RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1901. Andra Kammaren. N:o 28.

Onsdagen den 1 maj.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de i kammarens sammanträde den 24 nästlidne april förda protokoll.

§ 2.

Föredrogs och hänvisades till Riksdagens särskilda utskott n:o 1 herr *H. Anderssons* i Vestra Nöbbelöf motion n:o 186.

§ 3.

Föredrogs och godkändes särskilda utskottets n:o 3 memorial, n:o 9, angående aflöning åt dess tjenstemän och vaktbetjening.

§ 4.

Föredrogos hvart för sig och blefvo af kammaren godkända lagutskottets utlåtande, n:o 42, i anledning af väckt motion om sådan ändring i lagen om hemmansklyfning m. m. den 27 juni 1896, att egostyckning och jordafsöndring må kunna ega rum å till bergslag hörande skogsmark, som undergått storskifte, derå laga fastställelse kommit;

statsutskottets utlåtanden:

n:o 69, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af den kronan tillkommande jordegareandel i grufva;

n:o 70, med anledning af *dels* Kongl. Maj:ts framställning om anslag till ordnande och registrerande af vissa handlingar i kammararkivet, *dels ock* väckt motion angående inspektion af vissa embetsverks arkiv m. m.;

n:o 71, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till beredande åt lappar inom Enontekis socken af Norrbottens län af eftergift i viss dem åliggande ersättningsskyldighet;

n:o 72, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till bekostande af en undersökning rörande de sinnessjuke i riket;

n:o 73, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående fördelning af besparingar å sjette hufvudtitelns anslag till jordbruket, handeln och näringarna;

n:o 74, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för tillgodoseende af åtskilliga behof vid veterinärinrättningen i Skara;

n:o 75, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till nybyggnads- och ändringsarbeten m. m. vid Malmöhus läns sjukvårdsinrättningar i Lund; och

n:o 77, angående ej mindre vissa utaf Kongl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar vid statens redan trafikerade jernvägar, än äfven en i anledning häraf inom Riksdagen väckt motion; samt

lagutskottets utlåtande, n:o 43, i anledning af justitieombudsmannens framställning angående ändrade bestämmelser rörande handläggning af lagfarts- och inteckningsärenden.

§ 5.

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror.

Till afgörande förelåg häruppå särskilda utskottets n:o 2 memorial, n:o 8, med föranledande af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande n:o 6, i anledning af väckta motioner angående skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förbundna faror

I berörda utlåtande hemstälde utskottet om Andra Kammarens förklarande

att kammaren beslutit, att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, om och i hvad mån föreskrifter lämpligen kunna meddelas *dels* till förebyggande deraf att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, *dels ock* i syfte att kontroll må komma att utöfvas å beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör.

Vid memorialet hade reservation anmälts af herrar *Widén* och *Öhngren.*

Sedan utskottets hemställan upplästs, anförde

Herr Smith: Herr talman, mina herrar: Då utskottet i denna sin enkla motivering icke tagit någon hänsyn till hvad vi i våra motioner begärt, nemligen att förslag till lag i berörda hänsenden skulle föreläggas Riksdagen, anser jag, att utskottet derigenom beröfvat Riksdagen hvarje kontroll öfver de åtgärder, som skulle komma att föreslås i nämnda hänseenden, och det måste vara olämpligt.

Vidare anser jag, att om kammaren här, och sedermera Riksdagen i sin helhet, skulle antaga detta utskottets förslag, skulle den

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror. (Forts.)

i stället för alla de fordringar, som uppstälts i våra motioner, endast lemna en tarflig och otillfredsställande ersättning uti ett par af dem berörda afseenden, och derigenom skulle den också förmodligen för en längre tid afklippa alla ytterligare försök att få en behöflig och någorlunda tillfredsställande lagstiftning i detta hänseende genomförd.

Med afseende fäst härå, och då i andra länder inom Europa, t. ex. i Frankrike, lärer vara ifrågasatt en lagstiftning i de afseenden, som af mig och herr Kinnman begärts, vågar jag vördsamt föreslå, att kammaren behagade, med ogillande af hvad utskottet föreslagit, afslå dess hemställan, på det att man nästa år må kunna återkomma med ett om möjligt bättre utredt förslag i ämnet.

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Som herrarne behagade finna, har jag reserverat mig mot den utskottets hemställan, som nu föreligger till kammarens pröfning.

Anledningen till denna reservation har varit den, att jag, i likhet med den andra reservanten, har sökt att vid den sammanjemkning, som skulle ega rum, få större hänsyn tagen till de önskemål, som Andra Kammaren i sitt beslut uttalat. Jag hade nemligen önskat, att åtminstone det hade medtagits, som jag m. fl. reservanter förra gången uppstälde såsom vårt förslag, först och främst då uttalandet angående anordnande af besigtningar å fartyg för åstadkommande af mera betryggande kontroll på deras sjövärdighet. Då detta icke lyckades, har jag reserverat mig mot utskottets hemställan; och jag skall nu för min del be att få instämma uti det förslag, som den siste ärade talaren framstälde, nemligen om afslag å utskottets förevarande hemställan, hvarigenom Andra Kammarens förra gången fattade beslut för kammarens del naturligtvis kommer att stå fast.

Jag gör detta äfven af sakliga skäl. Det förhåller sig nemligen så, att hvad kammaren här skulle antaga och besluta, det är i alla fall föremål för Kongl. Maj:ts pröfning. Den hemställan, som utskottet har gjort om åtgärder till förebyggande deraf att kondemnerade fartyg användas i fraktfart, utan att deras sjövärdighet blifvit genom behörigt bevis ådagalagd, den hemställan har redan gjorts af handels- och sjöfartskomitén och sålunda utgör den redan nu föremål för Kongl. Maj:ts beaktande. Likaså i fråga om kontroll å ångfartygs pannor och ångrör. I kommerskollegium hvilar nemligen ett betänkande med förslag till kontroll på ångpannor och således äfven på ångbåtars ångpannor — ett förslag, som hvilat der ganska länge, men, enligt hvad jag fått mig meddeladt, nu lärer vara moget för föredragning och komma före åtminstone i år.

