare tvingas att lösa denna fråga genom införande av högertrafik. Jag anser att den nuvarande tidpunkten, då motortrafiken är så pass begränsad som den för närvarande är, är den lämpligast tänkbara för att genomföra en sådan lösning.

Nu gjorde ju finansministern gällande, att man åtminstone borde kunna vänta ett eller ett par år tills vi komma in i fredsförhållanden, innan vi taga ställning till denna fråga. Men redan ett dröjsmål på ett eller två år medför ökade kostnader. Som herr Nilsson i Göteborg tidigare anført ha Stockholms spårvägar beställt både nya spårvagnar och nya bussar, och om ett principbeslut inte kommer till stånd i riksdagen i år, komma dessa vagnar och bussar att byggas för vänstertrafik. Men om andra kammaren följer första kammarens linje, så kunna Stockholms spårvägar ge besked till vederbörande firmor, att både vagnarna och bussarna skola byggas för högertrafik. Därigenom kunna rätt stora besparingar uppnås. Vi ha här i Stockholm även börjat

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

bygga en tunnel genom den gamla stadsbebyggelsen, och även av denna anledning är det av betydelse att ett beslut i denna fråga blir fattat. Ty en del tekniska anordningar, särskilt signalsystemet, måste anpassas efter den ena eller den andra trafikregeln.

Finansministern förklarade även, att det skulle bli svårt att få medel till denna reform. I reservationen ha vi emellertid fäst uppmärksamheten på att de arbeten, som en omläggning till högertrafik skulle nödvändiggöra, i viss utsträckning kunna bedrivas såsom beredskapsarbete. Jag anser under sådana förhållanden, att det skulle medföra en ekonomisk fördel att bereda arbete åt de arbetslösa med för genomförandet av denna reform behövliga arbeten i stället för att ge dem kontantunderstöd.

Herr talman! Jag anser att alla sakliga skäl tala för att ett beslut om införande av högertrafik blir fattat i år. Jag yrkar därför bifall till reservationen.

Herr **Jonsson** i Skedsbygd: Herr talman! Kammarerna ha ju redan under flera timmar debatterat denna fråga, och skäl och motskäl ha avlöst varandra. Jag skall därför inte så mycket beröra de skäl, som anförts för eller emot högertrafiken. Jag skall endast peka på en omständighet, som enligt min mening har blivit för litet berörd i denna debatt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ger i sitt utlåtande uttryck åt den uppfattningen, att ett av de skäl, som föreligga för bibehållande av vänstertrafik, nämligen att vägarna äro så smala, blir av alltmer underordnad betydelse i den mån som breddningen av vägarna fortskrider. Just detta förhållande, att stora delar av våra svenska vägar äro så smala — man måste ju utnyttja vägkanten till den yttersta centimetern för att kunna mötas — är enligt min mening ett av de största hindren för att införa högertrafik. Jag har själv i ett tjugufemtal år kört bil och har därför någon liten erfarenhet på detta område. Jag har kryssat igenom åtminstone mitt eget landskap, Småland, flera gånger. Vägarna där äro av den beskaffenhet, att man vid möte måste absolut hålla ut i vägkanten. Man kan inte på samma sätt utnyttja vägkantens yttersta gräns, om man skall hålla till höger. Jag har provat även den saken. Våra bilar äro ju så beskaffade, att motorhuvuven skymmer sikten åt höger; man ser inte så väl till höger som till vänster. Nu säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att detta skäl mot högertrafiken bortfaller i och med att vägarna i allt större utsträckning bli ombyggda. Men, mina damer och herrar, det torde väl, även med en forcerad takt, ta ett avsevärt antal år innan ens huvuddelen av vårt vägnät får en sådan bredd, att det är lämpligt för det slags biltrafik, som man här vill införa. Jag har inte de allra minsta betänkligheter mot att införa högertrafik, om vägarna vore så breda att man obehindrat kunde mötas och trafiken obehindrat kunde fortgå utan att man behövde iakttaga de försiktighetsmått, som äro nödvändiga på de smala vägarna. På vintern t. ex., när vi ha vad vi kalla isgata på vägarna, nödgas man många gånger faktiskt leta ut åt sig en liten plats å vägkanten, där man tryggt kan hålla ut bilen för att kunna hålla undan för ett mötande fordon. Hur detta skall gå till, när man inte ser den andra vägkanten, förstår jag verkligen inte. Jag har vid många tillfällen gjort den reflexionen, att en omläggning till högertrafik skulle komma att medföra en mycket stor olycksfallsfrekvens. De gamla bilförarna reagera rent impulsivt och rent automatiskt. Man hinna icke tänka utan man handlar, och därigenom undviker man mängen gång en farlig situation. Hur skulle det bli, om man i ett slag med den beskaffenhet, som våra vägar nu ha, skulle övergå till högertrafik? Jag förutskickar, att det är för den sakens skull jag för detta resonemang. Om man i en kurva, där man icke har någon sikt, möter en bil,

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

då gäller det att handla snabbt. Jag befarar, att det blir en hel massa olycks-tillfällen.

Någon här i kammaren — jag tror, det var herr Hellbacken — anförde såsom motivering för högertrafik det gamla, från bilisthåll mycket använda argumentet, att våra bilar äro inrättade för högertrafik, därför att ratten sitter till vänster. Jag tillåter mig ha en alldeles motsatt uppfattning så länge som vårt vägnät är i det tillstånd, som det i dag är. Herr Hellbacken överdrev nog något litet, när han sade i sitt anförande, att den bilist, som icke kan ge sig ut på en väg utan att se diket, är farlig för den allmänna säkerheten. Jag skulle vilja vända på detta, herr Hellbacken, och säga, att den bilist, som ger sig ut på en väg och icke har reda på var diket går, är en fara för den allmänna säkerheten.

När det gäller att taga ståndpunkt till denna fråga, föreligga både skäl och motskäl. Jag skall icke underkänna betydelsen av den internationella trafik, som kan komma att uppstå under längre eller kortare tid, efter det någorlunda ordnade förhållanden åter kommit till stånd på det europeiska fastlandet. Om denna trafik i huvudsak kommer att gå på de stora och breda stråkvägarna — jag tänker då t. ex. på vägen Malmö—Göteborg upptill norska gränsen samt vägen Malmö—Stockholm — anser jag, att det på dessa vägar icke är någon större risk, om man har högertrafik, och att det heller icke möter några större svårigheter för en bilist, som kommer från ett annat land, där man har högertrafik, att på dessa i regel breda och goda vägar övergå till vänstertrafik, ty man har här utrymme. Under sådana förhållanden, herr talman, vill jag icke i dag taga ansvaret för en sådan bestämmelse, som skulle betyda en fullständig revolution av vårt transportväsen på landsbygden. Jag tror knappast, att tiden är mogen därför.

Herr Spångberg protesterade mot framförandet av det förslaget att en sådan åtgärd borde föregås av en allmän folkomröstning. Han menade, att det ändå endast var ett fåtal människor, som beröras av denna åtgärd. Men, herr Spångberg, det förhåller sig väl så, att hela det svenska folket — antingen man går på landsvägen eller cyklar eller åker bil eller något annat fordon — är mer eller mindre beroende av de trafikregler, som finnas. Jag vågar därför, herr talman, i denna situation icke taga på mig ansvaret att gå med på den reservation som här föreligger och ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Jansson i Aspeboda: Herr talman! Under debatten ha ju förebragts skäl både för och emot. Emellertid finns det en grupp, vars intressen blivit ytterst litet berörda under debatten, och det är de människor, som ännu så länge färdas efter vägarna med häst och vagn. Det är hästkarlarna. Jag förmodar, att det lönar litet eller intet att i denna församling tala om de svårigheter, som uppstå för dem. Jag förstår, att jag i så fall genast kommer att få den motfrågan, hur det är ställt med dem i andra länder, och på den repliken kan jag svara, i fall någon skulle vilja göra den, att därför att man ställt till det så tråkigt för dessa grupper i andra länder, har man väl ingen anledning att göra likadant i vårt land.

Vad sedan beträffar att vi utan en övergång till högertrafik skulle drabbas av en mångfald olyckshändelser, så kanske det icke kan helt bortresoneras, men å andra sidan tror jag icke att vi behöva befara så stora risker härför, förutsatt att bilisterna vilja iakttaga den varsamhet och den aktsamhet, som man kan kräva av en bilist, när han tar i ratten vid övergång till andra körregler. Jag har själv under några år kört bil här i Sverige, men jag har också under bra många år kört bil i ett land, där man har högertrafik. Jag var förvånad

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

över att tusentals immigranter gingo direkt och köpte sig en bil för att sedan sticka ut i en biltrafik, som jag icke kan beskriva för er här hemma. Vi ha nämligen icke här hemma haft någon biltrafik att tala om jämfört med den biltrafik, som förekommer i bilismens hemland. Om man besöker de större städerna där ute, får man verkligen se hur bilismen har utvecklats. Hur jag än sökte i tidningarna under de $5\frac{1}{2}$ år jag var där ute, såg jag aldrig, att det var nykomlingarnas ovana vid högertrafik, som åstadkom olyckor. Det fanns nog tillräckligt med olyckor, men de berodde på helt andra orsaker, något som icke hör hit.

Jag menar, att aktsamhet och varsamhet vid övergång från höger- till vänstertrafik åligger varje förare, och en sådan övergång bör därför icke bereda vår svenska biltrafik ett sådant kaos och så många olyckstillbud, som man här i dag i debatten från entusiasterna för högertrafik har velat göra gällande.

Denna bevisföring torde även få gälla i lika hög grad när det gäller att övergå från höger- till vänstertrafik för de bilförare som komma över från andra länder till Sverige.

Vad sedan kostnadsfrågan beträffar får jag säga, att jag gott och väl kan skriva under vad herr Wigforss sade. Jag frågar: ha vi utan vidare så gott om pengar, att vi kunna ta ett sådant steg? Ja, säger man, för varje år vi dröja kommer det att kosta fem miljoner kronor mera. Icke heller om riktigheten därav är jag övertygad. Vi ha nämligen ett annat trafikmedel, som vi alldeles säkert få räkna med i långt större utsträckning än vad vi hittills någonsin ha drömt om, och det är flyget. Det var någon som sade, att vi i och med att vi icke gå med på högertrafik stoppa upp den kulturella utvecklingen. Jag menar, i stället, att med den framgång, som flyget kommer att få, vi helt säkert icke längre komma att möta sådana förteelser som vi varit vana vid förut, att svensk-amerikaner komma hem och ha en bil i lastrummet på båten, vilken bil de sätta i land och sedan köra omkring med i riket. När man kan komma från Amerika och hit på 24 timmar, så tar man icke bilen med sig utan flyger för att bättre kunna utnyttja semestertiden här hemma. Vi komma kanske att slippa tusentals bilar, när flygtrafiken kommer i gång, och vi få kanske därför icke en sådan utveckling av biltrafiken som man i dag tror.

Vidare ha vi frågan om vägarna. Äro våra vägar sådana, att vi icke under ännu några år måste offra oerhört med pengar på dem? I vintras motionerade jag om att man skulle ställa 600 000 kronor till förfogande för att hjälpa de enskilda att få bättre vägar. Motionen avstyrktes av utskottet utan motive-ring eller reservation, och jag fann det under sådana förhållanden icke lämpligt att ens påtala saken. Jag undrar, om vi icke ha många, många andra saker som borde gå före en sådan sak som den vi nu diskutera. Man säger visserligen, som en talare gjort i dag, att det här icke gäller en kostnad av någon betydelse, men jag kan ju för min del icke anse att det är så litet med 27 eller 30 miljoner kronor, och sådana här saker bruka ju sällan stoppa vid vad man har beräknat, utan det kan kanske bli åtskilliga miljoner mera. Jag tror nog, att vi kunna använda våra pengar på ett sätt, som gör svenska folket gladare än vad det blir, om vi i dag besluta att gå in för högertrafik.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Nilsson i Göteborg: Herr talman! Det är icke ofta jag står på en annan linje än finansministern, men när han här balanserade på gränsen mellan sin uppgift som ansvarig finansminister och som skicklig folktalare, kunde jag i varje fall icke följa honom. Han frågade här, varför denna fråga kommit upp, och han antydde igen, såsom så många andra, att det skulle vara ett utpräglat privatbilistintresse, som här är framme. Jag vill ännu en gång påpeka, att jag

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

för egen del icke representerar något privatbilistintresse, utan vad som i främsta rummet drivit fram förslaget är, att kommunikationsföretag här i landet, som stå inför nybeställningar, vilja ha besked om vilken ståndpunkt riksdagen intager i denna fråga. Jag tror — och det är skäl att stryka under — att det skall bli möjligt för det stora flertalet att komma utanför gränserna, och då är varje trafikant, som kommer från ett land med vänstertrafik till ett land med högertrafik eller vice versa, ett riskmoment i trafiken, som vi måste försöka att komma undan.

När man talar här om de stora utgifter, som en omläggning av trafiken skulle betinga, vill jag erinra om något som indirekt kräver icke oväsentliga offer, nämligen alla de olycksoffer trafiken kräver varje år och som kosta landet omkring 70 à 75 miljoner kronor. Även om icke en omläggning av körreglerna tager bort en väsentlig del av dessa utgifter, komma i alla fall dessa att nedbringas.

Jag har endast, herr talman, velat påpeka detta och ber än en gång att få yrka bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen.

Herr talmannen övertog nu ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr **Ohlin**: Herr talman! Jag begärde ordet endast för att framhålla två synpunkter. Frågan har ju redan blivit så väl belyst, att det knappast finns anledning till en mera utförlig utläggning.

Den första synpunkten är helt enkelt den, att skälen för en övergång till högertrafik förefalla mig växa i styrka ju längre fram i tiden man blickar, under det att skälen mot en övergång till högertrafik även i ett framtida läge äro ungefär vad de äro i dag. Mycket få människor torde väl på allvar betvivla, att trafiken kommer att växa och att även trafiken över gränserna kommer att tilltaga. Det är då ganska uppenbart, att när man kommer från ett land till ett annat och därmed kommer över till körregler, som man icke är van vid, så kommer olycksfallsrisken att växa mer än i proportion till trafikens tillväxt. Om jag är ensam på vägen, när jag kommer från Sverige, som har vänstertrafik, till ett annat land, där man har högertrafik, sker ingen olycka. Är det bara någon enstaka bil, som jag möter någon gång, sker det icke heller någon olycka, men när det är många bilar är risken stor. Jag vill understryka, att olycksfallsrisken växer i betydligt starkare proportion än trafiken.

Sedan ha vi risken vid omkörningar. Jag har själv kört bil rätt mycket, halvvårsvis i länder med högertrafik och även i Sverige och har haft tillfälle att göra jämförelser. När man i Sverige möter en bil samtidigt med att man kör om en annan bil, föreligger det en betydande risk. Man riskerar att tutchas till den mötande bilen, om man sitter till vänster i bilen så som man gör i Sverige i en vänsterstyrd bil. Den stora risken är att man kommer att snudda vid den mötande bilen. Kör jag i ett land med högertrafik sitter jag på samma sida som den mötande bilen och kan precis passa på. Det är kanske icke mer än några centimeter, som jag har att manövrera på.

När trafikens storlek växer, inträffar det allt oftare, att tre bilar samtidigt befinna sig sida vid sida, därför att man vill passera en bil och samtidigt kommer att möta en annan. Detta inträffar mycket sällan, om det är obetydlig trafik, men om vi i framtiden få en tre-, fyra- eller femdubblad trafik, kommer en sådan situation att inträffa ofta.

Min erfarenhet som bilist är i varje fall den, att när man kör bil i ett land med högertrafik och har varit där så många månader, att man blivit någorlunda hemtam vid det, så kör man betydligt tryggare än man gör i ett land med vänstertrafik, när ratten sitter som den gör i bilen. För min del fäster jag stor vikt just vid denna fara vid omkörningar.

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

Ett tredje skäl, som jag också tror kommer att få ökad vikt med tiden, är att vi i Sverige ha vissa möjligheter att utveckla en export av bilar och bussar. Då är det en fördel, att alla kunna inrättas för högertrafik, så att fabrikena icke skola behöva tillverka exempelvis bussar för vänstertrafik i Sverige och för högertrafik i utlandet.

Jag drar nu av detta den slutsatsen, att i fall man kunde ställa sig något tveksam till en övergång till högertrafik, om man tänker på 1939 års läge — och det skulle jag för min del göra — så tror jag icke man bör ställa sig tveksam till en övergång till högertrafik med tanke på det läge, som vi komma att få år 1959 eller 1969, ty då bli skälen för högertrafik mycket övervägande.

Den andra synpunkt jag vill framhålla gäller finansminister Wigforss' yttrande före middagspausen. Finansministern sade sig anse, att man icke behövde träffa ett avgörande nu och icke heller borde skjuta på saken till en mera obestämd framtid, utan att man borde vänta ett eller annat år, till dess vi kunde få se hur en fredsbudget ser ut och därmed kunde väga denna utgift mot andra utgifter för att se, om vi ha råd till denna sak. Han nämnde, att det i alla fall här gäller en ganska stor summa, bortåt 30 miljoner kronor. Jag skulle emellertid vilja framhålla, att när man nämner denna siffra på 30 miljoner kronor mot bakgrunden av hur vår fredsbudget kommer att se ut, så ger det ett något oriktigt perspektiv. Budgeten är nämligen något årligen återkommande, medan denna utgift på låt mig säga 27 miljoner kronor är en engångsutgift. Ser man det ur den årligen återkommande budgetens synpunkt får man i stället söka beräkna hur stor årskostnaden blir, om vi göra den investering som fordras för övergång till högertrafik.

Jag antar, att det kostar 27 miljoner kronor. Räntan på detta belopp efter 3 % blir ca 800 000 kronor. Vidare måste vi amortera denna investering under ett antal år, säg, att vi amortera den på 30 år. I så fall blir den årskostnad, som den svenska budgeten skall bära, ungefär 1.5 miljon kronor.