Under sådana förhållanden föreligger icke något sakskäl för att antaga nu förevarande förslag, och då ett sådant antagande tilläfventyrs skulle verka hämmande för de andra åtgärder till betryggande af fartygs sjövärdighet, som jag för min del anser vida angelägnare och om hvilkas vidtagande äfven Andra Kammaren uttalat önskan, skall jag instämma i yrkandet om afslag å utskottets hemställan.

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror. (Forts.)

Herr A. Hedin i Stockholm: Om ett förslag, sådant som detta hade kommit från något annat håll än ett af Riksdagens höglofliga utskott, skulle man hafva varit berättigad att kalla det oförsynt — nu gör jag det naturligtvis icke. Förvånande är det emellertid, att denna kammares ärade representanter i utskottet icke sökt att bättre skydda kammaren och dess beslut, och jag kan icke fatta det annat än som en afsigtlig förolämpning, då utskottet föreslår Andra Kammaren att vid sundt och fullt förstånd och af fri vilja vidtaga en uppenbart grundlagsstridig åtgärd. Riksdagsordningen i dess 63 § uttrycker sig i ordalag, om hvilkas betydelse det icke är möjligt att bona fide hafva mer än *en* uppfattning, när den talar om sammanjemkning af de olika meningarna, nemligen att sammanjemkningsförslaget måste vara af den beskaffenhet, att det föranleder ett nytt beslut af *båda* kamrarne. I stället har nu utskottet hemstält att Andra Kammaren skall frångå allt hvad den i sak särskildt har beslutat, och derjemte, att Andra Kammaren skall frångå, hvad den aldrig *kan* frångå, nemligen Riksdagens rätt att samfäldt med Kongl. Maj:t stifta lag i detta ämne. Nu kan man icke heller säga — enligt hvad alla sakkunniga äro ense om — att någonting i sak skulle förloras derigenom, att ingen framställning till Kongl. Maj:t kommer till stånd, och äfven om så vore, hvilket ju, som sagdt förnekas från alla sakkunniga håll, finge möjligheten att vinna någon, helt liten framgång i den ifrågavarande saken icke sättas öfver respekten för grundlagens bud. Det är vigtigare att upprätthålla denna än att vidtaga någon åtgärd i strid mot grundlagens tydliga bud i den svaga förhoppning, att Kongl. Maj:t skall på administrativ väg i de två frågor, som omhandlas i Första Kammarens beslut, utfärda någon författning, som kunde vara tillfredsställande från deras synpunkt, som önska, att någonting, som verkligen för saken framåt, skall vidtagas.

Men det är icke blott mot grundlagen stydliga bud som utskottet här tillstyrker Andra Kammaren att handla, utan äfven mot en i hög grad stadgad praxis. Jag erinrar mig från ett remarkabelt tillfälle i vår riksdagshistoria, att man ville söka efter ett prejudikat i den rigtning utskottet här går, och man lyckades finna ett sådant, nemligen ett sammanjemkningsförslag från lagutskottet, som kunde jemföras med detta, nemligen en hemställan till ena kammaren att helt och hållet frångå sitt beslut och biträda den andra kammaren, men detta enstaka prejudikat kan icke betyda mycket, och hvad man erinrat derom, att ingenting var vanligare än ett sådant tillvägagångssätt på ståndsriksdagarnes tid, betyder ju alldeles ingenting i betraktande deraf, att förhållandena då voro helt olika och att man då icke hade den tydliga anvisning i fråga om sammanjemkning af kamrarnes olika beslut, som innehålles i 63 § riksdagsordningen.

Jag förenar mig i det yrkande, som framställdes af den förste talaren.

Herr Lundgren: Herr talman! Jag ber att få yttra några ord i anledning af de föregående talarnes anföranden.

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror. (Forts.)

Här har framhållits, att det skulle vara konstitutionelt origtigt att icke Riksdagen eller åtminstone Andra Kammaren i sitt beslut påyrkade, att Kongl. Maj:t skulle för Riksdagen framlägga ett lagförslag i ämnet i fråga om de två punkter, som hafva synts utskottet kunna blifva föremål för båda kamrarnes beslut. Jag ber att i det fallet få erinra, att inom utskottet den bestämda meningen gjort sig gällande, att de två punkter, i fråga om hvilka skrifvelse till Kongl. Maj:t föreslås, utgöra föremål för Kongl. Maj:ts administrativa lagstiftningsrätt, och man har derför icke ansett sig ha skäl att i fråga om dessa ämnen begära framläggande af något lagförslag. Hvad särskildt angår kontrollen deröfver, att icke kondemnerade fartyg användas i fraktfart, sker den tillsyn, som i detta hänseende nu utöfvas utan alla lagbestämmelser genom administrativa åtgärder från kongl. kommerskollegii sida, och vid sådant förhållande hemställer jag, huruvida Riksdagen genom att bifalla utskottets hemställan skulle kunna anses hafva i någon mån gifvit efter i afseende å sina rättigheter.

Hvad vidkommer frågan om beskaffenheten af ångfartygs pannor och ångrör, så är det sant, såsom en föregående talare anmärkt, att denna fråga är föremål för särskild undersökning och att man kan vänta lagförslag härom, men utskottet har emellertid ansett, att det åtminstone icke ligger något oegentligt i att tillstyrka, att man tillkännagifver sin mening om önskvärdheten af en sådan åtgärds vidtagande.

Skälet, hvarför utskottet ansett det lämpligt att inkomma med det föreliggande sammanjemkningsförslaget, är att söka i den omständigheten, att man ansåg för gifvet, att något längre gående förslag icke skulle vinna bifall från Första Kammarens sida, och då tog man saken praktiskt och ansåg, att man borde taga hvad man kunde få för att dock komma ett steg framåt på den väg reservanterna velat anvisa, då man i allt fall icke hade någon utsigt att kunna drifva igenom ett längre gående förslag. Utskottet liksom jag sjelf för min del ansåg, att saken dermed ingalunda vore afklippt. Jag är öfvertygad derom, att med den nu föreliggande framställningen såsom utgångspunkt måhända redan vid nästa riksdag ett nytt förslag i ämnet kan komma fram, och jag vill hoppas, att det då skall vara åtföljdt af en utredning i de afseenden, der sådan nu totalt saknas och utan hvilken Riksdagen icke kan inlåta sig på en lagstiftning af så ömtålig beskaffenhet som den nu ifrågavarande.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr David Bergström i Stockholm: Herr talman! Representanten för utskottets majoritet har framstält såsom sin mening, att de frågor, som blifvit medtagna i Första Kammarens beslut, hvilket utskottet nu velat göra äfven till Andra Kammarens, icke skulle utgöra föremål för lagstiftning af Konung och Riksdag gemensamt.

Jag ber att särskildt med afseende på senare punkten i det skrifvelseförslag, om hvars antagande utskottet hemstält, nemligen om meddelande af föreskrifter i fråga om kontroll å beskaffenheten

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror. (**Forts.**)

af ångfartygs pannor och ångrör, få erinra, att på det område, der vi för närvarande hafva en något så när effektiv kontroll i fråga om ångpannor, d. v. s. beträffande dem, på hvilka bestämmelserna i lagen angående skydd mot yrkesfara äro tillämpliga och hvilka således stå under kontroll af yrkesinspektionen — i fråga om detta område har Riksdagen, säger jag, bestämdt häfdat, att lagstiftningen tillkommer Konung och Riksdag gemensamt, och jag tager för alldeles gifvet, att när frågan kommer att gälla kontrollen å pannor på ångfartyg, Riksdagen kommer att häfda samma rätt.

Jag skall med anledning af hvad den ärade talaren i öfrigt yttrade be att få tillägga några ord. Mig veterligen har knappast någonsin förekommit ett försök att på *detta* sätt besvara en framställning från Andra Kammaren i det syfte, som afses genom de till dess beslut tillagda orden, att regeringen borde »till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill utredningen kan gifva anledning».

År 1890 förelåg en Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändringar i vissa delar af strafflagen och till lag angående ändring i vissa delar af strafflagen för krigsmagten. Båda kamrarne hade godkänt ett reservationsvis framställt förslag, att Riksdagen måtte i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t ville taga i öfvervägande, dels huruvida icke stadgandet i kongl. förordningen angående utvidgad näringsfrihet den 18 juni 1864 om god frejd såsom vilkor för idkande af handel, handtverk eller annat yrke måtte kunna upphäfvas, dels ock om och i hvad mån enahanda vilkor, der det förekomme i andra författningar rörande näringsfrihet må kunna borttagas. Till detta beslut hade Andra Kammaren för sin del fogat följande tillägg: »samt till Riksdagen härom göra den framställning, hvartill utredningen af frågan må gifva anledning.» Då sedermera lagutskottet afgaf förslag till sammanjemkning af dessa beslut gjorde utskottet icke som särskilda utskottet nu, d. v. s. helt och hållet och utan vidare afvisade Andra Kammarens framställning, utan lagutskottet yttrade: »Hvad slutligen angår det af båda kamrarne godkända skrifvelseförslaget, synes Första Kammaren äfven kunna godkänna det af Andra Kammaren beslutade tillägg, hvilket endast innefattar uttrycklig begäran om en åtgärd, som under den i skrifvelseförslaget angifna förutsättning antagligen äfven utan en dylik begäran komme att af Kongl. Maj:t vidtagas.»

Jag skulle kunnat förstå, om särskilda utskottet gått tillväga på samma sätt som lagutskottet gjorde vid ett senare tillfälle, nemligen år 1898. Då förelåg en motion angående åtgärder mot missbruk af vissa äldre aktiebolags rätt att inlösa egna aktier. Äfven i detta ärende hade ett skrifvelseförslag ifrågasatts af båda kamrarne, men derjemte hade i båda kamrarne den frågan bragts på tal, huruvida icke detta ämne borde, i strid mot den mening, som af lagutskottet gjorts gällande, utgöra föremål för Kongl. Maj:ts och Riksdagens gemenssmma lagstiftning. I anledning af skedd återremiss inkom då utskottet med ett utlåtande, deri utskottet, som ej till fullo ville uppge sin ståndpunkt, hemstälde om en skrifvelse till

Angående åstadkommande af bestämmelser till motarbetande af de med sjöfarten förenade faror. (Forts.)

Kongl. Maj:t med begäran, att Kongl. Maj:t måtte *i den mån för ifrågavarande ändamål lagstiftning af civillags natur funnes erforderlig*, förelägga Riksdagen förslag i ämnet.

Jag skulle till och med kunnat förstå, i fall utskottet följt lagutskottet vid ett annat tillfälle, nemligen år 1896, då lagutskottet ställde sig på en något annan ståndpunkt. Det gälde då en väckt motion om ändringar i förordningen angående hushållningen med de allmänna skogarna i riket.

Båda kamrarna beslöto skrifvelser af något olika innehåll, men dock så, att sammanjemkning för den skull kunnat ega rum. »Men» — säger lagutskottet — »å andra sidan förete berörda beslut grundväsentliga skiljaktigheter.»

»Under det att Första Kammarens beslut gifver uttryck åt kammarens uppfattning, att Kongl. Maj:t ensam eger rätt att besluta om sådana bestämmelser som de ifrågasatta, framgår af Andra Kammarens beslut såsom denna kammares mening, att ifrågavarande stadganden äro af beskaffenhet att böra af Konung och Riksdag gemensamt beslutas.»

Sedan fortsätter utskottet: »Denna skiljaktighet är, enligt utskottets tanke, af sådan art, att någon sammanjemkning af kamrarnes beslut ej kan ega rum, vid hvilket förhållande frågan, jemlikt 63 § riksdagsordningen, torde få anses hafva för denna riksdag förfallit; hvilket utskottet härmed för Riksdagen anmäler.»