Om vi nu jämföra denna kostnad av 1.5 miljon kronor per år med de fördelar, som högertrafik i längden skulle medföra och som ha blivit så utförligt belysta här i dag, så undrar jag om man verkligen kan komma till den slutsatsen, att vi böra vänta ett eller annat år. Naturligtvis skulle vi dock kunna vänta ett eller annat år för att kunna få ett säkrare bedömande, ifall det vore så, att detta dröjsmål icke medförde några olägenheter. Jag vill tillägga, att jag har varit av samma mening som finansministern vid åtskilliga interna diskussioner, då det gällt just frågan om man icke skulle vänta ett eller annat år, men det har gällt sådana fall, då man verkligen kunde vänta utan att detta behövde medföra någon nämnvärd olägenhet. Här föreligger emellertid ett fall, då det uppenbarligen både blir dyrare ju längre man väntar och dessutom mycket besvärligare och riskablare, om förändringen skall genomföras först när trafiken kommit ordentligt i gång efter kriget. För mig framstå dessa olägenheter som så pass allvarliga, att jag icke kunnat finna det motiverat att vänta ett eller två år för att då säkrare kunna bedöma om man har råd till en åtgärd, som kostar landet låt mig säga 1.5 miljon kronor om året under loppet av 30 år.

Till sist, herr talman, man har här i debatten rört sig med en del paralleller och talat om de konservativa engelsmännen, som kanske icke komma att övergå till högertrafik. Jag skulle vilja fråga, om engelsmännen i detta fall verkligen äro ett gott föredöme för oss. Jag är en mycket stor beundrare i vanliga fall av anglosaxarna, men jag tror likväl, att det finns områden, där vi skola akta oss för att följa deras exempel, detta alldeles fränsett att Storbritannien är en ö eller om man så vill två öar, medan Sverige dock hänger ihop med våra grannländer både öster- och västerut. Som ett mycket belysande exempel på områden, där vi icke böra följa Englands exempel och där den traditionella engelska

Motioner om införande av högertrafik. (Forts.)

konservatismen varit ett hinder för vissa praktiska och enkla anordningars införande, vill jag nämna måttsystemet. Engelsmännen sitta kvar med yard och tum och allt detta. Jag undrar, om det finns någon i detta land, som icke anser, att vi gjorde klokt när vi icke följde engelsmännens exempel att hålla fast vid våra gamla tummått o. d. Jag tror, att vi icke heller i detta fall göra klokt i att följa Englands exempel utan i stället böra följa exemplet från alla de andra länder, som i ett läge, som åtskilligt påminner om vårt, ha beslutat sig för att övergå till högertrafik.

Herr Wigforss: Jag skall endast be att få svara på herr Ohlins anförande på en enda punkt, nämligen i fråga om kostnaderna. Det är alldeles riktigt, som herr Ohlin säger, att man mycket väl kan överväga — det gäller för övrigt icke bara denna utgift utan en hel rad andra — att man icke skall ta utgiften på en gång av skattemedel utan i stället skall betrakta den såsom en kapitalinvestering, låna pengar för ändamålet och räkna med en amortering under en ganska lång tid. Jag tror för min del, att vi på vissa områden bli tvungna att göra på detta sätt, men innan vi slå in på den vägen böra vi ha ganska klart för oss efter vilka principer vi i framtiden skola balansera vår budget. Jag menar därför, att det är ett ytterligare skäl att vänta med att besluta i denna fråga, till dess vi ha enats om sådana budgetbalanseringsprinciper.

Herr Ohlin: Herr talman! Denna fråga har behandlats som ett spörsmål, där regeringen icke har framträtt med en enhetlig ståndpunkt, vilket ju också framgår av den tidigare debatten i dag. Jag skall därför tillåta mig säga, att jag delar finansministerns principiella inställning till budgetbalanseringsfrågan, men att jag tycker en siffra på 1,5 miljon kronor om året vara så pass obetydlig i förhållande till en budget på åtskilliga tusentals miljoner, att man icke här behöver tillämpa finansministerns i och för sig kloka princip. Den bör förbehållas sådana områden, där det gäller relativt betydande belopp och där ett uppskov på ett eller annat år icke medför olägenheter, som äro mycket väsentliga i förhållande till den utgift, som det är fråga om.

Härmed förklarades överläggningen avslutad. Herr talmannen gav propositionen dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Nilsson i Göteborg begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra lagutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej. har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sin platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Herr Nilsson i Göteborg begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 88 ja och 59 nej, varjämte 21 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 2.

Föredrogs andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 17, i anledning av väckt motion angående åtgärder mot gengasfaran.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 348, hade herr Persson i Stockholm *m. fl.* föreslagit, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om vidtagandet av de åtgärder mot gengasfaran, som i denna motion påvisats vara behövliga».

Motion angående åtgärder mot gengasfaran.

Utskottet hemställde, att motionen II: 348 icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Herr Persson i Stockholm: Herr talman! Vi, som år efter år motionerat i gengasfrågan, ha intresserat oss mycket för denna, därför att vi i vårt liv ute bland dem, som beröras av denna fara, sett så många förödande och mångskiftande verkningar av gengasförgiftningen. De som verkligen sett tidigare friska män ragla fram efter att ha fått sitt balanssinne skadat genom gengasens inverkan och iaktagit till och med påtagbara karaktärsförändringar hos av gengasförgiftning drabbade, de äro icke så svåra att övertyga, när de få läkare, som verkligen ägnat sig åt denna fråga, påvisat dess skadeverkningar. Värre har det varit att övertyga dem, hos vilka det sammanfaller med deras ekonomiska intressen att förklara gengasförgiftade för simulanter och förklara uttrycken för deras sjukdom som symtom på vanliga neuroser.

I den motion, som nu skall behandlas, hava vi föreslagit en rad åtgärder såsom varande nödvändiga i den kamp för folkhälsan, som kampen mot gengasfaran utgör. Motionen har gjorts till föremål för ett omfattande remissförfarande. Studiet av remissmaterialet är mycket intressant. Yttrandena avspegla bl. a. — det måste jag säga — en egoistisk mentalitet hos de organisationer och institutioner, där arbetsgivarintressena komma till uttryck, såsom exempelvis hos Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Där förnekar man blankt behovet av någon som helst ytterligare åtgärd på något som helst område. I de statliga institutionerna gå ofta yttrandena stick i stäv mot varandra, tydligen allt efter vederbörande författares inställning till de två parter, vilkas intressen bryta sig mot varandra i denna fråga, nämligen, å ena sidan, arbetarna med sina krav på att få arbeta med möjlighet att bevara hälsa och inkomst och, å andra sidan, arbetsgivare, som i alla sociala frågor ställa profitintresset främst. Så ha vi utskottet, vars många ord icke kunna dölja det faktum, att riksdagens organ ännu icke tyckas vara vuxna uppgiften att tillräckligt snabbt åstadkomma erforderliga åtgärder till skydd och hjälp för folket ens när folkhälsan faktiskt är hotad.

Jag vill styrka dessa mina påståenden genom att visa på hur det ligger till i gengasfrågans olika punkter. Vi ha i motionen föreslagit, att huvudmännen i varje sjukvårdsområde skola åläggas att inrätta gengaskliniker. Detta förslag är icke något nytt i och för sig. Riksdagen beslöt nämligen samma sak redan år 1943, men beslutet blev icke kompletterat med en föreskrift om vilka som skulle vara skyldiga att inrätta kliniker.

Två år efter detta beslut skriver ordföranden i gengasrådets arbetsutskott följande: »Ett åläggande för huvudmännen i varje sjukvårdsområde att ofördröjligen inrätta gengaskliniker kan knappast komma i fråga. Huvudmännen äro enligt sjukhuslag och sjukhusstadga skyldiga att bereda vård för sjuka, däribland sådana, som lida av gengasförgiftning, och någon vägran att intaga gengasförgiftade sjuka har veterligen icke förekommit. Att under sådana förhållanden föreskriva inrättandet av en särskild klinik för gengas-

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

förgiftade torde icke vara rimligt.» Var det då ett orimligt principbeslut om inrättande av kliniker riksdagen fattade år 1943? Tillgång till gengasklinik med speciell utrustning är förutsättningen för att en gengasförgiftad skall få den vård på sjukhus, som han är i behov av. Då frågar jag: kan man försvara huvudmännens för sjukvården underlåtenhet att följa riksdagens och regeringens rekommendationer med att någon vägran att mottaga gengasförgiftade sjuka inte har förekommit? Gentemot detta uttalande anförde däremot bränslekommissionen, att man bör överväga inrättandet av ytterligare gengaskliniker, och landsorganisationen föreslår en utökning av gengasklinikerna samt tillägger: »Säkerligen på goda grunder räknar bränslekommissionen med att, även om importen av flytande bränsle skulle komma i gång, gengasdrift måste i ungefär nuvarande omfattning anlitas för vårt transportväsen under det närmaste året. Inför en sådan utsikt kan det icke ursäktas, att frågan om lokala stationer lämnas utan avseende av det stora flertalet sjukvårdssområden.» Så komma arbetsgivarna och yttra genom Sveriges trafikbilägares riksorganisation: »Den utveckling, som ägt rum och alltjämt pågår i avseende å inrättande av gengaskliniker, synes borga för att vad härutinnan skäligen kan erfordras inom den närmaste tiden blir förverkligat.» Vilka följer nu utskottet med sin arbetarmajoritet? Utskottet struntar såväl i landsorganisationen som i sakkunskapen i bränslekommissionen och följer i stället oreserverat arbetsgivarna och byråkraterna, i det att utskottet yttrar: »Med hänsyn till den i sjukhuslag och sjukhusstadga föreskrivna allmänna skyldigheten att för undersökning och vård mottaga sjuka, däribland sådana, som lida av gengasförgiftning, synes man ej böra för det närvarande ifrågasätta något formellt åläggande att upprätta nya anstalter på sätt i motionen krävts.» Sedan denna fråga tidigare gång på gång blivit kvar på kammarens dagordning, ha nya ting inträffat. Händelser ha visat, att i verkligheten borde riksdagen icke endast utfärda ett åläggande om inrättande av nya kliniker utan även ägna intresse åt hur de kliniker, som inrättas och drivas med statsbidrag, skötas av huvudmännen. Just nu har med hänsyn till läget på detta område det oerhörda inträffat, att icke heller gengaskliniken i Stockholm kan fylla sin funktion på grund av att läkarna vid kliniken efter vederbörlig uppsägningstid lämnat sina platser. I dag skriver man i huvudstadspressen, att förhållandena på gengaskliniken i går voro kaotiska, beroende på att endast en läkare fanns kvar på kliniken — en kvinnlig läkare, som endast vårdade sig om dem, som redan voro intagna på kliniken. De övriga läkarna hade lämnat sitt arbete. Undersöknings- och vårdbehövande, som besökte kliniken, fingo vända åter med oförrättat ärende eller också hänvisades de till andra sjukhus utan den specialutrustning och sakkunskap, som är erforderlig för såväl vård som undersökning av gengasförgiftade. Att läkarna lämnat sina platser berodde på lönefrågan, men icke blott på den. Läkarna motiverade sin åtgärd med att arbetet som läkare vid gengaskliniken, vilket måste vara oerhört viktigt, värdesattes och meritberäknas lägre än annan läkartjänst. Dessutom vill man icke tillmötesgå läkarnas begäran om att tid och möjlighet skall beredas dem att helt ägna sig åt sin speciella verksamhet och till förbyggande åtgärder, då det gäller gengasfaran. Detta ligger helt i linje med den politik, som myndigheterna hittills bedrivit. Att man inte vill tillmötesgå några av dessa läkarkrav är endast ett uttryck för en önskan att forisätta med en dylik politik. Skulle det icke vara möjligt att i någon mån intressera riksdagen för dessa förhållanden? Man lämnar anslag, men de anslag som lämnas användas icke för avsett ändamål. De som ha ansvar för sjukvården ute i landet sabotera genomförandet av riksdagens rekommendationer. Man sköter sig på ett så dåligt sätt, att det uppstår en sådan situation som här i

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

Stockholm. Här är det som att tala för döva öron, när man ordar i en för folkhälsan så ytterst viktig fråga. Är det prestigehänsyn av något slag eller vad är det som gör det så svårt att intressera dem, som i sista hand ha ansvaret för vad som försiggår?

Vi gå till nästa punkt i motionen, där det föreslås, att utbildning av tillräckligt antal läkare och personal hos yrkesinspektionen nu utan ytterligare dröjsmål skall igångsättas. Landsorganisationen anser det nödvändigt med specialutbildning av läkare, som ha att taga befattning med gengasfrågan, och av personal samt motiverar detta med följande ord: »Det av motionärerna framhållna behovet av specialkurser även för vederbörande inspektionspersonal har av fackförbundens gengaskommitté understrukits i ett till landsorganisationen avgivet yttrande över motionen. Dylik specialutbildning vore av betydelse även på längre sikt, då — såsom av ett par ledamöter av gengasforskningsrådet anmärks — koloxidförgiftning icke är en företeelse, som är begränsad till gengasdriften utan normalt förekommer även vid järnverk, hyttor och vissa andra industriella anläggningar.» Vad det gäller yrkesinspektionens personal anser utskottet, att det räcker med den utbildning som nu bedrivs. Hur går den till? Man förklarar då, att den går till på sådant sätt och fortfarande bör gå till på sådant sätt, att alla de läkare, som äro äldre i tjänsten, skola undervisa de nyanställda. När någonsin har man i andra fall tagit så lätt på en utbildning, när det gäller ett yrke av så komplicerad natur som det ifrågavarande? Så ha vi frågan om förstärkning av yrkesinspektionens personal, där vi i motionen ha anfört, att personalbehovet bör bli tillgodosett på ett sådant sätt, att bristen på personal icke med skäl kan åberopas som orsak till bristande kontroll över arbetarskyddsåtgärder. Jag är övertygad om att man icke ingående studerat handlingarna i denna fråga. Den, som gjort det, hade då funnit, att Kungl. Maj:t den 17 november 1944 medgav, att tre vakanta befattningar vid yrkesinspektionen skulle få återbesättas på grund av de ökade arbetsuppgifter som gengasdriften medfört. Man fick inga sökande till två av befattningarna. Den erbjudna lönen var för låg. Med detta har man hittills låtit sig nöja under ett och ett halvt år. Behovet av personal är allmänt omvittnat av alla, som ha direkt beröring med saken, men de statliga myndigheterna konstatera endast, att man inte får några sökande till den lön man bjuder, och så får det bero vid detta.

Nu instämmer också gengasforskningsrådets arbetsutskott i vad motionärerna framhållit. Man gör det i följande ord: »Beträffande förstärkning av yrkesinspektionens personal kan i enlighet med framställningen i motionen framhållas att arten av yrkesinspektionens arbete kräver, att personalbehovet blir tillgodosett på ett sådant sätt att bristen på personal inte med skäl kan åberopas som orsak till bristande kontroll över arbetarskyddsåtgärder. Tidigare framställning från yrkesinspektionens chefsmyndighet om ökning av personalen och om att få besätta vissa vakanta tjänster har ej beaktats av vederbörande myndighet.» Även bränslekommissionen anför att »förstärkning av yrkesinspektionens personal är behövlig, eftersom många, särskilt mindre garage som falla under lagen om arbetarskydd ej hunnit bli inspekterade av yrkesinspektören». Och så säger man att man gör vad man kan i fråga om arbetarskyddsåtgärder! — Också landsorganisationen begär förstärkning och utbildning av inspektionspersonal.

Men mot allt detta anför trafikbilägarnas riksorganisation kort och kallt: »Enär gengasskadorna i vida större utsträckning bero på oförsiktighet av de skadade än på bristfälliga säkerhetsåtgärder, måste ifrågasättas huruvida en förstärkning av yrkesinspektionens personal i detta sammanhang är påkallad.» Inte ens detta vill alltså arbetsgivarorganisationen gå med på. Och i

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

anslutning till vad arbetsgivarna anse och önska säger så utskottet, som inte tar någon som helst hänsyn till vad de hörda myndigheterna framhållit, att »en av den pågående utredningen om arbetarskyddslagens revision föranledd ändring i personalorganisationen motiverar en viss försiktighet när det gäller utvidgningen av inspektionens personalstat». Sådana hänsynstaganden väga för utskottet tyngre än vad landsorganisationen och en rad andra organisationer och institutioner anfört till förmån för motionens yrkande, vilket alltså avstyrkes av utskottet även på denna punkt.

Vidare ha vi i motionen föreslagit, att envar som sysselsättes i gengasmiljö skall obligatoriskt och kostnadsfritt erhålla undervisning om gengasens faror och att förbud skall utfärdas för arbetsgivare att sysselsätta någon i sådant arbete utan att vederbörande arbetare företer bevis för att han på ett nöjaktigt sätt tillgodogjort sig undervisningen.

I anledning av detta förslag hänvisar riks-försäkringsanstalten till de bestämmelser, som redan finnas i gällande arbetarskyddslag om att »till arbete, där bristande kunskap eller färdighet måste anses medföra fara för olycksfall, må arbetare, som saknar nödig erfarenhet, ej användas med mindre honom lämnats erforderlig undervisning och ledning». Detta, säger riks-försäkringsanstalten, bör räcka. Men gentemot detta anför bränslekommissionen, att vid genomgång av ett stort antal polisrapporter, upprättade med anledning av inträffade förgiftningsfall i Stockholm, den erfarenheten vunnits, att endast en del av de hörda personerna genomgått utbildningskurser av något slag, under det att de övriga på egen hand skaffat sig kännedom om gengasdriften. Och kommissionen tillägger, att erfarenheten nog givit vid handen, att ytterligare upplysning beträffande gengasfaran är av behovet påkallad, samt gör det konkreta förslaget att det införes föreskrift om att vid prov för erhållande av körkort sökanden skall äga kännedom om gengasdriften och dess faror.

Men från arbetsgivarnas sida säger man genom trafikbilägarnas riksorganisation, att »kunskapen om gengasens giftighet och därav föranledda faror är sedan länge så allmänt utbredd bland hela landets befolkning och då särskilt bland dem, vilkas arbete är anknutet till gengasdriften, att ytterligare upplysning icke är behövlig». Så kan man från arbetsgivarnas sida skriva i en officiell handling, trots alla olyckor som inträffat och trots att man själv tidigare framhållit att gengasförgiftningarna »till sin övervägande del ha sin grund i oförsiktighet eller slentrianmässig liknöjdhet från de drabbade personernas egen sida»!

Utskottet tycker, såsom arbetsgivarna och riks-försäkringsanstalten gjort, att de till intet förpliktande och ineffektiva bestämmelserna i arbetarskyddslagen kunna vara tillfyllest, varför man, utan hänsynstagande till den sakkunskap, som inte är influerad av arbetsgivarintressen, avstyrker motionens förslag på denna punkt.