Jag säger, att jag kunnat förstå, om det särskilda utskottet stält sig på denna ståndpunkt, det hade åtminstone varit en principiel ståndpunkt, en ståndpunkt, som hade af utskottet kunnat häfdas. Men här säger utskottet till Andra Kammaren: Ni har fattat beslut i denna fråga, men vid detta beslut fäster utskottet intet som helst afseende, utan det anmodar Eder utan vidare att frånträda Eder mening både realiter och formaliter och instämma med Första Kammaren.

Jag kan aldrig tänka mig, att detta skall vinna gehör hos Andra Kammaren, och tillåter mig derför att yrka afslag på ututskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Ernst Carlson*, *Kinnman*, *Höjer* och *Nyström*.

Herr Elowson: Kammaren behagade finna, att det beslut, som Andra Kammaren i denna fråga fattat, innehåller fem punkter. Den första af dessa punkter är i afseende på innebörden öfverensstämmande med den punkt, som Första Kammaren för sin del godkänt. Nu framställes från det särskilda utskottet, att Andra Kammaren skall afstå från alla sina beslut i de fyra sista punkterna, och derjemte skall kammaren förklara, att den ordalydelse, som beträffande första punkten användts af Första Kammaren, också godkännes af Andra Kammaren. Således skulle Andra Kammaren helt och hållet i alla afseenden frångå sina förut fattade beslut och biträda den punkt, Första Kammaren antagit i den ordalydelse, hvari kammaren affattat densamma.

Angående åstadkommande af bestämmelser till motverkande af de med sjöfarten förenade faror. (Forts.)

Jag kan för min del icke finna, att detta är någon egentlig sammanjemkning. Man skulle derför kunna sätta i fråga, huruvida icke ärendet borde återremitteras.

Bland de punkter, om hvilka Andra Kammaren särskildt fattat beslut, innehåller den sista och den vigtigaste, att Kongl. Maj:t skulle till Riksdagen inkomma med förslag till de lagbestämmelser, hvartill den begärda utredningen kunde gifva anledning. Det är här fråga om vissa ändringar i sjölagen, och dessa ändringar äro af beskaffenhet att beröra rättsförhållandet mellan medborgare. Det kan således icke blifva fråga derom, att de icke skulle vara föremål för lagstiftning, gemensam för Konung och Riksdag. Nu föreslår emellertid det särskilda utskottet, att Andra Kammaren skulle afstå från denna synnerligen vigtiga begäran. Jag för min del kan icke tro, att Andra Kammaren vill vara med om detta.

Jag skall icke framställa någon begäran om återremiss — såsom jag antydde, att man kunde göra — utan jag skall be att få förena mig med den förste talaren i hans yrkande om afslag.

Jag hemställer sålunda, att Andra Kammaren må, med fasthållande af sitt förut fattade beslut, afslå det nu framlagda sammanjemkningsförslaget.

Med herr Elowson förenade sig herrar *Öhngren* och *Anderson* i Hasselbol.

Vidare till anteckning förekom icke. Efter af herr talmannen framstälda propositioner afslog kammaren utskottets hemställan.

§ 6.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m.

Härefter föredrogs Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 22, med anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m.

Uti berörda inom Andra Kammaren väckta motion, n:o 165, hade herr *P. Waldenström* hemstält, att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags — jernvägar gällande föreskrifter böra af Kongl. Maj:t utfärdas, angående a) skärpta kompetensvilkor för lokomotivpersonalen, såväl hvad angår dess nykterhet och karakter i öfrigt som dess kunskaper i ämnen, hvilka äro af betydelse för dess yrke, samt i sammanhang dermed vidtagande af åtgärder för dess teoretiska utbildning, b) bestämd maximitid för samma personals tjenstgöring, så att en för personalen sjelf skadlig och för den trafikerande allmänheten farlig öfveransträngning förebygges, äfvensom att Kongl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kan gifva anledning.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Utskottet hemstälde

att förevarande motion ej måtte till någon kammarens åtgärd föranleda

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter ordet på begäran lemnades till

Herr Waldenström, som anförde: Det synes mig, som om utskottet icke egnat den fråga, som motionen berör, tillbörlig uppmärksamhet. Att frågan är vigtig dels för lokomotivpersonalen, dels och kanske lika mycket, om icke ännu mer för den trafikerande allmänheten, det torde väl hvar och en vilja erkänna.

Lokomotivpersonalen uppgår, enligt hvad för mig uppgifvits, för närvarande i Sverige till vid pass 3,000 personer. Dess arbete är af den beskaffenhet, att det med rätta säges i en brochyr, som blifvit utdelad här i kammaren, att det väl knappast är något yrke i våra dagar, som »*till sin natur* är så okändt af allmänheten som lokomotivförarens — till och med en stor del af öfriga funktionärer vid jernvägarne äro okunniga derom.»

Det är icke heller på grund af egna insigter, som jag har framstält denna min motion, utan på grund af liflig och enträgen begäran från lokomotivpersonalen sjelf. Det synes mig också vara mycket tänkvärdt, att denna personal sjelf framhåller den närvarande ställningen såsom ohållbar. På sidan 10 i samma brochyr heter det nemligen att »lokomotivpersonalen *såsom kår* har länge insett det ohållbara i det närvarande tillvägagångssättet.»

När lokomotivpersonalen således sjelf begär sådana anordningar, hvarigenom den skulle sättas i tillfälle att förvärfva sig de insigter, som äro nödvändiga för att kunna sköta ett tåg så, att den allmänna säkerheten icke äfventyras — då synes det bra underligt, att utskottet skall komma och säga, att af de närvarande förhållandena icke visat sig några synnerliga olägenheter, och att ett behof af en skrifvelse till Kongl. Maj:t i ärendet icke torde förefinnas!

Nu säger utskottet här först, att det onekligen skulle leda till större trygghet vid jernvägstrafiken, om några bestämmelser i den rigtning, motionären föreslagit, kunde genom Kongl. Maj:ts försorg komma till stånd. Men då må man väl fråga, hvarför icke utskottet under sådana förhållanden kunnat tillstyrka en skrifvelse till Kongl. Maj:t i detta så vigtiga ärende? Utskottet säger visserligen, att kongl. jernvägsstyrelsen är betänkt på att vidtaga åtskilliga åtgärder härutinnan. Ja, jernvägsstyrelsen förklarar, att den är betänkt på detta. Men kongl. jernvägsstyrelsen har många gånger varit betänkt på åtskilliga saker, som ändock låtit vänta på sig ganska länge. Jag har i min motion på sidan 7 vidrört ett dylikt fall. Jernvägsstyrelsen sade sig år 1871 vara sinnad att draga försorg om, att en efter dåvarande förhållanden mera lämpad afhandling angående lokomotiv blefve utarbetad. Om i Riksdagen år 1872 en motion hade väckts om denna sak, skulle alltså utskottet hafva svarat: »jernvägs-

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

styrelsen är sjelf sedan ett helt år tillbaka sinnad att göra detta», samt på denna grund afstyrkt framställningen. Nu hafva 30 år förflutit sedan dess, och, enligt hvad som meddelats mig, är ännu icke den efter nutida förhållanden mera lämpade afhandlingen färdig. Jag undrar, om icke kongl. jernvägsstyrelsen trots sitt goda uppsåt skulle kunna behöfva en påstötning i här ifrågavarande ärende också.

Utskottet säger, att det vill hafva uttaladt, att det anser straffpåföljden för onykterhet kunna göras strängare, t. ex. så sträng som fallet är i England. Men för hvem är det utskottet vill hafva uttalat detta, då utskottet icke vill, att Riksdagen skall uttala det inför Kongl. Maj:t? Att det står i utskottets betänkande, kan naturligtvis icke ha någon betydelse, för så vidt det icke kommer från Riksdagen inför Kongl. Maj:t.

Hvad nu beträffar statens jernvägar, får man emellertid vara tacksam för eller åtminstone nöja sig med, att kongl. jernvägsstyrelsen håller på att utarbeta förslag till vissa förbättringar. Men min motion rör icke allenast statens jernvägar, med hvilka kongl. jernvägsstyrelsen har att göra, utan äfven de enskilda jernvägarne. De enskilda jernvägarne äro mer än två gånger så långa som statens jernvägar, och personalen är också i det närmaste i förhållande derefter.

När det gäller skötande af maskiner på ångfartyg, då har staten tagit befattning med kompetensvilkoren icke allenast för dem, som skola sköta maskinerna på kronofartyg utan äfven för dem, som skola sköta maskinerna på kofferdifartyg. Hvar och en inser äfven, att detta är alldeles nödvändigt för att trygga den trafikerande allmänhetens säkerhet till lif och egendom. Det synes derför, som skulle utskottet hafva haft skäl att, med erkännande af kongl. jernvägsstyrelsens välvilja i detta afseende, likväl med hänsyn till de enskilda jernvägarne tillstyrka en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Nu säger utskottet här, att det vill synas utskottet, beträffande de enskilda jernvägarne, som om det ej vore ur vägen, att samma bestämmelser i förevarande hänseende för dem infördes, som nu äro vidtagna eller påtänkta för statsbanorna. Men hvarför skulle man då icke få uttala detta inför Kongl. Maj:t? När utskottet tycker, att det icke skulle vara ur vägen, då borde väl Riksdagen kunna begära den utredning hos Kongl. Maj:t, som jag föreslagit, och som lokomotivpersonalen i vårt land endrägtigt önskat. Men det vill utskottet icke.

Utskottet säger vidare, att det ej varit utskottet möjligt att bilda sig ett omdöme om, huru en sådan föreskrift som den nu ifrågasatta skulle verka på de enskilda jernvägarnes förhållanden. Ja, hvad är det för en föreskrift jag ifrågasatt? Jag har ifrågasatt, att Riksdagen skulle begära, att Kongl. Maj:t måtte låta genom sakkunnige män utreda, huruvida icke för alla — såväl statens som enskilda bolags jernvägar gällande föreskrifter böra af Kongl. Maj:t utfärdas angående lokomotivpersonalens nykterhet, kompetens, arbetstid m. m. Jag har ju icke ifrågasatt någon bestämd föreskrift alls, utan allenast hemstält om en skrifvelse till Kongl. Maj:t, att han måtte *taga*

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

frågan i öfvervägande, och utreda densamma till lokomotivpersonalens och den trafikerande allmänhetens bästa. Men det vill utskottet icke.

Nu säger utskottet, att det icke kunnat bilda sig ett omdöme om, huru en sådan föreskrift skulle verka på de enskilda jernvägarnes förhållanden. Jag vet icke, hvad det är för förhållanden, som utskottet här tänkt på: om det är *trafikförhållandena*, så måste det väl anses såsom en vinst, om en bättre ordning införes; men är det de *ekonomiska* förhållandena, så må väl detta vara en underordnad hänsyn i förhållande till lokomotivpersonalens och allmänhetens säkerhet.

Men utskottet har sig icke bekant, heter det vidare, att några nämnvärda olägenheter af den nuvarande anordningen hittills förekommit. Ja, det kan ju vara möjligt, att utskottet ingenting vet derom. Men det är likväl något, som annars torde vara *allmänt* bekant, att stora olägenheter vidlåda det nuvarande systemet. Och om icke allmänheten för öfrigt hade kännedom derom, så har väl *lokomotivpersonalen sjelf* den bästa erfarenheten i detta stycke. Denna personal har äfven vid upprepade konferenser uttryckligt och eftertryckligt framhållit olägenheterna, samt yrkat på, att åtgärder måtte vidtagas för att aflägsna dem. Och då tycker jag, att det betyder ganska litet, att utskottets ledamöter icke hafva kunskap om de olägenheter, som härvidlag existera. För min enskilda del skulle jag kunna visa stora packor af bref från olika orter i landet — och det både från allmänheten och från lokomotivpersonalen — som intyga behöfligheten af de åtgärder, som jag i min motion antydt.