Motionärerna ha vidare föreslagit anordnande av obligatoriska och regelbundna läkarundersökningar av alla som arbeta i gengasmiljö. Till detta anför riks-försäkringsanstalten att den akuta gengasförgiftningen inte kan förhindras genom regelbundna läkarbesiktningar, utan att en profylaktisk läkar-kontroll av personer, exponerade för gengas, endast kan gälla den kroniska förgiftningen. Men riks-försäkringsanstalten bortser därvid ifrån att det naturligtvis är den akuta förgiftningen, som leder till kronisk, och att upptäckten i tid av akuta fall därför är av största betydelse.

Gengasforskningsrådets arbetsutskott finner däremot regelbundna läkarundersökningar önskvärda, och bränslekommissionen tillägger, att för effektivisering av åtgärderna mot gengasfaran obligatorisk anmälningsskyldighet borde åläggas läkare beträffande konstaterade eller misstänkta fall av gengas-

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

förgiftning. Inte ens så långt ha vi alltså kommit att läkarna äro skyldiga att anmäla upptäckta fall! — Landsorganisationen understryker också nödvändigheten av sådana obligatoriska och regelbundna läkarundersökningar.

Trots allt detta kommer emellertid utskottet till följande slutsats: »Redan på grund av det stora antal personer, vilka i sitt arbete syssla med gengas, lär det, som ock av utredningen framgår, möta oöverstigliga hinder för anordnande av regelbundna läkarundersökningar av alla, som äro utsatta för förgiftningsrisk.» Att det gäller liv och hälsa för många är alltså enligt utskottets sätt att resonera ett skäl mot motionens yrkande. Vad utskottet anfört utgör ju i verkligheten ett stöd för detta yrkande.

Utskottet skulle väl också ha sökt vägar för att övervinna svårigheterna, om det inte i sak ställt sig på arbetsgivarnas ståndpunkt, vilken kort och gott är den, såsom arbetsgivarna deklarerar: »Att anordna obligatoriska och regelbundna läkarundersökningar av alla, som arbeta i gengasmiljö, synes icke vara erforderligt.»

Utskottet har sålunda på varje punkt ställt sig på arbetsgivarnas sida, trots att flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna har sagt någonting helt annat.

När det gäller frågan om sjukersättningens storlek ha vi föreslagit bestämmelser om skyldighet för arbetsgivare och staten att utbetala sjukpenning av sådan storleksordning, att den inte verkar återhållande på den förgiftades villighet att söka läkarvård. Det är nämligen ett av de största bekymren ur hälso-synpunkt, att behovet av inkomst driver tusentals i akut gengasförgiftning insjuknade att det oaktat fortsätta i arbetet så långt att sjukdomen blir kronisk. I ett flertal fack kämpa nu arbetarna med arbetsgivarna om rätt till tillägg till riks försäkrings ersättning. Denna lönefråga borde väl ändå vara av sådant slag att riksdagsmajoritetens bekanta deklaration om neutralitet i lönefrågor inte borde gälla.

Riksförsäkringsanstalten anser att det här kan räcka med den utredning om förbättrad socialvård, som socialvårdskommittén nu hållit på med i åtta år. Anstalten anser alltså inte att gengasförgiftningen medfört något behov av snabba åtgärder på detta speciella område. Och ordföranden i gengasforskningsrådets arbetsutskott har gjort det hela till en principfråga, i det han resonerar på följande sätt: »Rent principiellt är det givetvis felaktigt att bereda en viss yrkessjukdom en sådan särställning, allra helst som ett flertal yrkessjukdomar förorsakats av giftiga ämnen, och från samhällsekonomisk synpunkt måste väl även framgent vidhållas kravet på att en försäkringsform icke får konstrueras så, att sjukpenningen uppgår till 100 % av den normala arbetsinkomsten.» Det är sådana bekymmer och sådana principer som få utgöra hinder för nödvändiga åtgärder. — Socialstyrelsen å sin sida ifrågasätter till och med om det var klokt att inordna koloxidförgiftningen under förteckningen över yrkessjukdomar.

Men gentemot allt detta kan ställas landsorganisationens yttrande — och jag tycker ju att arbetarmajoriteten här i riksdagen borde lyssna mer till landsorganisationen — där det heter: »Vidkommande ersättningens storlek torde erfarenheten ha bekräftat motionärernas omdöme att en ersättning jämlikt nu gällande grunder kan befaras verka återhållande på den förgiftades villighet att söka läkarvård. De nuvarande ersättningsbeloppen äro otillräckliga i förhållande till de avsevärda inkomstbortfall en längre sjukdomstid medför.» Och i fråga om socialvårdskommitténs utredning om olycksfallsförsäkring anser landsorganisationen, att när det gäller gengasförgiftningen ändringsåtgärder till det bättre inte kunna få anstå i avvaktan på kommitténs förslag, då just vid denna sjukdom hänsynen till inkomstbortfallet utgör ett sär-

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)
skilt starkt motiv för underlåtenheten att i tid söka läkare. Av denna anledning finner landsorganisationen, som ju representerar en miljon svenska arbetare, en särreglering påkallad.

Arbetsgivarna säga förstås, att någon anledning ej synes finnas för att gengasskador i fråga om sjukersättning skulle behandlas annorlunda än alla övriga olycksfall och yrkessjukdomar.

Var ställer sig nu utskottet? Jo, utskottet ställer sig på arbetsgivarnas standpunkt, underkänner landsorganisationens argumentering och framhåller, att socialvårdskommittén under sitt arbete kommer att beakta jämväl denna fråga. Utskottet har därför inte funnit sig kunna förorda någon speciallagstiftning endast för den här ifrågakomna gruppen näringsutövare. Bakom socialvårdskommittén, som — jag upprepar det — arbetat i åtta år, kryper alltså utskottet, alla yttranden i annan riktning till trots, och riksdagsmajoriteten kommer nu säkerligen att göra detsamma.

Så kommer jag till frågan om säkerhetsföreskrifterna. Representanter för bilreparatörerna i hela landet, organiserade i Svenska metallindustriarbetareförbundet, ha i skrivelse till riks försäkringsanstalten hemställt om förbud mot att då arbete pågår i reparationslokaler, servicelokaler etc., där intaga gengasdrivet fordon utan att dess gengasverk blivit släckt, avsvalnadt och utluftat. För närvarande får nämligen sådant ske, om man bara har infört föreskrivna säkerhetsanordningar. Men all erfarenhet säger arbetarna, att dessa säkerhetsanordningar inte äro till fyllest, och det är därför arbetarna ha begärt detta förbud. Därtill begära de att garagering av gengasdrivet fordon eller redskap skall få ske endast under tid, då arbete i lokalerna inte pågår, och då endast under förutsättning att lokalerna äro försedda med ventilationsanordningar, som fungera på ett betryggande sätt.

När denna framställning skedde, hade gengaskungörelsens säkerhetsföreskrift följande lydelse: »I arbetslokal må icke införas fordon eller redskap från vars gengasverk gas utströmmar i sådan myckenhet att uppenbar fara för koloxidförgiftning föreligger.» Det måste alltså föreligga *uppenbar* fara — det var hela den föreskrift som fanns.

Vi ha i motionen yrkat, att bilreparatörernas krav skulle bifallas, och landsorganisationen har instämt i detta krav. Men arbetsgivarna och utskottet hänvisa till att sedan motionen blivit väckt, ha skyddsbestämmelserna blivit skärpta. Skärpningen består emellertid i att nyss citerade föreskrift i gengaskungörelsen erhållit följande lydelse: »Gengasdrivet fordon eller redskap må ej införas i garage eller annan lokal, med mindre det kan antagas för visst, att gas från gengasverket eller motorn icke utströmmar i sådan myckenhet och på sådant sätt, att fara för koloxidförgiftning föreligger.» Bestämmelsen är alltså fortfarande så vag den kan vara, och arbetarnas krav ha icke tillgodosetts. Man litar fortfarande till säkerhetsanordningarna, trots att arbetarnas alla erfarenheter säga dem, att dessa inte äro till fyllest, när icke släckta och avsvalnade aggregat införas i arbetslokalerna. Från yrkesinspektörernas sida har emellertid anförts, att yrkesinspektionen skulle få lida smälek, om av densamma godkända skyddsanordningar på detta sätt skulle bli underkända, och detta anføres bl. a. som ett argument för att inte tillmötesgå arbetarnas krav.

Vi ha slutligen i motionen föreslagit en översyn av såväl motorfordonsförordningens bestämmelser om automobils beskaflenhet som innehållet i instruktionen för besiktningsmän samt att bestämmelserna om efterbesiktning skola ändras så, att dylik företages med kortare tidsintervaller än vad nu föreskrives. Motionärernas krav stöddes av bränslekommissionen, som uttalar att motorfordonsförordningens bestämmelser äro otillräckliga och otillfredsställande.

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

Vad det gäller besiktningen lämnar kommissionen den uppseendeväckande uppgiften, att vid besiktning av 485 bilar felaktigheter vid montering av gengasverken upptäcktes i 280 fall. Borde inte den siffran ha förmått väcka utskottet, som också i denna punkt avstyrker motionen? — Utgående från dessa fakta, bestyrkta av andra institutioner, föreslår bränslekommissionen »förkortande av tidsintervallerna för periodisk besiktning av gengasfordon, förslagsvis till ett halvt år, åtminstone för sådana fordon som användas i yrkesmässig trafik, och kontroll från länsstyrelsernas sida över att den periodiska efterbesiktningen icke försummas».

Men arbetsgivarna framhålla genom riksorganisationen att inga ändringar äro nödvändiga, och utskottet utgår bara ifrån att Kungl. Maj:t nog skall titta på saken, varför det finner riksdagsinitiativ även i denna fråga obehövt. Vet då inte utskottet att Kungl. Maj:t har tittat på dessa saker alltsedan gengasdriften infördes i vårt land?

Jag sammanfattar: Utskottet har i alla punkter berörande den för tiotusentals arbetare ödesdigra gengasfaran icke i ett enda fall beaktat vad motionärerna, berörda arbetare, landsorganisationen och en del av de hörda myndigheterna haft att anföra beträffande nödvändigheten av ytterligare åtgärder. Däremot har utskottet i varje punkt funnit allt vad arbetsgivarna från sina utgångspunkter haft att säga acceptabelt och alltså följt deras yrkanden. Om utskottet på någon punkt har kommit till ett annat ställningstagande, vore det tacknämligt, om dess talesman här ville redovisa detta, men det finns ingen sådan punkt.

Trafikpersonalen har jämte sjöfolket varit den yrkesgrupp, som rent bokstavligt talat satsat liv och hälsa i folkförsörjningens tjänst under krigsåren, och den vore värd något bättre än att behandlas med sådan kallsinnighet, som skett år efter år och för vilket utskottets ställningstagande här är ett nytt uttryck. Under kriget ha de nödvändiga skyddsåtgärderna saboterats och förhalats, just i spekulaton i att gengasdriften skulle kunna avvecklas i en snar framtid, så att man inte skulle behöva ikläda sig de kostnader som effektiva skyddsåtgärder kräva.

Men hur kan man, om man verkligen studerat den kroniska gengasförgiftningens offer och sett, hurusom det i flertalet fall verkar hopplöst att de någonsin skola få sin hälsa igen, nöja sig med en sådan utveckling som nu skett, och hur kan man i varje enskild fråga bara avvisa förslag till åtgärder? Om det är för att förslagen komma från kommunistiskt håll, väck då förslag själv, om det skapar bättre förutsättningar för att någonting verkligen skall bli gjort!

De här i riksdagen som vilja fullfölja denna politik även framdeles, trots att allt talar för att gengasdriften måste fortsätta lång tid framåt, kunna ju följa utskottet, men de påtaga sig därmed också ett stort ansvar. De däremot, som i människorna se det värdefullaste, måste följa motionärerna, och jag yrkar, herr talman, bifall till motionen i andra kammaren nr 348, vilken utmynnar i förslag om att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om vidtagandet av de åtgärder mot gengasfaran, som i motionen påvisats vara behövliga.

Herr **Hedqvist**: Herr talman! Trots att det föreliggande ärendet ur flera synpunkter är betydelsefullt, skall jag försöka att begränsa mitt anförande.

Utskottet har efter ingående och allvarlig prövning av motionen kommit fram till ett yrkande om avslag. Utskottet har icke kommit till det resultatet, därför att utskottet anser, att allt är bra som det är på detta område, utan det är av helt andra skäl. Förhållandena ha undergått förändringar i väsent-

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)
liga avseenden. Kungl. Maj:t har vid årets riksdag i proposition nr 215 förelagt riksdagen vissa förslag som av riksdagen bifallits. Jag skall icke uppta tiden med att referera de åtgärder som här kommit till stånd, därför att de ju äro kända.

Det är utskottets mening, att vi inte stå inför en ytterligare utveckling utan inför en avveckling av gengasdriften, en avveckling som, även om den helt naturligt sker successivt, dock kommer att ha en omedelbar inverkan på de spörsmål som vi här behandla. Jag förutsätter också, att när det blir möjligt att ersätta gengasen med andra drivmedel, de myndigheter som komma att fördela de flytande drivmedlen skola tillse, att de tilldelas de kategorier som äro i största behovet av dem. Det har talats om, att så fort det kommer flytande bränsle i handeln, droskbilar och lastbilar i distributionskörning i första hand skola komma i åtanke, och det har också sagts, att så skall ske i en icke alltför avlägsen framtid utan tvärtom under den närmaste tiden. Då inträffar alltså det förhållandet, att chaufförerna i mycket stort antal komma att avkopplas från befattningen med gengas. Vidare kommer en återgång till mera normala förhållanden i detta avseende att medföra, att de verkstäder och de arbetare som äro sysselsatta med reparationer av gengasbilar efter hand befrias från dessa uppgifter. För det tredje har väl också krigets slut medfört, att några nya typer av gengasaggregat icke kommit ut i marknaden. Det sistnämnda har ju varit en av anledningarna till att gengasfaran fått den omfattning som den har. Det har varit många uppfinnare på detta område, och det har gjorts många experiment. Även om man inte får köra med aggregat som icke äro godkända av staten, tror jag, att det varit alltför stor företagsamhet på detta område.

Jag vill också ge uttryck åt den förhoppningen, att så snart omständigheterna det medgiva vederbörande myndigheter skola inse vikten av att inte enbart ur transportsynpunkt utan jämväl med hänsyn till gengasfaran för dem som dagligen och stundligen syssla med gengas det flytande bränslet i första hand kommer trafik- och lastbilar till godo samt att privatbilar och motorbåtar, använda för nöjesäkning, få stå tillbaka.

Motionären har refererat alla punkter i motionen och påstått, att utskottet i alla avseenden varit negativt. Han har gått ännu längre genom att säga, att vi på alla punkter ha företrätt arbetsgivarnas intresse. Så är ju ingalunda fallet. Varför vi ha kommit fram till ett avslagsyrkande på motionen, har jag redan till en del motiverat. Det har icke alls varit på grund av arbetsgivarnas synpunkter på dessa spörsmål. När det gäller frågan om inrättande av gengaskliniker ha på den och på många andra punkter faktiskt det förhållandet varit avgörande, att vi ha kommit i ett annat läge sedan motionen skrevs. Man har alltså inom utskottet varit av den meningen, att under den tid som återstår, då gengaseländet fortfarande måste finnas, skola vi utnyttja de resurser som vi redan ha och av det beslut som riksdagen senast i år har fattat göra det bästa möjliga. Men att inför möjligheten till en avveckling av gengasdriften ytterligare bygga ut den organisation vi ha tror jag icke skulle vara att rekommendera.

I fråga om inrättandet av gengaskliniker har det ju varit en utveckling i önskvärd riktning. Motionärerna vilja ha ytterligare en klinik i Stockholm, och en sådan skall ju inrättas vid Karolinska sjukhuset. Vidare finns det numera kliniker i Uppsala och Örebro. I Göteborg och Umeå inrättas ävenledes kliniker, varjämte planer föreligga på inrättande av klinik i Östersund. Undersökningar pågå också för upprättande av en ny klinik i Malmö. Man kan visserligen säga, att icke heller detta är tillräckligt, men när riksdagen redan tidigare har lämnat anslag till ett antal gengaskliniker och man icke ens

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

har effektuerat detta riksdagens beslut och iordningställt de redan beslutade klinikerna, då är det ju tämligen meningslöst att säga, att det skall bli ännu flera. Beträffande dessa klinikers planering och belägenhet kan det ju också råda delade meningar. Men de torde kunna tillgodose åtminstone en del av behovet, och vidare är det ju, som utskottet säger, varje sjukvårdsinrättnings skyldighet att ta emot även gengasskadade.

I motionen anmärktes vidare på utbildningen av läkare och personal vid yrkesinspektionen. Motionärerna säga att de anslag som riksdagen ställt till förfogande för anordnande av kurser icke äro tagna i anspråk. Nu har emellertid vederbörande som ha hand om denna utbildning ansett, att kursutbildningen icke är bra, utan de ha använt en annan metod, nämligen att låta läkarna under en tid gå i arbete vid Sabbatsbergskliniken, alltså vid den först inrättade och den väl i alla avseenden bästa, under erfarna läkares ledning. Utskottet har på denna punkt ansett, att detta är en bättre och ur utbildningssynpunkt rationellare anordning. Samma princip har också följts då det gäller utbildning av personal i yrkesinspektionen.

I fråga om behovet av förstärkning av yrkesinspektionens personal har utskottet samma mening som motionärerna. Det är beklagligt, att de platser till vilka anslag ställts till förfogande inte ha kunnat besättas, därför att tjänsterna varit för lågt avlönade. Vid det förhållandet att utskottet liksom remissinstanserna mycket bestämt påtalat dessa förhållanden och framhållit, att de funnit det önskvärt med en annan ordning, får man väl antaga, att vederbörande taga hänsyn till detta uttalande. Andra omständigheter som ha gjort, att tillgången på personal för dessa uppgifter varit knapp under de gångna åren, ha varit, dels att viss del av yrkesinspektionens personal haft andra uppgifter i samband med kriget och krisen samt dels att en del varit inkallade i militärtjänst. När nu en del av dessa befattningshavares konsulentverksamhet under kriget om inte upphör så i varje fall kommer att inskränkas och när militärtjänsten upphör, har utskottet ansett, att yrkesinspektionen skall ha större möjligheter att i fortsättningen ägna gengasspörsmålet större uppmärksamhet. Yrkesinspektionen kan i varje fall, när dessa motiv bortfallit, inte anföra dem som skäl för att icke ha möjlighet att ägna denna fråga tillbörligt beaktande.

När det gäller kravet på en obligatorisk undervisning om gengasfaran har utskottet hänvisat till föreskrifterna i arbetarskyddslagen. Man kan ju säga vad som helst om arbetarskyddslagen och dess föreskrifter, man kan ju säga, som herr Persson i Stockholm gjorde, att det är föreskrifter som till intet förplikta, men då borde arbetarskyddslagen ändras. Jag har emellertid den uppfattningen, att om dessa föreskrifter få den tolkning som utskottet har givit dem i detta fall, då skall det vara möjligt att tillämpa dem, och det beror icke minst på arbetsmarknadens parter i detta fall, om man skall kunna sätta dessa föreskrifter i kraft. Upplysning på detta område har onekligen icke saknats. Alla myndigheter som haft med gengas att skaffa ha genom broschyrer, brevundervisning och på annat sätt försökt sprida kännedom därom, och hade det funnits intresse för denna sak, icke minst från arbetsgivarnas sida, så tror jag, att det icke funnits någon anledning till klagomål i detta avseende.

Den femte punkten i motionen rör regelbundna läkarundersökningar. Den sakkunskap som utskottet har konsulterat har faktiskt övertygat utskottet om att det är omöjligt att organisatoriskt genomföra sådana. Man vet icke med bestämdhet, hur stort antal människor det rör sig om, men låt oss säga, att det är mellan 150 000 och 200 000 människor, så torde det vara ganska klart, att det är svårt att genomföra regelbundna läkarundersökningar, inte därför att det är brist på läkare utan därför att det är brist på utbildade gengas-

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

läkare. Det har ju från alla håll mycket bestämt framhållits, att gengasförgiftning är ett spörsmål som den medicinska sakkunskapen inte ännu har kommit helt underfund med. Det råder alltså mycket delade meningar om gengasförgiftningen.

Att utskottet när det gäller sjukersättning till gengasförgiftade har vänt sig mot en speciallagstiftning på området, tycker jag är ganska naturligt. I och för sig är det ju ingenting att invända mot en sådan lagstiftning, men den kommer att ha till följd, att det får skapas liknande lagar för alla yrken där det finns en speciell yrkesfara. Målarna ha under kriget fått arbeta med sådana ersättningsmaterial som i vissa avseenden äro ur förgiftningssynpunkt fullt jämförbara med gengas. Det finns en arbetsplats i min hemkommun, ett stort oljeraffinaderi, där förgiftningsrisken är så stor för en del av arbetspersonalen, att de under arbetets gång måste matas med pulver och kapslar etc. Koloxidförgiftningen är ju ingen nyhet i och för sig, det är bara det, att den har uppmärksamrats mer under denna kristid. Annars ha ju järnbruksarbetarna och hyttarbetarna i alla tider varit utsatta för samma förgiftningsrisk som de som syssla med gengas.

Det är klart, att det är tacksamt för motståndarna till utskottets förslag att säga, att socialvårdskommittén, som ju har dessa spörsmål under utredning, väl aldrig blir färdig och att det erfordras en skyndsam utredning. Men jag tror för min del inte, att det är möjligt att här utan vidare när det gäller sjukersättning stifta en lag utan föregående utredning, och då tycker man, att det är naturligt, att de som sysslat med liknande spörsmål tidigare även skola ägna denna fråga sin uppmärksamhet.

När det slutligen gäller säkerhetsföreskrifterna ha motionärerna fordrat en ny gengaskungörelse. Men sedan motionen avlämnats har ju Kungl. Maj:t utfärdat en ny kungörelse. Det skedde den 11 maj i år. I denna kungörelse finns det föreskrifter som i förhållande till motsvarande i den tidigare kungörelsen äro mycket skärpta. Det gäller bara i fråga om denna kungörelse såväl som i fråga om andra lagar och författningar, att de verkligen efterlevas. Det ankommer på de olika tillsynsmyndigheterna och de anställda att skaffa sig den kännedom om dessa författningars innebörd som är möjlig och se till, att dessa icke bli bara någonting som står på papperet utan att de få verka i det levande livet, avsedda som de äro att i första hand skydda arbetarna.

När det gäller kravet på nya föreskrifter i motorfordonsförordningen och instruktionen för besiktningsmän, sägs det i motionen, att det i instruktionen för besiktningsmän står talat om att våra bilförare skola ha kunskap om alkoholfaran ur trafiksäkerhetssynpunkt men att det i fråga om gasen inte står enda ord. Ja, det är emellertid på det sättet, att i dessa instruktioner står det, att vederbörande besiktningsman skall ha förvärvat sig om att den prövande äger kännedom om fordonet. När det alltså gäller gengasdrivet fordon, skall han inte bara veta, hur gasen fungerar som drivmedel för fordonet utan även vad den har för risker ur hälsosynpunkt. Jag menar, att om en besiktningsman inte fullgör sin uppgift i enlighet med denna instruktion, då är besiktningsmannen inkompetent och bör ersättas.

Vidare säger herr Persson i fråga om gasaggregatens kvalitet, att det är mycket dåligt beställt därmed. Det har också vitsordats, och det refereras nu av herr Persson, att gasaggregaten i allmänhet äro bristfälliga. Gengasforskningsrådet har sagt, att 80 procent av ett visst antal undersökta aggregat företett sådana brister, att det förelåg förgiftningsrisk. Där har emellertid gengasforskningsrådet tagit ett mycket viktigt initiativ, som ligger helt i linje med vad landsorganisationen och metallindustriarbetareförbundet ha önskat. Gengasforskningsrådet har nämligen tillställt kungl. medicinalstyrelsen en

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

skrivelse i detta ärende, i vilket rådet just påtalat det förhållandet att gengasaggregaten ofta i mycket stor utsträckning äro felaktiga. Rådet säger, att det framstår som synnerligen angeläget, att en regelbunden kontroll av gengasaggregaten intensifieras. Rådet föreslår icke bara tätare besiktningar utan rådet vill dessutom, att besiktningarna skola organiseras på ett förnuftigt sätt, och tänker sig närmast, att vissa verkstäder skola auktoriseras för denna uppgift och att man alltså därigenom skall försöka få fram sakkunnigt folk. Man får hoppas, att denna framställning skall leda till resultat, och det kan den ju utan något beslut ifrån riksdagens sida. Just det här sist omtalade initiativet anser jag vara synnerligen värdefullt. Det syftar till förebyggande åtgärder, som kunna åstadkomma mycket goda resultat. De förebyggande åtgärderna anser jag vara det icke minst väsentliga.

Jag vill slutligen säga, att det synes mig, som om man skulle kunna åstadkomma betydligt bättre resultat än som uppnåtts med gällande föreskrifter och med ledning av den erfarenhet, som vederbörande, vilka syssla med dessa frågor, vunnit under den gångna tiden. Jag kan, herr talman, sluta med att konstatera, att tvärtemot herr Perssons i Stockholm uppfattning, de i motionen framförda önskemålen åtminstone delvis redan blivit tillgodosedda i den utsträckning, som för närvarande är möjligt eller också komma att bli det, då en del förslag i sådant syfte för närvarande äro föremål för prövning av vederbörande myndigheter.

Med hänsyn till detta förhållande och då vi mänskligt att döma kunna räkna med en betydande avveckling av gengasdriften inom den närmaste tiden, synes det vara mindre lämpligt att nu bygga ut den säkerhetstjänst, som vi redan ha på detta område, till en sådan omfattning, som om det vore fråga om en ytterligare utveckling. Det gäller emellertid att effektivisera våra befintliga resurser och framför allt att se till, att den medicinska sakkunskapens oenighet i vissa avseenden icke går ut över dem, som drabbas av gengasens i många fall både ekonomiskt och på annat sätt förödande verkningar. Detta synes vara möjligt att åstadkomma inom ramen för vidtagna och planerade åtgärder. På grund av detta resonemang har utskottet kommit fram till sitt avslagsyrkande.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Fast: Herr talman! Jag begärde ordet i anledning av den kritik, som herr Persson i Stockholm levererade mot de åtgärder, landstingen vidtagit på grund av de beslut, vilka tidigare fattats av statsmakterna angående inrättande av gengaskliniker. Jag vill erinra om att en del landsting, som jag mycket väl känner till, ganska snabbt sedan dessa beslut fattats företagit en undersökning genom att av läkarna i länet begära upplysningar angående det antal fall av gengasförgiftningar, som de haft att behandla. Det visade sig då åtminstone i en del landstingsområden, att detta antal icke motiverade inrättandet av en klinik såsom en speciell avdelning vid centrallasarettet. Jag tillät mig att vid de förhandlingar, vilka föregingo de beslut, som fattades i denna fråga, uttala min tveksamhet om, huruvida de åtgärder, som då föreslogos, voro lämpliga, och jag har tyvärr fått mina farhågor besannade på den punkten. Åtgärderna voro nog icke i allo lämpliga. Om man inrättar små avdelningar vid samtliga våra centrallasarett, kan man i nuvarande läge icke erhålla läkare, som äro experter i fråga om gengasbehandling, så att de gengasförgiftade vid lasarettet kunna få erforderlig vård. Läkarna kunna icke förvärva och bibehålla den färdighet, som erfordras, ty erfarenheterna bliva för få. Klientelet inom länet är för litet. Vidare föreligger ännu en olägenhet. Det går icke med denna organisation att ordna utbildning av specialister på detta område. Jag har därför den bestämda uppfattningen, att den riktiga vägen är att man på ett relativt

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

begränsat antal platser anordnar centrala kliniker och ser till, att dessa få en sådan storlek, att man där har förutsättningar att kunna ombesörja utbildningen av läkare. Detta är nödvändigt, då man väl åtminstone under en övergångstid får lov att räkna med att gengasfaran alltså kommer att fortbestå. Anordningen kommer såvitt jag förstår icke att vara till någon olägenhet för de gengasskadade. De få en bättre och tryggare vård. Forskningsarbetet kan också bedrivas betydligt effektivare vid sådana kliniker än vid små avdelningar, spridda i alla Sveriges län. Åtminstone i en del landstingsområden har man infört bestämmelser om att ifall det visar sig att en person, som insjuknat inom landstingsområdet, behöver sådan specialistvård, som icke kan beredas honom vid det där belägna lasarettet, så betalar landstinget skillnaden i kostnader, och hans utgifter för vården bliva icke större än om han vårdats på allmän sal å lasarett inom det egna landstingsområdet. I den mån detta icke genomförts i i alla landstingsområden är det ju önskvärt att så sker icke blott i fråga om gengasskadade utan också i fråga om andra sjuka. Man bör sträva efter att få till stånd en överenskommelse härom mellan landstingen. Det är i de förhållanden, jag nu berört, man har att söka anledningen till att ett utbyggande icke har skett i snabbare takt. Utbyggandet torde icke komma att ske i den omfattning, som man ursprungligen förutsatte. Det är en lyckligare utväg att man går in för centraliserade kliniker. Det är ändamålsenligare med hänsyn till läkarutbildningen och forskningen men även med hänsyn till de gengasskadades intressen. Med vad jag nu sagt vill jag ingalunda, herr talman, förneka, att jag känner en ganska stor besvikelse över det sätt, varpå utskottet skilt sig ifrån denna fråga. Man kan naturligtvis ha mycket delade meningar om i vilken utsträckning som gengasen kommer att användas i fortsättningen. Jag vågar icke härvidlag ha någon bestämd mening. Det är möjligt, att vi få in bensen mycket snabbare än vi hittills haft anledning vänta, men det är också möjligt att man i viss utsträckning får taga hänsyn till nationalekonomiska förhållanden, till möjligheten att importera o. s. v., och det gör, att speciellt när det gäller den tyngre lastbilstrafiken på längre sträckor är det ingalunda säkert, att vi icke komma att under en ganska lång tid få behålla gengasen. Under sådana förhållanden förefaller det mig, som om det vore angeläget att man samtidigt som man får sjukvården ordnad på bästa sätt mera inriktar sig på att förhindra uppkomsten av gengasskador. Det är ju både ur samhällets och den enskildes synpunkt det värdefullaste, att man gör vad som är möjligt beträffande skärpta åtgärder i fråga om de lokaler, där man förvarar gengasaggregat, och att man ser till, att dessa fordon — det är ju huvudsakligen fordon, som drivas med gengas — äro av bästa möjliga beskaffenhet. Jag tror nämligen, att jag måste giva motionärerna rätt på den punkten att i det avseendet brister det nog åtskilligt, vilken än anledningen till denna brist må vara. Det kan ju bero på saknaden av effektiv eftersyn. Många andra orsaker kunna spela in. När nu utskottet stannat vid denna negativa ståndpunkt och hänvisat till att det finns olika myndigheter, som syssla med detta, har jag nästan en känsla av att det blir ingen allsidig undersökning, som tager sikte såväl på vården som på de förebyggande åtgärderna. Det hade kanske varit lika fördelaktigt att ha en enda utredning. Separata utredningar kunna i och för sig vara mycket värdefulla, men vanligen är det ju så även på detta område, att man kan säga: ju flera kockar, desto sämre soppa.

Som saken nu ligger till, är det såvitt jag förstår icke möjligt att helt följa motionärerna, ty det finns en del punkter beträffande vilka jag tror, att motionärerna tagit fel och en del beträffande vilka jag anser nödvändigt, att riksdagen begär utredning. Riksdagen bör försöka att giva direktiv på de punkter, där man anser, att en utredning bör komma till stånd.

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

Herr talman, då jag icke kan rösta för motionärernas förslag och icke anser mig kunna biträda utskottets förslag, hemställer jag om återremiss av detta ärende till utskottet.

Herr Persson i Stockholm: Herr talman! I anledning av vad herr Fast yttrade om att landstingen föranstaltat om en undersökning angående antalet gengasskadade och funnit, att de gengasskadade icke äro så många att det vore lönande att inrätta gengaskliniker, vill jag säga, att vad de läkare, som äro specialister på detta område, ständigt påpeka, det är att officiellt så finnes det ett mycket litet antal gengasskadade ute i landet, om man gör en jämförelse med Stockholm. Men detta är beroende på att det ute i landet icke finns läkarexperter, som kunna konstatera, när gengasförgiftning föreligger. De ställa sina diagnoser. Det kan vara fråga om hjärtfel och fel på balanssinnet och en rad andra sjukdomar, men de sakna såväl kunskaper som resurser för att fastställa att de symptom, de iakttagit, orsakats av gengasförgiftning. Läkarexpertisen förklarar alltså, att statistiken är missvisande.

Om man icke kan konstatera sjukdomens art och att den är orsakad av gengasförgiftning, kunna icke heller de remisser, som herr Fast talade om, komma att ske. I bristen på gengaskliniker ligger således en stor fara.

Herr Hedqvists anförande innehöll till största delen ett upprepande av vad utskottet sagt, vilket jag redan i mitt tal berört. Det innehöll däremot icke så mycket till bemötande av vad jag anförde mot utskottet. Jag har för övrigt hört samma slags försvar varje år, när denna fråga varit på tal. Man har deklarerat sin förståelse och sin välvilja, men dessa förklaringar ha icke följts av någon handling. Herr Hedqvist sade, att det i år åstadkommits ändring genom det beslut, som riksdagen redan fattat. Men, herr Hedqvist, varuti bestå dessa ändringar? Hittills har ingenting annat inträffat än att man beslutat sig för att inrätta ännu en gengasklinik i Stockholm. Det är det enda verkligt konkreta beslut, som finns, och värdet av detta beslut minskas av det meddelande, som lämnats just i dag, att man tillåtit den klinik, vi hittills haft, att skötas så att verksamheten praktiskt taget kan betraktas som nedlagd. Alltså har det icke skett någon vidare förändring till det bättre. Så talar man om den avveckling av gengasdriften, som man väntar skall ske, men skall då arbetarnas hälsa äventyras på grund av spekulationer om att gengasdriften skall kunna avvecklas i en snar framtid? Det är ingen som vet i hur hastigt tempo det kan komma att ske, och det är väl heller icke otänkbart att en del gengasdrivna fordon komma att vara i drift också framdeles, när vi fått in bensin. Utan tvivel ha många ekonomiskt intresse av att gengasdriften bibehållas så länge som möjligt. Detta intresse torde nog vara så pass starkt, att om icke något särskilt beslut fattas, tror jag icke alls på talet om att gengasdriften i en hast kommer att avvecklas. Vi mena nu, säger herr Hedqvist, att vi skola utvidga de resurser, som vi redan ha men icke bygga på ytterligare. Jag har litet svårt att förstå, vad han menar med det uttalandet. Vi skola ändå komma ihåg, att det lär väl vara tre år sedan riksdagen fattade sitt första beslut, och ändå är det möjligt för mig att i sak rikta en sådan kritik mot det rådande tillståndet som den jag nu framfört. Jag betraktar nämligen icke vad jag anförde såsom vederlagt av herr Hedqvists anförande.

Vidkommande arbetarskyddslagens föreskrifter om undervisning, så skulle nu tillämpade anordning vara tillfyllest, säger herr Hedqvist, om bara arbetsgivarna vore intresserade. Ja, men nu äro icke arbetsgivarna intresserade! Jag lämnade en rad exempel på den saken i mitt förra anförande. Under sådana förhållanden vore det ju befogat att fatta ett beslut, som tvingade dem

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

att vidtaga nödiga åtgärder i stället för att bara konstatera, att om det funnes intresse, hade det varit till fyllest.

Beträffande ersättningen, sjukpenningen, säger herr Hedqvist, att han finner det naturligt, att utskottet avvisat förslaget om speciallagar, därför att konsekvensen skulle bli, att det skulle bli flera yrkesgrupper, för vilka man måste speciallagstifta. Men han tillägger, att han förstår för sin del ingenting skulle ha emot det. Jag frågar: varför är det naturligt att utskottet yrkar avslag på vad utskottets talesman icke har någonting emot? Man pratar litet i cirkel, när man skall prestera ett försvar för ett sådant oeffterrättighetstillstånd som det, vilket råder på detta område.

Herr Hedqvist anser, att man icke kan lagstifta utan en föregående utredning, och hänvisar härutinnan till socialvårdskommittén, men herr Hedqvist, om folkhälsans intresse uppenbarligen kräver en lagstiftning, bör det då icke efter all den praktiska erfarenhet, vi haft av gengasens verkningar, vara möjligt för riksdagen att för sin del besluta erforderliga lagar utan någon ytterligare utredning?