Nu tillägger utskottet: »Kongl. Maj:t lärer väl, der så erfordras, icke underlåta att ingripa.» Ja, med ett sådant resonnement skulle man kunna tillbakavisa hvarje förslag om skrifvelse till Kongl. Maj:t. Nyss behandlades här en motion af utskottets ärade ordförande om skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande vården af arkivalier. Då kunde ju statsutskottet hafva sagt: »Det är antagligt, att Kongl. Maj:t, derest så erfordras, icke skall underlåta att ingripa för att ordna den saken.» Men nej. Den tanken har icke hindrat statsutskottet att med anledning af motionen tillstyrka en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Hvad för öfrigt sjelfva saken beträffar, skall jag be att få yttra några ord med anledning af jernvägsstyrelsens skrifvelse, som förekommer på sid. 12 af utskottets utlåtande. Der åberopas först instruktionen. Jag har deremot anfört lokomotivförarekårens eget uttalande i saken, att man nemligen icke är ursäktad dermed, att man framlägger reglementen, instruktioner och cirkulär, som angifva hvad som *fordras* af lokomotivföraren, då man *vet,* att han saknar förutsättningar eller kompetens för att kunna uppfylla, hvad i dessa föreskrifter stadgas.

Vidare säger jernvägsstyrelsen, att den har för afsigt — när det nu ändtligen blir af — att i ett tillägg till instruktionen särskildt framhålla nykterhet såsom ett oeftergifligt kompetensvilkor. Men går jag öfver till yttrandet på sid. 26 från Bergslagernas jernvägsaktiebolag, så anser detta bolag, att icke något sådant kompetensvilkor bör stadgas. Jag hemställer då till herrarne, om det icke

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

vore skäl, att Riksdagen hos Kongl. Maj:t begärde, att han toge itu med denna fråga.

Sedan säger kongl. jernvägsstyrelsen, att det är omöjligt att, såsom motionären har tänkt sig, bestämma lika lång tid alla dagar för en lokomotivförares tjenstgöring. Men *det har ju ingen motionär begärt,* ja icke ens lokomotivförarne sjelfva. Hvad man begärt är blott, att öfver hufvud taget tjenstgöringstiden skall regleras så, att den icke får utsträckas till en onaturlig längd. Att den blir olika lång olika dagar, det är naturligt.

Kongl. jernvägsstyrelsen tillägger, att bestämmelser böra utfärdas om, att arbetstiden i möjligaste mån begränsas. Ja, det är ju hvad jag begärt i min motion. Men om nu styrelsen för statens jernvägar gör något i den vägen, så hafva vi dock qvar alla de enskilda jernvägarne, hvilkas linier äro mer än dubbelt längre än statsjernvägarnes —; de hafva inga sådana stadgar, och att döma af deras uttalanden, synes det icke heller hos dem förefinnas någon vidare villighet dertill.

Bergslagernas jernvägsbolags styrelse yttrar uti sitt svar till utskottet, att »vissa former för reglering af lokomotivpersonalens arbetstid torde kunna uppställas hos oss lika väl som i utlandet». Hvarföre skulle då icke Riksdagen kunna skrifva till Kongl. Maj:t och gå lokomotivförarne till mötes i detta afseende, då de sjelfva begära det och känna, huru nödvändigt det är? Detta är väl något, som de sjelfva bäst kunna bedöma.

Vidare yttrar kongl. jernvägsstyrelsen, beträffande borttagandet af den lagbestämmelsen, att lokomotivpersonalen skall tjenstgöra, »när och hvar helst den dertill beordras», att detta är någonting, som icke kan sättas i fråga; och till stöd derför anför styrelsen, hurusom händelser kunna inträffa, hvilka göra ett sådant stadgande nödvändigt, såsom snöhinder, sjukdomsfall, truppsammandragningar, extratåg och annat sådant. Men detta har ju såväl jag i min motion som lokomotivpersonalen i sina mötesresolutioner tagit i betraktande och erkänt. Lokomotivförarne säga derför, att de yrka ingenting annat, än att till detta stadgande måtte läggas den bestämmelsen, att den nämnda skyldigheten icke må åligga dem, *derest icke omständigheterna tillfälligtvis göra det nödvändigt.* Det är alls ingenting annat, som är ifrågasatt, vare sig af dem eller af mig. Ifrån lokomotivpersonalens sida har också uttalats en verkligen allvarsam klagan öfver det sätt, hvarpå detta stadgande användes. När man frågar en jernvägsstyrelse: »användes detta stadgande hos eder på något kitsligt manér, så att t. ex. en kitslig öfverordnad kan finna det trefligt att pina en lokomotivförare med att beordra honom till extra tjenstgöring utöfver rimliga gränser?» då svarar den naturligtvis nej. Fråga hvilken arbetsgifvare som helst: »hafva arbetarne hos dig någon öfveransträngning att klaga öfver?» och många skola svara: »Nej, visst icke, de äro till hälften lättingar; de sofva bort dubbelt mera tid, än de behöfde.» Men fråga arbetarne sjelfva; då kan man få ett annat svar. Och anställer man en undersökning om, huru det verkligen förhåller sig, kanske man får se,

att icke arbetsgifvarne alltid hafva så rätt, som man från början skulle varit frestad att tro, när man såg dem i ansigtet.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (**Forts.**)

Herrarne hafva fått bland sig utdelad en skrift, utgifven af lokomotivmannaföreningen. Den heter: »Lokomotivföraren». Der står på sid. 10: »Att detta verkligen missbrukas och i hög grad, derom vittna tydligt nog bifogade protokollsutdrag.»