Slutligen säger han, att om skyddsbestämmelserna efterlevas äro de tillräckliga. Men här ha berörda arbetare en helt annan åsikt. De mena, att det räcker icke med de nuvarande skyddsbestämmelserna, som exempelvis innebära, att om man har anlagt en av yrkesinspektionen godkänd fläktanordning får man i verkstäder och garage under arbetstid införa bilar, där aggregaten icke äro släckta och icke utluftade. Arbetarna, stödda på sin erfarenhet, peka på att förgiftningsfall gång efter annan inträffat på grund av att sådant är tillåtet. Det är förbud mot detta som de vilja ha infört i säkerhetsföreskrifterna. Härom har yrkesinspektionen sagt, att dessa skyddsanordningar äro med stora kostnader anlagda, och när de anlades fingo arbetsgivarna tillåtelse att införa bilarna. Skulle vi nu ändra oss i detta stycke, skulle yrkesinspektionen komma att lida smälek. Så argumenterar man från det hållet. Därför har man behållit bestämmelsen om att det är tillåtet att införa bilar under angivna betingelser bland annat med den argumenteringen, att yrkesinspektionen icke skall mista sin prestige inför arbetsgivarna. Yrkesinspektionen tyckes däremot vara mindre rädd om sin prestige inför arbetarparten.

Jag vill till sist säga, att jag tror icke, att utskottet ingående och framför allt allvarligt prövat denna motion, därför att om så skett skulle utlåtandet ha blivit av annat slag än det nu föreliggande. Om utskottet icke kunnat gå med på allt som i motionen föreslagits skulle utskottet likväl ha kunnat komma med sina förslag. Det förefaller mig omöjligt annat än att det måste vara så, att alldenstund landsorganisationen och en rad institutioner intygat riktigheten av vad vi sagt, så ligger det något i detta. Då måste det ha varit möjligt för utskottet, om det allvarligt behandlat frågan, att hitta på vissa saker, som borde förbättras.

Jag har yrkat bifall till motionen. Herr Fast har sedan yrkat återremiss. Under sådana förhållanden och i förhoppning att kunna samla flertalet av kammarens ledamöter åtminstone på detta yrkande, ber jag, herr talman, att få taga tillbaka mitt yrkande om bifall till motionen och förenar mig med herr Fast's yrkande om återremiss.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde först beträffande det under överläggningen framställda yrkandet, att förevärande utlåtande skulle återförvisas till utskottet för ny behandling, propositioner dels på bifall till detta yrkande dels ock på avslag därå; och fann herr talmannen den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Herr Persson i Stockholm begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Motion angående åtgärder mot gengasfaran. (Forts.)

Den, som vill, att kammaren avslår förslaget, att tredje tillfälliga utskottets utlåtande nr 17 återförvisas till utskottet för ny behandling, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit nämnda förslag.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren avslagit berörda yrkande.

På av herr talmannen därå given proposition blev härefter utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 3.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 201, i anledning av väckta motioner om anskaffning av två kortvågssändare.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 4.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 202, i anledning av väckta motioner om viss översyn av gällande avtal mellan staten och aktiebolaget Radiotjänst.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid yttrade:

Herr **Johansson** i Stockholm: Herr talman! Motionerna ha avstyrkts under hänvisning till sedvanlig utredning, och motionärerna ha icke själva begärt ordet. Jag kan emellertid icke avstå från att giva luft åt en bland arbetarna tämligen allmänt utbredd mening om de svenska radioprogrammen, därför att detta är det enda tillfället.

Den svenska radion har under krigsåren liksom så mycket annat blivit betänkligt likriktad. Det fanns en tid, då varje tal av Adolf Hitler återgavs tre gånger i den svenska radion. De svenska statsråden åtnjöto icke samma uppmärksamhet.

Excesserna under det första finska vinterkriget äro också kända. Författaren Erik Blomberg har i en nyss utgiven bok påvisat, att TT-nyheterna i radio direkt undandolde en viktig nyhet för att ändra tidsföljden och därmed den 22 juni 1941 sökte göra angriparen till den angripne. Det är bara ett exempel. Nu är kriget slut. Nu borde denna likriktning hastigt försvinna.

Motionärerna ha anført, att radion borde tjäna den offentliga politiska debatten, för folket klarlägga innebörden av uppkommande nya frågor eller förslag av politisk, social och ekonomisk natur samt uppväcka och stimulera intresset för allmänna angelägenheter. Vidare borde överenskommelsen med radiotjänst ändras så, att radiotjänst utan hinder av bestämmelserna kan verka för en fri och verkligt upplysande debatt i brännande kulturfrågor, däribland i första hand de politiska.

Jag är helt överens med dessa motionärernas synpunkter men ännu mera överens med en kritik, som framkommit i Radiotjänsts egen tidning Röster i Radio. Det är väl ett tidens tecken, att man släpper fram en så från kritik som denna, där man säger — det är redaktör Ladberg som har ordet — att när framtidens historia skall syssla med vår tids radio, kommer man att se, att det i Sverige fanns adel, prästerskap, borgare, bönder, missionsförestån-

*Motioner om
viss översyn
av gällande
avtal mellan
staten och
aktiebolaget
Radiotjänst.*

Motioner om viss översyn av gällande avtal mellan staten och aktiebolaget Radiotjänst. (Forts.)

dare och biskopar. Men var, säger författaren, fanns folket, som arbetade i fabriker och gruvor, i skogar och på hav? Arbetarna utgöra hälften av Sveriges befolkning, heter det vidare, men trots detta äro program om arbetare, för arbetare och med arbetare som medverkande ytterligt sällsynta. De tillfällen, då arbetarna kunna känna igen sig själva, sina problem och sina tankar i svensk radio kunna lätt räknas, och arbetarrörelsen — den märkligaste och betydelsefullaste av våra folkrörelser — disponerar praktiskt taget aldrig någon tid i programmen. Massor av dramatik i borgerlig miljö går årligen genom högtalaren, men var finns proletärdramatiken? Bönderna ha sina jordbruksprogram om söndagarna, aktieägarna få fondbörsnoteringar varje dag, barnen få barnprogram och kvinnorna speciella kvinnoprogram, men när förekomma program, som äro särskilt avsedda och lämpade för vårt lands största socialgrupp? Det kommer serier om den svenska skogen och den svenska lyriken; när få vi en serie om den svenske arbetaren? De kyrkliga högtidsdagarna firas på ett religiöst värdigt sätt, men arbetarklassens enda helgdag, 1 maj — rik på minnen och traditioner — får i nåder ett akademiskt föredrag på tjugu minuter, mindre än uppsalastudenterna kvällen före. Man sänder föredrag om Evangeline Booth och krönikespel om Maria Stuart, men när behandlades Marx, Lenin eller Hjalmar Branting?

Jag är glad, att sådana synpunkter kommit fram i radions egen tidning, även om de icke så mycket inverka på radioprogrammen.

Artikelförfattaren har två saker att framföra, som ligga honom särskilt varmt om hjärtat: ett ökat arbetarinflytande och ett reducerat religiöst inflytande i programsättningen. Framför allt vänder han sig mot tvångsmatningen med morgonandakter före morgonnyheterna.

När utskottet bara vill hänvisa till en utredning, bortser man alltså ifrån att krigets slut har ställt en massa stora frågor på dagordningen, vilka borde få giva eko i radio. Vad denne författare sagt är riktigt. Den bestående produktionsordningen får mycken propaganda i radio. Det har hittills varit otänkbart, att den socialistiska idé, som dock mer än hälften av svenska folket omfattar, på samma sätt får bli synlig i radioprogrammet. När politiska frågor diskuterats, så har det varit på det beständes grund. Vi ha under kriget haft enpartisystem praktiskt taget. Partierna ha varit fyra men dock ett; de ha samverkat i regeringen, och man kan utan risk utlova en femtiolapp till den, som kan märka någon skillnad. Vid valstillfällena ha de fyra partier, som icke haft så värst mycket att anföra mot varandra, släppts fram, medan det femte i riksdagen representerade partiet hittills icke fått äran att i demokratisk ordning framträda vid de andras sida inför ett val. Det har icke hjälpt så mycket, men avsikten att monopolisera radion för detta enhetsparti var alltför tydlig. Och detta, att radion skall tjäna det bestående, har så gått in i det borgerliga medvetandet, att när exempelvis författarinnan Moa Martinson i ett föredrag för icke länge sedan anförde, vad arbetarna anse om metallkonflikten, och i förbigående omnämnde en internationell arbetarsymbol, väckte detta i tidningarnas insändarspalter en diskussion, som ger eko ännu, en diskussion med temat: Får man säga sånt i radio?

Jag medger gärna, att någon förbättring har inträtt. Man har till och med släppt fram en kommunistisk fackföreningsman på sistone. Jag tror, att det inom Radiotjänst finnes krafter, som anse det hittills tillämpade systemet vara på tok. Motionärerna meddela, att riksdagens talmanskonferens avböjt, att riksdagsdebatterna i större utsträckning skola rundradieras, därför att de äro alltför utdragna och för litet dramatiska. Det är ju sorgligt, att riksdagens vördade talmän, våra flitigaste lyssnare, och talmanskonferensen i övrigt, skola

*Motioner om viss översyn av gällande avtal mellan staten och aktiebolaget
Radiotjänst. (Forts.)*

ha fått en sådan uppfattning om våra riksdagsdebatter. Men kanske det vore en impuls till något bättre, om riksdagsmännen visste, att Radiotjänst utan föregående varning då och då ställde in en mikrofon i kammaren. Kanhända debatterna skulle bli mera givande, kanske till och med mera spirituella, om varje riksdagsman visste, att hans ord genom etern fördes till de enskilda väljarna i hans egen valkrets.

Men det är icke bara riksdagsdebatterna det är fråga om. Visserligen har det funnits idédebatter i radio, men med det undantag på sistone som jag nämnde, ha de varit likriktade som alla andra. När man lyssnat någon gång har man märkt, hur väl friserat och slätkammat manuskriptet blivit på förhand. Det har föredragits med snäll innanläsning, en vecka i förväg intalat på stålband i studion. Det har icke varit mycket liv i dessa debatter. När man någon gång snuddat vid arbetarrörelsens problem, har man släppt fram akademiska outsiders, som saknat förmåga att begripa den rörelse, som de skulle presentera inför lyssnarna.

Jag hävdar, att den politiska idédebatten och idédebatten i övrigt i Sverige skulle vinna på att de debatter, som nu föras ute bland folket, också fördes inför radiopubliken och att man då icke glömde bort, såsom man gjorde under valen, att det finnes ett femte parti av icke föraktlig storleksordning i Sverige, som i många avseenden är i opposition mot regeringspolitiken men dock har starkt gehör bland folket. Vi skola snart få en ny regering. Varför icke låta den frågan bli föremål för en radiodebatt? De som tycka, att regeringen skött sig storartat, få hävda det, och de som ha en annan mening böra få hävda denna. Låt andarna drabba samman och giva och taga hugg utan alltför noggrann instudering på förhand! Då tror jag, att vi i väsentlig grad skulle stimulera den politiska idédebatten.

Vi hade nyligen besök av Finlands nya rundradiochef, Hella Vuolijoki. Det händer numera ofta att folk kommer direkt från dödscellen och fängelsecellen till avgörande platser i samhället, och dessa krafter ha mycket att säga som är värt att lyssna till. Jag skall icke referera så mycket av det finska rundradioprogram, som hon skisserade för den svenska pressen, men det var några saker värda att uppmärksamma. Hon talade om att öppna fönstren mot världen, varvid man icke skulle glömma de länder, där man i dessa dagar efter krigets hemsökelse gör ingrepp i den gamla produktionsordningen, därför att det ej går att lösa frågorna på annat sätt, och där man kombinerar den formella politiska demokratien med en ekonomisk och social. Varför skall man icke göra dessa åskådningar och förändringar till föremål för en värdig och korrekt framställning också inför radiopubliken? Det var vidare ett sådant uppslag som att ungdomen, för vilken man nu håller skolmästaraktiga föreläsningar, i stället skulle sätta sig själv som den frågande parten. Man anlitar en minister eller professor eller annan lärare och diverse i samhället ledande personer och låter ungdomen ställa frågorna som de skola besvara. Det är bara ett stickprov på de exempel jag velat föra fram.

Jag har, herr talman, intet yrkande. Jag har bara velat framföra dessa synpunkter för att skicka med dem till den arbetande utredningen men också i ett annat och mera direkt syfte. Jag vill hoppas att dessa synpunkter, vilka icke bara framföras här utan på många andra håll, skola vinna behör vid utarbetandet av radioprogrammen, innan utredningsmaskineriet malt färdigt.

Herr Andersson i Malmö: Herr talman! Det är mycket lätt att kritisera Radiotjänst. Var och en ha vi ju våra egna önskemål som vi vilja framföra. Jag skall för min del gärna erkänna, att jag också tycker, att Radiotjänst haft

Motioner om viss översyn av gällande avtal mellan staten och aktiebolaget Radiotjänst. (Forts.)

för litet av arbetarrörelsens problem och av politiska och sociala frågor. Nu är emellertid förhållandet det, att radion här i vårt land har för närvarande för små resurser för att kunna tillfredsställa alla berättigade anspråk. Det blir väl antagligen även framdeles omöjligt att tillfredsställa alla berättigade anspråk. Men i alla fall har man nu för små resurser att taga upp alla de problem, som vi gärna vilja ha fram.

Jag förstår synnerligen väl, att herr Johansson i Stockholm var misslynt för att kommunisterna icke fingo företräda i fjolårets valrörelse med ett föredrag från deras partis sida. Men kommunisterna ha förut uppträtt i radiodiskussioner. Jag hyser för min personliga del den bestämda meningen, att i de politiska diskussionerna skola naturligtvis också kommunisterna vara med.

Herr Johansson anförde, att utskottet för sin del hade bortsett från att kriget nu var slut, när det tagit ställning till denna motion och beslutat det utlåtande, som här föreligger. Nej, det har utskottet inte gjort, men förhållandet är, såsom vi ha sagt i utlåtandet, att de problem som i motionen ha berörts — politiska angelägenheter och upplysning rörande sociala och samhällsekonomiska spörsmål i radio — äro upptagna till behandling inom radioutredningen. Därför finns det ingen anledning för riksdagen att göra framställningar på nytt, när saken redan är föremål för behandling.

Jag har den övertygelsen att radioutredningen arbetar snabbt och effektivt, det har den hittills visat. Det har t. o. m. blivit en dyrbar erfarenhet för riksdagen att så är fallet, och den erfarenheten blir ännu dyrare vad tiden lider. Då denna utredning således arbetar effektivt och snabbt, kommer den följaktligen att inom en inte alltför avlägsen framtid ha klarat upp dessa problem.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 5.

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 203, i anledning av väckta motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *K. F. Söderdahl* (I:134) och den andra inom andra kammaren av herrar *Svensson* i Stenkyrka och *Engström* (II:249), hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning av frågan om upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi samt framlägga förslag i ärendet för riksdagen.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I:134 och II:249, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige.

Reservation hade avgivits av herrar *Johan Bernhard Johansson*, *Bernhard Nilsson*, *Ekströmer*, *Staxäng* och *Birke*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att motionerna I:134 och II:249 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr **Svedman**: Herr talman! Den omständigheten att jag är den ende av Gotlands riksdagsmän, vars namn icke återfinnes under den motion som för-

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

anlett det utskottsutlåtande, som kammaren nu går att behandla, torde tarva en förklaring.

Motionärerna ingå på en skarp kritik mot det rederiföretag, som sedan lång tid tillbaka ombesörjer sjöförbindelserna mellan Gotland och det övriga Sverige. För att ge en bakgrund till denna trafik, sådan den i dag är och under senare år har upprätthållits, skall jag be att i korthet få lämna en historik över det ifrågavarande kommunikationsföretaget och dess verksamhet. Ångfartygsaktiebolaget Gotland — så är namnet — bildades 1865 i maj månad och har alltså nyligen fyllt 80 år. Till en början ombesörjde bolaget trafiken endast med Stockholm efter den genaste vägen, genom Södertälje kanal, vars slussar bestämde båtarnas storlek. Sedan ett tjugotal år tillbaka är emellertid Södertälje kanal ombyggd, och slussarna ha ett helt annat utseende och annan storlek och släppa nu igenom mycket större båtar. När nynäsbanan för ett fyrtiotal år sedan öppnades för trafik erbjöd även sjötrafiken nya vägar.

I början av bolagets tillvaro var trafiken relativt blygsam, men den har efter hand växt och utvecklats som allt annat. Ett tiotal år efter bolagets bildande anskaffades en större båt. Den visade sig emellertid för stor för trafiken, som ännu inte vuxit in i ett sådant fartyg, varför detta insattes på en annan trade, nämligen mellan Visby och Stettin.

På 1880-talet och ännu mera på 1890-talet blev den materiella utvecklingen på Gotland stark, framför allt sedan sockerbruket kommit till och järnvägsnätet vuxit ut. Bolaget skaffade så ångaren »Hansa», som nyligen förolyckades, och öppnade trafik på andra platser än Stockholm: Norrköping och Kalmar. Längre fram ökades tonnaget med ännu en båt. Detta skedde året före första världskrigets början, men efter 1914 och under kriget blev passagerartrafiken minimal. Man hade inte då som under det andra världskriget den stora beredskapen på Gotland, som krävde kommunikationer, varför den nya båten såldes till Sveabolaget och sattes in på finlandstraden; den förolyckades i början på 1918 på grund av isskruvning i Östersjön och sjönk under resa mellan Stockholm och Mäntyluoto. Sedan dess har tonnaget vid tre tillfällen ökat med nybyggnader — 1923, 1928 och 1936.

Tack vare dessa moderna båtar och tack vare den omständigheten att de varit så många — fem, sex stycken — har förbindelsen med Visby kunnat upprätthållas inte bara med Stockholm via Nynäshamn utan med Stockholm direkt, med Kalmar och Norrköping, sommartiden med ända till sex turer i veckan på Kalmar och ett par veckoturer på Norrköping. Denna fördelning av förbindelsenätet är givetvis en fördel jämfört med en kommunikationsled som endast trafikeras mellan två ändpunkter. Skall man, som motionärerna tyckas önska, gå in för en förbindelseled mellan Nynäshamn och Visby i statlig regi, blir det givetvis bara denna förbindelse, ty staten kommer med säkerhet inte att sörja för något annat än post- och övrig befordran den snabbaste vägen mellan Gotland och fastlandet. Däremot har den distribution av trafiken, som gotlandsbolaget kunnat ombesörja, givetvis varit till fördel inte minst för exportörer av livsmedel från Gotland, särskilt spannmål, då möjlighet därmed har beretts att snabbt och bekvämt transportera spannmål till de stora kvarnarna både i Norrköping och i Kalmar, liksom bolagets båtar gått ut till Salt-sjökvärr och kvarnen Tre Kronor, en fraktfart, som en i statlig regi driven förbindelseled mellan Nynäshamn och Stockholm inte skulle bekymra sig om.

Motionärerna påstå att »antalet båtar i trafik och antalet turer ha varit alldeles otillräckliga för att tillgodose trafikbehovet». Formuleringen innebär en klar överdrift men innehåller en viss sanning. När kriget bröt ut och beredskapen sattes in, visade det sig att trafiken ökade starkt. Samtidigt mins-

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

kades tonnaget med över 50 % därigenom att marinen rekviderade ett av bolagets fartyg, och det största — motorfartyget Gotland — måste läggas upp av brist på drivmedel. Tonnaget minskades då från 4 552 ton till 2 226 ton. Att under sådana förhållanden förebrå bolaget att båtarna i trafik och antalet turer varit alldeles otillräckliga är givetvis dålig logik. Ty om jag binder ihop benen på en löpare så att han bara kan ta ut halva steglängden och sedan säger: han kan inte springa, vi måste skaffa en annan löpare, så gör jag honom orätt och bedömer honom inte efter de förutsättningar han i själva verket har utan efter förutsättningar som man berövat honom. Så har skett här.

Motionärerna sätta in kritiken på följande punkter: fraktsatserna, som äro för höga, anordningarna för tredje klass passagerare, som äro otillfredsställande, turisttrafiken, som har trängt den så att säga inhemska trafiken åt sidan, samt slutligen bolagets påstådda monopolistiska ställning; bolaget har monopol på trafiken mellan Gotland och fastlandet, sägs det. Jag skall ta varje punkt för sig.

Vad frakttaxorna beträffar — det gäller särskilt livsmedelsfrakterna — gör man en jämförelse mellan fraktsatsernas storlek i fråga om orter, som ligga lika långt från Stockholm som Visby. Linköping t. ex. ligger lika långt från Stockholm som Visby, men, heter det, frakterna från Visby till Stockholm för vissa livsmedel ligga 100 % högre än dem från Linköping till Stockholm. Ja, men man glömmer att det inte är risk för minor och torpeder i »farvatten» mellan Linköping och Stockholm, man glömmer att det skall betalas omlastningskostnader och hamnpengar då det gäller sjötrafik. Och den krigsriskensättning som för närvarande utgår har medfört att en matros på en gotlandsbåt har, skulle jag tro, omkring 100 % högre inkomster än en banvakt eller en stationskarl vid statens järnvägar. Att under sådana förhållanden frakten på båtarna måste ställa sig dyrare än på tåget är väl tämligen naturligt.

Emellertid har kommerskollegium, efter att ha hört ett flertal handelskamrarnas, fastslagit, att frakttaxorna för gotlandstrafiken ligga i ett gynnsamt läge, enär bolagets taxehöjningar inskränkt sig till 25—30 % av förkrigsnivån, medan kustlinjernas taxor med priskontrollnämndens medgivande höjts från 50 till 100 %. Bolaget säger självt att dess omkostnader under åren 1940—44 ökat med 43 %. De som nu anmärkt på taxornas storlek äro huvudsakligen vissa lantmannasammanslutningar på Gotland. Men från intet håll har, enligt vad bolaget meddelar länsstyrelsen, någon framställning gjorts om förhandlingar för åstadkommande av lägre taxor. Man har alltså inte gjort någon ansträngning för att få ned taxorna på båtarna genom hänvändelse till vederbörande.

Den andra punkten där motionärerna sätta in sin kritik gäller anordningarna för däckspassagerare. På båtar förekommer det, åtminstone på svenska båtar i inhemsk trafik, tre olika klasser för passagerare. Det är första klass hyttplats, andra klass hyttplats och däcksplats. Däcksplats har hittills inte medfört sängplats och inte heller särskilda kojutrymmen, utan det har varit vad namnet anger, en plats på däck. Man har först under senare år med den ökade trafiken och större fartyg försökt att gå till mötes en önskan att bereda bättre förhållanden även för däckspassagerare. Bolagets senaste fartygsförvärv har genomgått en förändring inombords, så där kan man bereda ett större antal däckspassagerare även sängplats, och på de övriga båtarna har man för avsikt att bereda samma förmån åt dessa passagerare, men dessa ombyggnader som påbörjats ha ännu inte slutförts.

Nu kan det här anmärkas att andra klass hyttplats ligger i ett prisläge, som motsvarar tredje klass sovvagn på tåg. Den som åker på tåg och köper tredje

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

klass sovvnagnsbiljett reser alltså med båt till Gotland i andra klass hytt samma sträcka för samma pris. Nu har som sagt under kriget utrymmet ombord varit trångt, den saken är obestriddig, därför att det pågått trupptransporter, avlösningar, permissionsresor, etc. Men den omständigheten att dessa transporter kunnat utföras av gotlandsbåtarna har medfört att staten besparats avsevärda summor mot vad den skulle ha fått betala, om försvarsstaben nödgats förhyra särskilda fartyg för dessa behov. Och en sak är då säker, nämligen att de trupptransporter, som skett med Gotlandsbolagets båtar och tagit några timmar i anspråk, varit ett paradiset jämfört med de sjötransporter, som soldater i de krigförande länderna under månader ha måst underkasta sig; några klagomål härvidlag ha heller inte tidigare hörts av.

Eftersom tiden är långt framskriden skall jag, herr talman, vara så summarisk jag kan. Jag kommer sålunda nu till turisttrafiken. Motionärerna hålla före att turisttrafiken av bolaget medgivits för stort utrymme, så att den »in-hemska» trafiken eftersatts. Ja, turisttrafiken har spelat en stor och väsentlig roll i Gotlandsbolagets historia. Den man som under mer än trettio år varit den ledande kraften inom ångbåtsbolaget har jämväl varit ordförande i Gotlands turistförening — den första lokala turistföreningen i Sverige — och genom framsynthet och kloket har han här förenat intressen, som jag ber att med några ord få belysa.

Gotland började i slutet av förra seklet tilldra sig ett visst intresse i rese-livet. Det kom om somrarna allt mer växande kontingenter från Finland och från det övriga Sverige, så småningom även från grannländerna och andra länder. Öns sommarklimat, solen, luften och havet verkade attraherande på dem som ville tillbringa sommaren på en vilsam och rekreerande ort. Vetenskapsmän, inte minst botanister, sökte sig dit på grund av floran, men framför allt var det Gotlands kulturhistoria som drog folk. Sedan nu Nürnberg är bombat torde Visby vara den enda stad som kan presentera en ringmur, sådan som den som omger Visby sedan 800 år tillbaka. Det var dessa ur turist-synpunkt värdefulla egenskaper, som man tog tillvara då man arbetade upp turisttrafiken. Det blev allt mera folk som for till Gotland om somrarna, och ökningen har varit så stark, att den från slutet på 90-talet, då man beräknade att 5 000 sommarresande turister foro över, stigit till 40 000 år 1939. Det är denna trafik som enligt bolagets uppgift mer än andra trafikinkomster möjliggjort tonnageets förnyelse.

Bolagets senaste båt byggdes vid Kockums varv 1936 för halvannan miljon kronor och torde vara i alla avseenden fullt modern och knappast överträffas av ett nybygge för dagen i statlig eller i enskild regi. Turisttrafiken var emellertid inte bara ett bekymmer med hänsyn till båtarna, utan det gällde också att ta emot de resande skarorna, när de kommo till målet. Därför gick turistföreningen i författning om att pensionat, hotell och enskilda rum ställes till förfogande. Det fanns ett stadshotell som ägdes av enskild man. Det övertogs av ett dotterbolag till ångbåtsbolaget, det moderniserades och let presenterar sig nu, skulle jag tro, som ett av de bättre i den svenska landsorten i med Visby jämförliga städer. Några kilometer norr om Visby anlades Snäckgärdsbaden, en fullt kontinental anläggning, som uppskattats inte minst av den internationella turisttrafiken. Även denna anläggning har gjorts till vad den är av ångbåtsbolaget. Härigenom har Visby stad icke blott sluppit ifrån bekymret med stadshotell utan också inom sin hank och stör fått ett mondänt havsbad utan någon som helst ekonomisk insats. På detta sätt sörjde man för en trafik, som vid krigsutbrottet 1939 räknade 40 000 som-

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

marturister. Det är, som sagt, väsentligen tack vare denna turistström, som ångbåtsbolaget har kunnat giva gotlänningarna det tonnage, som de sedan mer än 20 år sett snabbt växa och fullkomnas.

Man beräknar att turisttrafiken medfört inkomster på omkring 2 miljoner kronor om året till Gotland. Givetvis ha trafikmedlen tagit det mesta, men jämväl många andra ha fått del därav. Turistföreningen har sört för att det blivit reda och ordning i turistlivet på Gotland. En särskild tjänsteman har anställts för den saken, och denne har bl. a. inspekterat alla de pensionat, som vilja ha turistföreningens rekommendationer. Inspektion sker av alla enskilda rum, som uthyras till resande o. s. v. Turistföreningen har upprättat s. k. vandrarhem på Gotland, och i sommar står ett nytt sådant i Visby färdigt. Allt detta har gjort, att de, som ha rest till Visby och Gotland, ha trivts mycket bra. Det finnes uttalanden i samband med denna motion från bl. a. resebyrå Reso och Arbetarnas bildningsförbund, vilka under många år ordnat med resor sommartiden till Gotland. De resande ha där omhändertagits och fått logi, och man har ordnat med utflykter. Både Reso och A. B. F. ha i anledning av de nu framkomna motionerna lämnat bolaget sitt odelade erkännande, som uttryck för den erfarenhet de under många år haft som trafikanter på gotlandsbåtarna.

Under de sista 25 till 30 åren har varje år ett flertal skolresor företagits till Visby. De ungdomar som deltagit i dem ha i regel haft däcksplats. Sommartiden tager en resa mellan Nynäshamn och Visby 7 timmar. Då vädret är vackert är en natt ombord med däck som fast plats under fötterna icke alls någon påkostande färd. Tvärtom. Det har också visat sig, att man tidigare icke klagat på det sätt, varpå t. ex. dessa ungdomar från idrottsföreningar och A. B. F. o. s. v. färdats med båtarna på däcksplats.

I utskottets utlåtande heter det: »Skäl synes också, enligt utskottets mening, föreligga för en omprövning huruvida den använda båtmaterielen fyller de anspråk, som kunna ställas på fartyg, använda för så viktiga transportuppgifter som Gotlandsbolagets, och båtleder med så påfrestande väderleksförhållanden som dem mellan Gotland och fastlandet.» Jag kommer därför nu till båtmaterielen. Under de 80 år, som bolaget haft fartyg i trafik, har ingen olycka till sjöss inträffat, som krävt människoliv förrän Hansa-katastrofen, och jag betvivlar att »Hansa» hållit sig flytande längre tid, även om den gått i statlig regi. Den omständigheten att bolaget haft en sådan lyckosam historia beror nog icke bara på en slump. Det beror på båtarnas beskaffenhet, d. v. s. på materielen, och på befäl och besättning. De i trafik varande fartygen äro alla helt byggda för traden, för sjögång, isgång och för navigering i de hamnar, som de anlöpa. Jag har sett, att man framkastat tanken på färjetrafik. Ingenting är mera orimligt än att tala om sådan trafik mellan Nynäshamn och Visby. De som känna förhållandena veta, att det icke är möjligt att bygga färjeläge i Visby eller där navigera med större båt än den största och nyaste av Gotlandsbolagets båtar.

Utskottet hade kunnat vända sig till fartygsinspektionen för erhållande av upplysning om båtarnas beskaffenhet. Utskottet finner i de utlåtanden, som avgivits av Sveriges redareförening och Föreningen Sveriges inrikessjöfart, något helt annat än vad utskottet här givit uttryck åt. Det säges nämligen där, att gotlandsbåtarna äro bland de bästa fartyg, som vi ha i Östersjön och i svenska handelsflottan. För en del år sedan, innan bilarna konkurrerat ut kusttrafiken — då alltså sjötrafiken på Stockholm var livligare än nu — inträffade ibland, då det varit storm eller det förekommit något dygns tjocka att stockholmstidningarna per telefon förhörde sig, hur det varit med sjöfarten

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

i Sandhamn, Furusund och i Landsort. Från Landsort svarades då ofta, att på de sista 12 eller 20 timmarna har intet fartyg passerat här, »utom gotlandsbåten förstås, den går ju alltid». Efter den hårda isvintern 1941—1942, då så gott som hela Östersjön var tillfrusen, åhörde jag ett föredrag av befälhavaren för statsisbrytaren Ymer. Han redogjorde för kampen mot isarna och hjälpen åt sjöfarten och yttrade i en parentes att »inga båtar följde oss så bra som gotlandsbåtarna». Sådana omständigheter verifiera ett annat omdöme än det som ligger i utskottets formulering.

Gotlandsbolaget har icke monopol på gotlandstrafiken. Men den, som sköter sig bra, är det icke lätt att konkurrera med. Det finns icke något förbud för annat företag att öppna trafik och konkurrera med gotlandsbåtarna. Det har också skett tid efter annan, men vederbörande ha icke hållit ut så länge. Vad det beror på, ja, det är icke så lätt att säga, om man icke vill godtaga den omständigheten att allmänheten, som rest med dess båtar och skickat varor med dem, haft förtroende för bolaget.

All mänsklig makt missbrukas mer eller mindre, och jag vill icke förneka, att man kan draga fram fel, som förtjäna kritik även beträffande detta företag. Men till övervägande, för att icke säga till överväldigande delen har det skött sig så, att det borde vara förtjänt av den trafikerande allmänhetens tacksamhet.

Det har framhållits, att bolaget har en god ekonomi. Det har avsatt pengar för byggandet av ett nytt fartyg. Det har delat ut till aktieägarna 10 procent under en följd av år, men det har också funnits år, då ingen utdelning ifrågakommit. I allmänhet kan man säga, att bolaget på ett föredömligt sätt skött sig ur de synpunkter, som ett företag av denna beskaffenhet bör i första hand betraktas, nämligen från trafikanternas och fartygsmaterielens.

Den attack, som nu göres, har till bakgrund en diffus känsla av att »om vi få en utredning ha vi kanske utsikt att få billigare frakter». Men järnvägsstyrelsen skriver i sitt utlåtande, att järnvägsstyrelsen för sin del icke kan utlova billigare frakter, om förbindelserna komma att skötas av staten, d. v. s. av järnvägsstyrelsen. Trafikanterna ha också i stort sett varit nöjda. Det kan verifieras. Båtmaterielen har varit fullgod enligt vad fartygsinspektionen och andra sakkunniga kunna intyga. Personalen torde ha behandlats på ett sätt, som hedrar bolaget som arbetsgivare. I detta sammanhang beklagar jag, att kammarens värderade ledamot, herr Lindberg, icke är här i kväll, ty han skulle säkerligen på denna punkt kunnat ge ett belysande omdöme.

Sedan ha vi skatterna, som också är varje bolags angelägenhet och en sådan av mycket stor betydelse. Som skattskriften i Visby stad har jag naturligtvis ingen anledning önska att en skattebetalare, som i kommunalskatt under senare år betalat 40 000 à 45 000 kronor per år i skatt, skall elimineras och efterträdas av staten.

Så ha vi aktieägarna. Ja, dessa bör ett väl skött bolag icke heller försumma, i varje fall är det icke något fel att det blir utdelning, om därmed ingen annans rätt trädes för nära.

Jag har, herr talman, icke något som helst inflytande på Gotlandsbolagets ledning, utan mitt uppträdande här är, som jag sade i början av mitt anförande, endast avsett att giva en förklaring till, varför jag icke står bland motionärerna. I de utlåtanden, som infordrats i anledning av motionerna, ha länsstyrelsen i Gotlands län, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, Gotlands handelskammare, Stockholms, Södermanlands och Östergötlands samt Smålands och Blekinge handelskammare, kommerskollegium, Sveriges redareförening och Föreningen för Sveriges inrikessjöfart avstyrkt motionerna. Tillstyrkt

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

motionerna, eller rättare tillstyrkt en utredning, ha Sveriges lantbruksförbund och Gotlands föreningsnämnd, vilken är en sammanslutning av vissa ekonomiska lantmannaföreningar på Gotland. Dessa institutioner ha förmodligen resonerat så, att en utredning kostar oss ingenting. Den kan kanske medföra billigare frakter som resultat och varför då motsätta oss en sådan?

Remissvaren på motionerna ha, enligt min mening, blivit varken mer eller mindre än ett förtroendevotum för bolaget, som utan varje form av subvention under 80 år fullföljt sin uppgift. Den utredning, som kammaren nu kommer att besluta, kommer att bekräfta detta förtroendevotum, och därför skulle egentligen jag icke motsätta mig en sådan utredning, men jag har den principiella uppfattningen, att jag icke kan biträda en utredning, som är onödig och överflödig, därför att jag anser att riksdagen bör ha annan användning för tid, krafter och pengar, och därför, herr talman, kommer jag att rösta för reservationen.

I detta anförande, varunder herr förste vice talmannen övertagit ledningen av förhandlingarna, instämde herr *Birke*.

Herr **Andersson** i Malmö: Herr talman! Den sena tiden gör att de anföranden, som komma att hållas efter herr Svedmans, måste göras så kortfattade, som det överhuvud taget är möjligt.

Jag fick den uppfattningen, att herr Svedman ansträngde sig i hög grad för att försvara de nuvarande trafikförhållandena mellan Gotland och fastlandet. Han fann, så vitt jag kunde förstå, allt vara gott och väl som det är. Emellertid äro de motioner, som i detta fall föreligga, ett uttryck för det missnöje, som är till finnandes bland befolkningen och troligen inom stora delar av befolkningen på Gotland. Det är klagomål, som kommit därifrån, som givit anledning till dessa motioner. När man har klagomål från en eller annan landsända rörande trafikförhållandena, anser jag dessa klagomål böra synas noga, och om klagomålen visa sig berättigade bör man också tillmötesgå dessa framställningar. Det allmänna, i detta fall staten, har därför skyldighet att undersöka, hur det verkligen ligger till i fråga om trafikförhållandena mellan Gotland och fastlandet, och att undersöka om det är bra som det är och, om det behöves förbättringar, undersöka vilka förbättringar som böra göras. Det är egentligen detta, som utskottets utlåtande går ut på, då utskottet påyrkar en förutsättningslös och allsidig utredning rörande dessa ting. Jag anser icke, att vi som bo på fastlandet böra bortse från de synpunkter, som i detta fall anförts av representanter för betydande delar av den gotländska befolkningen.