Hvad nu beträffar arbetstiden vid jernvägarne, så förekom 1895 en rättegång med anledning af en jernvägsolycka, och det upplystes under rättegången, att lokomotivföraren, som hade vållat olyckan och som blef dömd till några månaders straffarbete, hade under tre de närmaste dagarne före olyckan haft följande arbetstider: första dagen 14 timmar 15 minuter, andra dagen 16 timmar 25 minuter, tredje dagen 17 timmar 30 minuter. Den hvila, han haft mellan andra och tredje arbetsdagen, var mellan 4 och 4 $^1/_2$ timmar. Jag vill hemställa till herrarne, om det är rimligt, och om det är i öfverensstämmelse med allmänhetens säkerhetskraf att ålägga dessa personer ett sådant arbete eller åtminstone att vägra dem att till Kongl. Maj:t få fram en begäran om undersökning, huru det förhåller sig med denna sak.

Jag skall icke göra yrkande på bifall till min motion, men deremot bestämdt yrka, att motionen måtte, hvad beträffar de privata jernvägarne, återremitteras. Utskottets hela motivering rörande dem är följande: »Beträffande de jernvägar, som tillhöra enskilda bolag, vill det synas utskottet, som om det ej vore ur vägen, att samma bestämmelser i förevarande hänseende för dem infördes, som nu äro vidtagna eller påtänkta för statsbanan. Men då det ej varit möjligt för utskottet att bilda sig ett omdöme om, huru en sådan föreskrift som den nu ifrågasatta skulle verka på de enskilda jernvägarnas förhållanden och då, såvidt utskottet har sig bekant, inga nämnvärda olägenheter af den nuvarande anordningen hittills förekommit, samt då slutligen Kongl. Maj:t väl ej, derest så erfordras, lärer underlåta att ingripa, har utskottet ej heller i denna del kunnat finna en särskild framställning för närvarande af behofvet påkallad.» Jag hemställer, om detta kan kallas ett utlåtande, sådant man har rätt att vänta ifrån utskottets sida. Jag tror det icke. Jag skall derför, som sagdt, be att få yrka, att motionen måtte återremitteras med hänsyn till de privata jernvägarne och deras förhållanden.

Häruti instämde herrar *Nyström, Johansson* i Öja och *Jonsson* i Edsbäcken.

Herr Nordström i Stockholm: Den siste ärade talaren yttrade sig något skämtsamt om jernvägsstyrelsens afsigter. Jag beklagar, att jag först i sammanhang med detta ärende fått kännedom om förslaget angående utarbetandet af den ifrågavarande boken. Men jag kan trösta honom och herrarne för öfrigt dermed, att — sedan nu, såsom den ärade talaren sade, 30 år förflutit — åtgärder äro vidtagna för att åstadkomma en sådan bok.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Vidare ber jag få fästa uppmärksamheten på, att jernvägsstyrelsen insett lämpligheten utaf att lärokurser för lokomotivpersonalen anordnas. Styrelsen lät nemligen 1899, således långt innan denna motion kom till, i Göteborg inrätta en dylik kurs på försök, för att man skulle kunna få någon insigt om, huru man borde ställa med undervisningen. Der meddelades undervisning uti *innanläsning*, *skrifning* (rättskrifning efter diktamen och rapportskrifning), *räkning*, *fysik* (värmelärans elementära begrepp, läran om gaser med särskild hänsyn till vattenånga och dennas användande som drifkraft), *ångmaskinlära* (lokomotivets konstruktion och verkningssätt, de olika maskindelarnes användning, lokomotivpannans skötsel, ångans verkningssätt i cylindrarne, lokomotivets dragkraft, olika bromssystem m. m.). Antalet deltagare i undervisningen, som då var frivillig, var icke mycket stort — endast några och tjugu — men enligt inkommen rapport visade de nit och intresse för saken. Jernvägsstyrelsen, uppmuntrad häraf, anhöll hos Kongl. Maj:t förlidet år, att vid fastställandet af stat för innevarande år anslaget till gratifikationer måtte ökas, detta, bland annat, just för att kunna bereda de personer, som skulle meddela dylik undervisning äfven på andra ställen, någon ersättning; och jernvägsstyrelsen har anbefalt inrättandet inom alla distrikt af dylika lärokurser. Att det ännu icke blifvit genom något cirkulär eller på annat sätt stadgadt, att för befordran till lokomotivförare fordras genomgående af dylik kurs, beror naturligtvis derpå, att man måste hafva något mer erfarenhet af, huru dylika kurser verka och hvad som kan behöfva ändras och förbättras med afseende på desamma, innan en sådan fordran lagligen fastslås. Men gifvetvis kommer bevistandet af dylika kurser alltid att räknas den person till förtjenst, som skall befordras till lokomotivförare. Jag tror således, att motionären och jernvägsstyrelsen i detta afseende haft samma afsigt.

Hvad nykterheten beträffar, är det omöjligt att af personalen fordra absolut nykterhet, i meningen af att den aldrig skulle smaka starka drycker. Det vore rent af orimligt att på en kår på 1,400 à 1,500 personer — ty så stor är statens eldare- och lokomotivförarekår — ställa en dylik fordran.

Men på deras nykterhet kommer att fästas det allra största afseende, hvarför skärpta bestämmelser i detta afseende skola utfärdas. Emellertid vågar jag bestrida, att onykterheten bland denna personal är så stor, som det till följd af en viss agitation, hvilken uppstått på grund af den ärade motionärens påståenden, numera anses. Denna lokomotivförarekår har alltid visat sig vara en aktningsvärd och pålitlig kår, och jag anser mig derför skyldig att å deras vägnar protestera mot de fälda påståendena, att den skulle särskildt utmärka sig för onykterhet. Att det kan finnas individer, som låta ett och annat komma sig till last, det är ju ganska naturligt, ehuru på samma gång mycket beklagligt; men huru sprides kännedomen derom? Jo, en eller annan person tilltror sig att påstå något sådant i ett visst fall, och genast skrifves det i tidningarne. Jag ber emellertid herrarne med försigtighet mottaga sådana påståenden; oftast

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

grunda de sig derpå, att en stationsinspektor ingripit och afstängt en lokomotivförare, som han ansett ej fullt redig, från att fortsätta en resa. Deruti anser man sig hafva ett exempel, men just denna omständighet, att ifrågavarande lokomotivförare afstänges från vidare tjenstgöring, visar ju att det finnes kontroll och att man icke behöfver hysa så stor fruktan som från flera håll antydts.