Jag skall ett litet ögonblick gå in på de avgivna yttrandena och även säga ett par ord om bolagets skötsel. Jag skall dock icke beröra den ekonomiska sidan därav. Den berördes i hög grad av herr Svedman. Man kan ju konstatera, att bolaget givit 10 procents utdelning sedan 1917 utom år 1928, då man utdelade 9 procent. Jag tänker beröra bolagets sätt att sköta trafiken. Här har, som herr Svedman mycket riktigt anförde, goda vitsord givits bolaget från handelskamrarna — jag tror de äro sex stycken som yttrat sig — från Sveriges redareförening och från länsstyrelsen. De ha uteslutande goda ord att säga om bolagets skötsel i, jag tror, alla avseenden. Men det har också, som redan erinrats om, kommit anmärkningar, och dessa ha kommit från representanter för den gotländska befolkningen, sådan den är representerad i Gotlands föreningsnämnd. Dessa anmärkningar ha även upptagits och understrukits av Sveriges lantbruksförbund. Det är endast en punkt, som jag skulle vilja beröra, och den punkten tycker jag är väsentlig i fråga om dessa anmärkningar. Det gäller anordningarna för 3-klass-passagerarna. Det kan icke

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

hjälpas, att man måste konstatera, när man tagit del av de handlingar, som i detta fall föreligga, att när det gäller däckspassagerarna, d. v. s. 3-klasspassagerarna, äro trafikanordningarna i hög grad otillfredsställande. Passagerare som blivit placerade på däcksplats ha, när det varit hårt väder och regn, blivit hänvisade till lastrummet. Vem som helst, som närmare studerar detta lastrum — jag vet för övrigt inte av vad anledning det kommit att döpas till »Valdemarsgraven» — kan få en föreställning om att de, vilka resa som däckspassagerare på båt mellan Gotland och fastlandet, långt ifrån kunna känna sig tillfredsställda med trafikförhållandena. På en av båtarna, nämligen den största, som byggdes 1936, äro emellertid förhållandena något bättre än på de övriga fartygen. Jag vill i detta sammanhang särskilt framhålla för herr Svedman att utskottet, då det ger sig in på att kritisera båtmaterielen, därmed inte avser stabiliteten utan just de anordningar på båtarna, som äro otillfredsställande i de avseenden, som jag nu här nämnt och som utskottet närmare varit inne på. Man kan enligt min mening inte komma ifrån dessa anmärkningar beträffande denna trafik.

En av de övriga anmärkningar, som i ärendet framställt av Gotlands föreningsnämnd, gäller den förda taxepolitiken och då i första hand beträffande jordbrukets produkter. Jag skall inte närmare gå in på dessa problem, då det kanske blir andra som komma att göra detta. Jag vill endast säga, att de rätta förhållandena måste komma fram under den kommande utredningen. Genom denna skall man kunna bedöma rimligheten av den taxepolitik, som förts, och man kan även få uttrönt möjligheterna till en omläggning till billigare taxor.

Jag nämnde nyss att en av båtarna, nämligen »Gotland», vilken är senast byggd och därför modernast, kan betecknas som tillfredsställande. Denna båt är emellertid den enda av bolagets fartyg, som man kan ge det betyget. I det utlåtande, som i ärendet inkommit från bolaget, nämner bolaget att det nu har planer på att anskaffa nya och bättre fartyg. Följaktligen har bolaget också planer på att förbättra trafikanordningarna. Häri ligger emellertid ett indirekt erkännande av att förhållandena inte äro bra som de nu äro, utan att bolaget måste vidta anordningar för att förbättra trafikförhållandena.

Man kan emellertid knappast, vilket utskottet i hög grad fäst sig vid, behandla denna fråga isolerad för sig, utan man måste se den i samband med frågorna om förstatligandet av järnvägsnätet på Gotland och nynäshamnsbanan. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande beträffande frågan om ett statligt övertagande av denna båttrafik framhållit, att om det bleve ett statligt övertagande av dessa järnvägar, skulle det uppstå vissa fördelar om statens järnvägar finge sköta även båttrafiken. Järnvägsstyrelsen förklarar därför, att den, när detta förstatligande ägt rum, icke skulle ha någonting emot en utredning om statens övertagande av ifrågavarande båttrafik mellan Gotland och fastlandet. Nu kan man fråga sig, hur länge det skall dröja innan frågan om förstatligandet av dessa järnvägar blir aktuell? Jag tror för min del att det inte kommer att dröja så länge. Varför skulle man då inte redan nu kunna sätta i gång med denna utredning rörande sjöfartsförbindelserna antingen det nu skall ske i statens regi, nämligen av statens järnvägar, eller på något annat sätt? Enligt min uppfattning vore det synnerligen klokt att verkställa en sådan utredning nu innan bolaget vidtar några mer omfattande och dyra dispositioner i fråga om anskaffande av nya fartyg o. s. v. Ett eventuellt förstatligande skulle nämligen i annat fall kunna komma att ställa sig dyrare för staten än det annars skulle vara.

Jag vill i övrigt tillägga att utskottet, såsom det står i klämman, önskat att

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

den begärda utredningen skall vara »allsidig och förutsättningslös». Utredningen skall således inte enbart avse frågan om ett statligt övertagande av denna trafik utan även frågan om denna trafiks bedrivande på annat sätt. Utskottet har enligt min uppfattning följaktligen tillfredsställt de rimliga anspråk, som man kan komma att ställa även från bolagets sida. Bolaget borde för resten, om nu bolaget under alla dessa år skött sig så utomordentligt väl som herr Svedman framhållit, vara angeläget om att få sin skötsel av denna trafik synad i sömmarna av en utredning.

Herr talman! Jag hemställer om bifall till utskottets förslag.

Herr Svensson i Stenkyrka: Herr talman! Då jag tillhör motionärerna i denna fråga, skall jag först be att till utskottet få framföra motionärernas tacksamhet för den välvilja, som utskottet ägnat motionen. Jag vill samtidigt uttala ett beklagande av att min kamrat på gotlandsbänken, herr Svedman, inte ansett sig kunna framföra ett sådant tack. Jag vill också tacka för den förståelse som utskottet visat för denna, en av Gotlands mest betydelsefulla frågor. Ärendets vikt framgår även av utskottets motivering.

Denna fråga är inte av i dag. Den har vid åtskilliga tillfällen diskuterats och på olika sätt ventilerats. Det har, som vi motionärer anför i den föreliggande motionen, närmast varit de jämförelsevis höga fraktkostnaderna samt de dåliga förhållandena för däckspassagerarna, som givit anledning till klagomål.

Själv hade jag kunnat nöja mig med blott ett tack till utskottet, men efter herr Svedmans tämligen långa, allmänt hållna anförande känner jag mig föränlåten att försöka göra en liten analys av de motiv, som synas mig ha varit vägledande för herr Svedmans inställning i frågan och hans yrkande om bifall till reservationen i ärendet.

Herr Svedman nämnde någonting om de skatteintäkter, som Visby stad skulle gå förlustig, om sjöfartsförbindelserna med Gotland blevo förstatligade. Jag medger att det givetvis ligger en viss sanning i detta påstående. Men man får inte överdimensionera denna fråga, därför att den skatteintäkt, som Visby stad här åtnjuter, utgör dock en ganska ringa procent av den årliga sammanlagda utdebiteringen inom Visby stad. Dessutom vill jag tillägga att vid avgörandet av en fråga som denna med dess betydelse för hela länet får inte en enskild kommuns skatteintressen sättas i förgrunden.

Under herr Svedmans anförande fick jag den uppfattningen, att herr Svedman sökte göra sig till talesman för en viss principiell inställning, när han helt föraktligt förklarade, att ett statligt företag inte kunde driva denna linje bättre än ett enskilt. Jag trodde eljest att diskussionen, då det gäller den statliga verksamheten och våra kommunikationer, nu skulle vara avslutad. Även om det råder delade meningar om statens övertagande av enskild verksamhet i allmänhet, så lär det väl dock vara en tämligen enhällig mening om att staten är lämpligare än enskilda att handha sådana uppgifter, som man kan rubricera som allmännyttiga, dit exempelvis post, telegraf och annan samfärdsel hör.

När riksdagen 1939 beslöt att landets järnvägsnät skulle förstatligas, var väl inte meningen att Gotland såsom en koloni skulle lämnas utanför? Jag tror, att herr Svedman vid närmare eftertanke ändå ger mig rätt däri, att även vi på Gotland böra komma i åtnjutande av samma fördelar, som statsmakterna bereda andra bygder i vårt land och deras invånare.

Herr talman! Utskottets yrkande sammanfaller visserligen inte helt med motionärernas. Men vad utskottet i sin motivering anför överensstämmer helt

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

och hållet med vad vi motionärer åsyfta. Jag tar för givet, att en eventuellt blivande utredning kommer att i sitt arbete vägledas av de synpunkter som utskottet här anför. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr **Håstad**: Herr talman! Jag begärde ordet endast för att avge en kortare deklARATION.

Jag har självfallet, när det gällt de socialiseringsdiskussioner som förts här under de senaste veckorna, varje gång röstat med mina meningsfränder. Jag måste emellertid finna, att den fråga, som här i dag föreligger till behandling, är av en annan karaktär än de tidigare. Här gäller det inte näringslivet i vanlig mening, utan här gäller det att sörja för trafikförbindelserna mellan Gotland och en gränsbygd, en mycket utsatt gränspost. Härvid måste enligt min mening synpunkterna bli annorlunda än i de andra socialiseringsdebatterna.

Den debatt, som förts i dag i denna kammare och förut i pressen och utskottet, har närmast varit en process, huruvida bolaget rätt gått i land med de uppgifter det åtagit sig. Efter genomläsning av handlingarna i målet har jag fått den uppfattningen, att det mesta i den kritik, som av motionärerna framförts mot bolaget, kunnat tillbakavisas. Jag måste dock personligen göra den inskränkningen, att mina erfarenheter från resor till och från Gotland givit vid handen, att det varit svagt sörjt för den personliga bekvämligheten för många resande och att denna bekvämlighet i varje fall inte kunnat jämföras med vad en tredjeklass passagerare på järnväg åtnjuter. Jag tycker emellertid, att det är ganska ofruktbart att föra denna diskussion. I stället för att se bakåt i tiden bör man se framåt. Då har jag ingen annan konklusion att göra, än att jag finner att staten måste ha ett större ansvar för att sörja för förbindelserna mellan fastlandet och Gotland, än då det gäller att sörja för järnvägsförbindelser mellan olika orter på fastlandet, där invånarna dock kunna ta sig fram på många olika sätt, om inte gående så med bil, cykel, hästskjuts eller något annat färdesätt till lands.

Jag finner därför att det i detta ärende framförts tillräckliga skäl för den utredning, vari utskottets förslag utmynnar. Jag vill särskilt ta fasta på att utskottet här inte stannat inför en socialisering som enda alternativ eller för en socialisering in blanco. Utskottet har i stället tydligen tänkt sig denna utredning såsom ganska förutsättningslös och förutsätter i varje fall olika möjligheter, då det exempelvis gäller att tillvarata gods- och personbefordringsintressena. Jag kan således mycket väl tänka mig att lösningen av dessa trafikproblem kan ske på så sätt att personbefordringen Nynäshamn—Visby kommer att ske på en statens båt, under det att godstrafik och turisttrafik kunna med lika stor fördel omhänderhas av bolaget.

Herr talman! Jag vill till sist betona, att jag haft denna min uppfattning rörande Gotlands förbindelseproblem långt innan den nu förda diskussionen om Gotlandsbolaget kommit upp. Jag betonar ännu en gång att jag inte ser denna fråga som en vanlig socialiseringsfråga, utan fastner som en ömtålig nationell kommunikationsfråga. Jag kommer därför att rösta med utskottet.

Herr **Engström**: Herr talman! Med hänsyn till den sena timmen och då saken redan från olika håll belysts är jag ledsen att jag icke får säga vad jag hade tänkt ge uttryck åt och berett mig på att säga.

Jag har emellertid fäst mig vid ett av de remissyttranden, som går emot

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

förslaget, och det är länsstyrelsens yttrande. Länsstyrelsen tvivlar på att ett statligt företag skall kunna sköta det hela bättre eller i varje fall lika bra som det enskilda bolaget här. Det förvånar mig, att statens främsta representant har en sådan inställning till staten och dess möjligheter. Länsstyrelsen gör allt för att bevisa, hur bra Gotlandsbolaget skött verksamheten. Den uttalar, att den icke så väl känner till, hur stark stämningen är för den utredning, som begärts i motionerna, men framhåller, att bolaget har 525 aktieägare på Gotland, vilka i varje fall önska att bolaget fortsätter sin verksamhet. Ja, tänk, 525 aktieägare finns det på Gotland! Men bakom motionerna stå Gotlands två största politiska partier. Vidare har Gotlands föreningsnämnd, som är en representation för de flesta av jordbrukets organisationer på Gotland, uttalat sig för en utredning, den socialdemokratiska distriktskongressen likaså. Det torde därmed kunna anses fastslaget, att flertalet av Gotlands befolkning står bakom motionerna. Detta känner icke länsstyrelsen till. Det tyder icke på att länsstyrelsen har verklig kontakt med folkstämningen. Länsstyrelsen beklagar sig också — och herr Svedman var även inne på den saken — över att Visby stad skulle förlora en del skatter genom ett förstatligande. Jag vill i detta sammanhang påpeka, att Visby stads nuvarande myndigheter icke äro så rädda för den saken. Ordföranden i stadsfullmäktige och ordföranden i drätselkammaren ha varit med om att tillstyrka motionerna. Dessa skatter, som Visby stad icke skulle få, utgöra ju en indirekt beskattning av dem som resa och ha fraktkostnader.

Jag skall, trots att det är sent, säga några ord om passagerartrafiken överhuvud taget och särskilt tredjeklass-passagerartrafiken. Jag har rest många gånger fram och tillbaka till Gotland, förr i tredje klass men nu, sedan jag fått förmånen att resa gratis, i den bästa klassen. Jag har sett, hur illa folk farit på dessa båtar. Jag själv har haft lyckan att icke vara sjösjuk, och därför har jag, när jag rest i tredje klass, kunnat hjälpa mödrar med barn, som åkt i tredje klass, mödrar som varit dödssjuka och icke kunnat taga vara på sina barn. Det är för resten icke alls länge sedan jag hade erfarenheten att resa i tredje klass. I fjol, då jag en gång hastigt bestämde mig för att resa hem, fanns det ingen hyttplats ledig, och jag måste därför taga den plats som fanns. Det var så överfullt med passagerare på båten — det kan nu inte bolaget hjälpa — att det icke fanns en sittplats, mycket mindre plats i Valdemarsgraven, d. v. s. lastrummet. Jag var icke utrustad för en båtresa på däck. Nattetiden är det ju på vintern ganska kallt på sjön, och det fanns icke en filt att få låna. Jag gick därför till kaptenen och frågade, om jag kunde få sitta i matsalen, där det var varmt och fanns en bra soffa. Nej, det gick icke alls för sig. Denne kapten är en mycket human man — ehuru det att döma av hans svar icke kan låta så — men han hade icke befogenhet att tillåta något dylikt. Vi tre motionärer sutto en gång en vinternatt på nynäshamnståget och inväntade gotlandsbåten. Den hade ishinder — det kan heller icke bolaget hjälpa — men bolaget hade en uppvärmd båt, som låg i Nynäshamn, och det hade varit humant, om vi fått plats där — vi hade dock löst sovplatsbiljett. Detta fingo vi emellertid icke. Det har varit strama villkor, som gällt för detta bolag.

Nu talar jag bara om passagerartrafiken. Det har funnits anledning att göra mycket anmärkningar även på annat än den, även på fraktförhållandena, men jag talar om passagerartrafiken för att visa, att vi motionärer ha en annan erfarenhet och en annan kännedom än handelskammare i Småland och alla möjliga som yttrat sig. Vi äro sakkunniga och känna till förhållandena, vi som ständigt ha varit med.

Motioner angående upprättande av sjöfartsförbindelser mellan Gotland och fastlandet i statlig regi. (Forts.)

Det har sagts här, att det icke är fråga om något monopol härvidlag. Men bolaget har skött om, att det haft monopol på frakt av de varor, som ovillkorligen måste fraktas med bolagets båtar. Tack vare att det haft kontinuerlig trafik — det har funnits annan trafik också — har bolaget haft monopol. Herr Svedman nämnde, att ett nytt bolag försökt sig på trafik men att det icke hållit på så länge. Nej, det har icke hållit på länge alls. Och varför? Jo, därför att gotlandsbolaget satte ned sina frakt- och biljettpriser så lågt, att det snart konkurrerade ihjäl det andra bolaget, och sedan gingo frakterna och biljettpriserna upp igen.

Bolaget har skött sig bra, säger man. Ja, visst har det skött sig bra. Med ett insatskapital av 1 050 000 kronor har man sedan 1917 delat ut 2 824 500 kronor. Nog har bolaget skött sig bra! Men vem har betalat dessa 10 % varje år? Det ha de som fraktat gods och det ha resenärerna gjort. När en aktieägare vid bolagsstämman i år framlade det behjärtansvärda förslaget, att man skulle i stället för 10 % dela ut 5 % och lämna 5 % till hansakatastrofens offer, var man opsykologisk nog att avslå detta. Man beslöt i alla fall en utdelning av 10 %. Ja, nog har bolaget skött sig bra!

Jag kan i övrigt instämma i vad herr Svensson i Stenkyrka anfört. Jag skall icke gå in på saken ytterligare och framföra vad jag här har antecknat — jag har lovat att bara tala i sju minuter, och jag tror att de nu äro gångna. Jag beklagar, att jag icke får säga mer av vad jag hade tänkt säga i denna sak.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Svedman: Herr talman! Herr Svensson i Stenkyrka påstod, att jag skulle ha sagt, att jag icke trodde att staten skulle kunna sköta trafiken lika bra som ett enskilt bolag. Gentemot detta vill jag säga, att jag yttrade, att staten nog kommer att intressera sig och sörja för förbindelsen Nynäshamn—Visby men att det enskilda bolaget tack vare flera enheter i sitt tonnage kunnat upprätthålla utom förbindelsen Visby—Nynäshamn även förbindelse med Stockholm direkt och med Kalmar och Norrköping, vilket jag anser vara en avsevärd fördel för trafikanterna. För att upprätthålla daglig förbindelse mellan Nynäshamn och Visby krävas minst tre fartyg. Om dessa icke få vara sämre än det bästa av dem som nu stå till förfogande, skulle jag tro, att det blir en historia på 8 å 9 miljoner kronor i byggnadskostnader. Det gör att staten förvisso icke kommer att intressera sig för annat än den förstnämnda förbindelsen, och detta kommer att bli till nackdel för särskilt de gotländska trafikanterna. Det var det jag i förbifarten påpekade. Det skulle icke falla mig in att säga, att jag icke tror att staten skulle *kunna* sköta trafiken Nynäshamn—Visby lika bra som ett enskilt bolag.

Gentemot herr Engström vill jag säga, att jag också har hört talas om och sett refereras i tidningarna det förslag, som framkom vid bolagsstämman, men man bör samtidigt meddela, att gotlandsbolaget har, när det gäller hansakatastrofens offer, varit mycket frikostigt i fråga om att fullgöra de skyldigheter bolaget haft gent emot dem. Jag beklagar ännu en gång, att icke herr Lindberg i Stockholm är med här i kväll. Han skulle ha kunnat ge belysning åt ett och annat, som förekommit i denna debatt.

Efter härmed slutad överläggning gav herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtagandet fogade reservationen; och biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 6.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets memorial, nr 23, angående den slutliga prövningen av ett från 1944 års riksdag vilande grundlagsförslag;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 212, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändringar i bestämmelserna rörande rekreationsresor mot nedsatt avgift för viss personal i övre Norrland jämte i ämnet väckt motion;

nr 213, i anledning av väckta motioner angående fria resor för värnpliktiga vid tjänstledighet eller permission;

nr 214, i anledning av väckt motion angående tillsättande av en parlamentarisk kommission inom försvarsväsendet;

nr 215, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 för avveckling av den förstärkta försvarsberedskapen;

nr 216, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1945/46 till socialstyrelsen jämte i ämnet väckt motion;

nr 217, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag för budgetåret 1945/46 till Fångvårdsanstalterna: Avlöningar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 218, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till Statens sinnessjukhus: Avlöningar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 219, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till utbildning av personal inom den halvöppna barnavården;

nr 220, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående provisoriskt lönetillägg och tillfälligt barntillägg under budgetåret 1945/46 till vissa befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 221, i anledning av väckt motion angående anslag till en psykiatrisk-röntgenologisk undersökning av visst klientel vid statens tvångsarbetsanstalt å Svartsjö och statens alkoholistanstalt därstädes;

nr 222, i anledning av väckt motion angående inrättande av väntehem åt ensamstående blivande mödrar;

nr 223, i anledning av väckta motioner angående sjukvårdspersonalens utbildning och befordringsmöjligheter m. m.;

nr 224, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1945/46 till läroanstalterna för blinda och dövstumma m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 226, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om extra ordinarie landskanslisten R. Björkmans löneklassplacering;

sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande, nr 4, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring av lagen den 6 juni 1924 (nr 361) om samhällets barnavård och ungdomsskydd (barnavårdslag), m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om värnskatt för budgetåret 1945/46 jämte i ämnet väckta motioner;

nr 55, i anledning av väckt motion om uttagande av en engångsskatt på förmögenhet;

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 30 juni 1943 (nr 493) om begränsning i vissa fall av skatt till staten, jämte en i ämnet väckt motion; och

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 3 §§ förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt befrielse för riksbanken från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld m. m.

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kristillägg för budgetåret 1945/46, såvitt angår anslag till kristillägg under tolfte huvudtiteln med undantag av kristillägg till personal å indragningsstat;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsreglering för föreståndare och vissa lärare vid statsunderstödda skolor och med dem samorganiserade arbetshem för bildbara sinnesslöa m. fl. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 54, angående ersättning till två riksdagsvaktmästare vid inkallelse till militärtjänstgöring; och

nr 55, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret framställning om inrättande av vissa nya ordinarie tjänster i riksgäldskontoret;

första lagutskottets utlåtande, nr 47, i anledning av väckta motioner angående utredning om centralisering och rationalisering av försäkringsverksamheten m. m.;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 74, i anledning av väckta motioner om ändring av behörighetsvillkoren för ordförande, ledamot eller suppleant i arbetslöshetsnämnd;

nr 76, i anledning av väckt motion angående reformering av lösdriverilagstiftningen; och

nr 77, i anledning av väckt motion angående utredning om förkortning av arbetstiden vid skift- och nattarbete samt vid arbete under jord m. m.; samt

jordbruksutskottets utlåtande, nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den framtida organisationen av den av Svenska vall- och mosskulturföreningen bedrivna verksamheten m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

§ 7.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från statsutskottet:

nr 352, i anledning av riksdagens år 1944 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden den 1 juli 1943—30 juni 1944; samt

från första lagutskottet:

nr 403, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 23 § lagen den 15 juni 1933 (nr 343) om ungdomsfängelset, m. m.;

nr 404, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i 9 § utsökningslagen; och

nr 405, i anledning av väckta motioner angående förbättring av tomträttsförfarandet såsom upplåtelseform beträffande kommunernas och statens markområden.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 11.45 e. m.

In fidem
Sune Norrman.

Måndagen den 18 juni.

Kl. 4 em.

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr andre vice talmannen.

§ 1.

Justerades protokollet för den 12 innevarande juni.

§ 2.

Föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets memorial nr 23 samt statsutskottets utlåtanden nr 212—224.

§ 3.

Föredrogs statsutskottets memorial, nr 226, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om extra ordinarie landskanslisten R. Björkmans löneklassplacering.

På därå av herr andre vice talmannen given proposition beslöt kammaren att redan vid detta sammanträde till avgörande företaga ifrågavarande, endast en gång bordlagda ärende.

Härefter blev den av utskottet i detta memorial föreslagna voteringspropositionen av kammaren godkänd.

§ 4.

Herr andre vice talmannen meddelade, att enligt överenskommelse, som träffats mellan kamrarnas talmän, den gemensamma omröstning, för vilken voteringsproposition blivit av riksdagen godkänd, komme att äga rum vid plenum torsdagen den 21 innevarande juni.

§ 5.

Föredrogos, men bordlades ånyo sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 4, bevillningsutskottets betänkanden nr 54—57, bankoutskottets utlåtanden och memorial nr 51—55, första lagutskottets utlåtande nr 47, andra lagutskottets utlåtanden nr 74, 76 och 77 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 73.

§ 6.

Herr andre vice talmannen lämnade på begäran ordet till

Interpellation.

Herr **Jansson** i Örebro, som anförde: Herr talman! Den 10 maj beslutade medicinalstyrelsen återkalla legitimationen för dr Georg Tallhagen, Karlskoga, samt förordna att han enligt lagen om behörighet att utöva läkarekonsten § 4 andra stycket skall sinnesundersökas.

Anledningen till medicinalstyrelsens ovannämnda beslut var en den 28 april 1944 inkommen anmälan från arméöverläkaren. Denna anmälan grundar sig på en skrivelse från fältläkare M. Boberg, vari denne redogör för en inspektion, som han företagit tre dagar efter det han begärt dr Tallhagens avskedande från befattningen som läkare vid Bofors platsbefälstab. Denna inspektion, liksom nämnda avskedande och anmälan till medicinalstyrelsen hade föranletts av en anklagelseskraft från fo-läkaren Harry Danielsson, Örebro.

Denna senare skrivelse är, liksom dess anklagelsepunkter, högst anmärkningsvärd. Redan skrivelsens inledning: »Beder härmed vördsamt få — utan att gå officiell väg — anmäla en inspektion, som jag i dag företagit vid divisionsstabens sjukhus i Karlskoga», anger skrivelsens privata natur. Det måste betraktas som oriktigt av en militärläkare i ansvarig ställning att ej gå officiell väg, då det gäller allvarliga anmärkningar mot en kollega.

I nämnda skrivelse säger dr Danielsson, att det »synes» honom som dr Tallhagen vore »så uttalat schizoid och paranoid att han omedelbart bör få en ersättare» och »undrar» om dr Tallhagens tillstånd icke förryckt hans medicinska tänkande. Som stöd för sitt förmenande anger han exempel på medicinska ordinationer av dr Tallhagen. I de fall dessa exempel äro konkret återgivna visa de sig vara effektiva och ej ur annan synpunkt anmärkningsvärda. I övriga fall äro dr Danielssons medicinska anmärkningar uteslutande insinuanta som t. ex. hans yttrande: »Han har komponerat ihop en ganska härresande host-medicin.» Detta får utgöra en anklagelse utan att angivaren besvärat sig med en analytisk redogörelse för den härresande medicinen. Det är också svårt att ur medicinsk synpunkt förstå det bärande i följande anklagelse: »Anstränger den trevliga men förtvivlade sköterskan med att laga dietmat till 4 ulcuspatienter, som han har liggande på sjuksalarna.» Dr Danielsson sammanfattar slutligen sina medicinska anmärkningar mot dr Tallhagen i följande: »Har de mest fantastiska idéer om att hans terapi måste vara så effektiv som möjligt och har föga insikt om det nödvändiga och berättigade i att följa 'Anvisningar vid handhavandet av arméns läkemedel'. Han måste gå sin egen linje, och det går ej att tala honom till rätta, vilket jag givetvis försökt.»

Grunden till dr Danielssons anmärkningar mot dr Tallhagen gäller således den senares praktik vid militärförläggningen och att densamma varit allt för omsorgsfull mot därvarande patienter. Han har tydligen skött dessa efter samma principer som sina civila patienter. Om detta icke står i överensstämmelse med »Anvisningar vid handhavandet av arméns läkemedel» bör detta icke vara komprometterande för dr Tallhagen, utan för dessa anvisningar.

Jämte dessa anmärkningar bifogade också dr Danielsson ett stenografiskt referat av ett föredrag, som hållits av dr Tallhagen. Av flera omständigheter att döma är detta referat felaktigt och missvisande. Enligt uppgift rör det sig om ett två timmars kåserande anförande, hållet utan förberedelse och på order av militärbefäl. Då anförandet, enligt uppgift, refererats av otränad stenograf, vilken själv förklarar sig ha »bättrat på» stenogrammet, och då detsamma gott kan uppläsas på mindre än 20 minuter, måste det vara både ofullständigt och missvisande. Dr Danielssons återopande av detta anklagelsematerial ter sig mycket egendomligt, då dr Tallhagen enligt uppgift förvägrats justera detsamma.

Interpellation. (Forts.)

I ovannämnda anklagelseskrift skriver dr Danielsson: »Nu kommer det svåraste. Hur skall man bli av med karlen utan att hans sjukligt stegrade självkänsla såras till det ena eller andra raseriutbrottet?» Men i dr Bobergs inlägga till arméläkaren, vilken vidarebefordrat densamma till medicinalstyrelsen, heter det: »Tallhagen visade sig vara omöjlig att tala till rätta — fo-läkare Daniels-sons skildring av honom är ingalunda överdriven — men han förklarade sig i alla fall nöjd att bli avlöst fr. o. m. $17/4$.» Detta bevisar dr Danielssons bristande omdömesförmåga i vad det gäller dr Tallhagens sinnesbeskaffenhet och att dr Boberg i denna sak talat mot bättre vetande.

Anklagelserna mot dr Tallhagen äro sålunda av sådan art, att man måste ifrågasätta huruvida medicinalstyrelsens åtgärd kan vara motiverad. I medicinalstyrelsens av Kungl. Maj:t avfordrade utlåtande av den 11 december 1944 erkännes också, att styrelsens viktiga åtgärd icke på något sätt har karaktären av bestraffning för fel eller försummelse. Efter detta uttalande återstår endast angivarnas insinuationer och subjektiva omdömen.

Att dr Tallhagen nöjaktigt utövat läkarkonsten bestyrkes av den spontana petitionsrörelse som i anledning av medicinalstyrelsens åtgärd kom till stånd bland hans patienter och deras anhöriga och som utmynnade i en besvärsskrivelse till Konungen undertecknad av 1 800 personer. Befolkningen i Karlskoga och Degerfors är mycket beroende av hans praktik, och då han också är den mest omtyckte läkaren har det på dessa platser blivit ett allmänt folkkrav att medicinalstyrelsens åtgärd upphäves.

I anslutning till vad som ovan anförts anholder jag om andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för socialdepartementet få framföra följande frågor:

1) Anser departementschefen att de mot dr Tallhagen gjorda anmärkningarna utgöra sådan grundad anledning, vilken avses i lagen om behörighet att utöva läkarkonsten 4 § andra stycket?

2) Om så icke är fallet, är då statsrådet beredd att ingripa för att genom undanröjande av medicinalstyrelsens åtgärd återge dr Tallhagen behörighet att utöva läkarkonsten?

Denna anhållan bordlades.

§ 7.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets utlåtanden:

nr 225, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till avlöningar vid de allmänna läroverken m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 228, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till anordnande av provisoriska lokaler för länsstyrelsernas folkbokföringsavdelningar;

andra lagutskottets utlåtande, nr 75, i anledning av väckta motioner angående utredning om speciallagstiftning i syfte att effektivt hjälpa personer, som skadats under militär beredskapstjänstgöring, respektive deras anhöriga; samt

särskilda utskottets utlåtande, nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av folkbokföringen, dels ock en i ämnet väckt motion.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.13 em.

In fidem
Sune Norrman.

Tisdagen den 19 juni.

Kl. 4 em.

§ 1.

Herr talmannen meddelade, att herr Sundström i Vikmanshyttan, som vid kammarens sammanträde den 13 innevarande juni med läkarintyg styrkt sig från och med den 14 i samma månad tills vidare vara hindrad att deltaga i riksdagsgöromålen, denna dag åter intagit sin plats i kammaren.

§ 2.

Justerades protokollen för den 13 innevarande juni.

§ 3.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 225 och 228, andra lagutskottets utlåtande nr 75 samt särskilda utskottets utlåtande nr 1.

§ 4.

Föredrogs den av herr Jansson i Örebro vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet, i anledning av medicinalstyrelsens beslut att återkalla viss läkares legitimation.

Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till denna anhållan dels ock på avslag därå; och fann herr talmannen den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Jansson i Örebro begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren avslår herr Janssons i Örebro ifrågavarande anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit sagda anhållan.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, vadan votering medelst omröstningsapparat

verkställdes. Därvid avgåvos 35 ja och 31 nej, varjämte 10 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså avslagit ifrågavarande anhållan.

§ 5.

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Jag hemställer att kammaren ville besluta, att två gånger bordlagda ärenden skola å morgondagens föredragningslista uppföras i följande ordning, nämligen först konstitutionsutskottets memorial nr 23 samt därefter särskilda utskottets utlåtande nr 1, statsutskottets utlåtanden nr 212, 215—220, 224, 225 och 228, sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 4, bevillningsutskottets betänkanden nr 54—57, bankoutskottets utlåtanden och memorial nr 51—55 och jordbruksutskottets utlåtande nr 73, varefter övriga ärenden uppföras i den ordning, i vilken de förekomma å dagens föredragningslista.

Denna hemställan bifölles.

§ 6.

Till bordläggning anmälades riksdagens kanslideputerades memorial, nr 2, angående tillämpningsföreskrifter beträffande riksdagsmännens resor.

§ 7.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från statsutskottet:

nr 354, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag för budgetåret 1945/46 till instituten för socialpolitisk och kommunal utbildning och forskning m. m.;

nr 355, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

nr 395, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1945/46 till avlöningar vid musikaliska akademien med musikhögskolan;

nr 396, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa byggnadsfrågor m. m. inom ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde;

nr 397, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående slutlig reglering av riksstaten för budgetåret 1944/45 m. m., i vad propositionen avser ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde;

nr 399, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ämbetsbyggnad för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och luftfartsstyrelsen;

nr 400, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa investeringar i telegrafverkets fond och luftfartsfonden för budgetåret 1945/46;

nr 401, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av ett radiohus i Stockholm;

nr 421, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa byggnadsarbeten m. m. för försvaret;

nr 426, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för H. B. E. Eriksson m. fl. från betalningsskyldighet;

nr 427, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av mark för vissa oljelagringsanläggningar; och

nr 429, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tandvården vid försvaret;

från bevillningsutskottet:

nr 444, i anledning av väckt motion angående vissa beskattningen av inkomst av skogsbruk berörande frågor, i vad motionen avser uppskov med taxering av inkomst genom avyttring av avverkad brännved och massaved;

från andra lagutskottet:

nr 415, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående de av internationella arbetsorganisationens konferens år 1944 vid dess tjugusjätte sammanträde antagna rekommendationerna, såvitt angår rekommendationerna nr 67—70; och

nr 416, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av krigsfamiljebidragsförordningen den 30 juni 1942 (nr 521); samt

från jordbruksutskottet:

nr 406, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln gjorda framställningar om anslag till lantbrukshögskolan;

nr 407, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till trädgårdsundervisningen;

nr 408, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning för skador till följd av Tämnares översvämning m. m.;

nr 409, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m.;

nr 410, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av viss del av kronoparken Restad i Älvsborgs län m. m.; och

nr 411, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändring i grunderna för lån från jordbrukets maskinlänefond m. m.

Vidare anmäldes och godkändes riksdagens kanslis förslag

dels till riksdagens skrivelse, nr 384, till Konungen angående val av två ledamöter i styrelsen över riksdagsbiblioteket och suppleanter för dem;

dels ock till riksdagens förordnanden:

nr 385, för ledamoten av riksdagens första kammare herr Åke Ernst Vilhelm Holmbäck att vara ledamot i styrelsen över riksdagsbiblioteket;

nr 386, för ledamoten av riksdagens andra kammare herr Frans Ferdinand Severin att vara ledamot i styrelsen över riksdagsbiblioteket;

nr 387, för ledamoten av riksdagens första kammare herr Bror Adam Nilsson att vara suppleant för en av riksdagen utsedd ledamot i riksdagsbibliotekets styrelse; samt

nr 388, för ledamoten av riksdagens andra kammare herr Elis Wilhelm Håstad att vara suppleant för en av riksdagen utsedd ledamot i riksdagsbibliotekets styrelse.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.12 em.

In fidem
Sune Norrman.