Beträffande den för lokomotivförare bestämda arbetstid, så finnes vid utskottets betänkande fogad en tabell, som utvisar huru lång arbetstiden är inom första distriktet och ungefär samma arbetstid gäller inom öfriga distrikt. Häraf framgår, att antalet arbetstimmar är ganska begränsadt. Förekommer således en tur, som tager 11 à 12 timmar för en och samma förare, så erhåller han sedan en kortare och enklare tur samt i vissa fall en fridag. För att öfvertyga mig sjelf anmodade jag milkontoret, som har att upprätta tabeller, grundade på lokomotivförarnes egna uppgifter om deras turer och på grund af hvilka uppgifter deras milpengar uträknas, att verkställa en undersökning af arbetstiden. Den gjordes för december månad, som är en af de svåraste månaderna på grund af den stora jultrafiken, och denna undersökning sammanföll i stort sedt nästan helt och hållet med de tjenstgöringsturer, som skola enligt upprättade turlistor förekomma.

Men detta hindrar icke, som sagdt, att man bör utfärda en förordning angående maximitiden, utöfver hvilken i regel arbete icke får ega rum. En sådan föreligger redan — i andra eller tredje korrekturet — icke endast beträffande lokomotivförarne utan äfven i afseende på vissa andra af personalen. Men den måste underkastas en ytterligare granskning, innan man vågar släppa ut den. Således finna herrarne, att jernvägsstyrelsen äfven i detta hänseende vidtagit åtgärder.

Då den ärade motionären nu begränsat sitt yrkande om återremiss till hvad som angår de enskilda jernvägarne, om hvilka jag icke nu vill yttra mig, skall jag icke längre upptaga kammarens tid.

Herr K. G. Karlsson i Göteborg: Herr talman, mine herrar! Då jag inom utskottet deltagit i denna frågas behandling, skall jag anhålla att få yttra några ord för att förklara det slut, hvartill utskottet uti föreliggande betänkande kommit.

Motionären klandrade utskottet derför, att det icke skulle hafva egnat frågan tillräcklig uppmärksamhet. Utskottet har emellertid sökt inhemta upplysningar från olika håll och utskottet var, redan innan det började att behandla frågan, öfvertygadt om att motionärens framställning i och för sig var, såsom utskottet äfven i sitt betänkande framhåller, beaktansvärd. Utskottet har ingalunda kunnat förneka, att missförhållanden existera på det af motionären angifna området, och utskottet har tillika mycket väl insett, att det är af vigt att jernvägspersonalen, och särskildt den på lokomotiv anstälda, icke öfveransträngas, då man vet, att tjenstgöringen på lokomotiv är särdeles ansträngande och upprifvande samt att det är af stor vigt icke endast för personalen utan äfven för allmänheten, att icke

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

öfveransträngning eger rum. Då således utskottet erkänt detta, kan man fråga hvarför icke utskottet tillstyrkt motionen. Svaret härpå är, såsom utskottet äfven i sitt utlåtande upplyser, att jernvägsstyrelsen, särskildt hvad statens jernvägar beträffar, lemnat upplysning om att de af motionären påpekade förhållandena redan tagits i öfvervägande och att i anledning häraf åtgärder vidtagits och komma att ytterligare vidtagas i berörda hänseende.

Jag hade visserligen ämnat yttra mig om de ifrågasatta skärpta kompetensvilkoren för lokomotivpersonalen, men då chefen för jernvägsstyrelsen redan yttrat sig derom, anser jag det vara öfverflödigt. Dock vill jag hänvisa till det af maskindirektör Nyströmer afgifna yttrande, hvilket återfinnes på sidan 27 af utskottets betänkande och hvaruti han anför, att vid val af personal för lokomotivförareyrket kommer emellertid kunskapsbetyget i andra rummet. Jag tror ock för min del, att det icke är skäl att införa mera skärpta fordringar på kunskaper än dem jernvägsstyrelsen ifrågasatt och som finnas angifna på sidan 25, hvarest det lemnas en redogörelse för den kurs, som eldareelever inom andra distriktet haft att genomgå uti Göteborg. Af denna redogörelse framgår äfven, i hvilka ämnen dessa elever haft att inhemta kunskap. På samma gång vill jag, beträffande motionärens framställning om ökade kraf på nykterhet hos denna personal påpeka, att de, som afgifvit yttrande om den examen som efter kursens afslutande hölls den 31 januari 1900, framhållit att, utom det att genom sådana kurser personalen bibringas ett visst kunskapsmått, äro de lämpliga äfven derigenom, att vederbörande befäl under desammas lopp erhåller en närmare kännedom om elevernas karakter än under linietjensten många gånger är fallet. Jag tror således, att det i främsta rummet gäller att tillse, det personalen är nykter och påpasslig samt att man i andra rummet bör, såsom herr Nyströmer framhåller, fästa afseende vid krafven på kunskap. Detta är äfven fallet med de kompetensvilkor, som gälla i England och Tyskland, der ju trafiken är betydligt mera invecklad än i vårt land.

Jag anser det derför icke vara skäl att på detta område alltför mycket slå in på examensdyrkandets breda väg.

Då det emellertid är vanligt, att Riksdagen, när till dess kännedom kommit, att åtgärder redan vidtagits uti af motionärer angifna syften, afvaktar resultaten af sådana åtgärder, innan den skrifver till Kongl. Maj:t, så har utskottet ansett, att det jemväl uti föreliggande fall skulle vara lämpligt att så handla.

Nu har motionären ju afstått från sitt yrkande beträffande statens jernvägar och vidhåller endast sitt förslag rörande de enskilda. Motionären har skarpt klandrat utskottet derför, att det icke åstadkommit en bättre utredning beträffande de enskilda jernvägarne, men jag vill framhålla, att det icke är någon lätt uppgift att verkställa en sådan utredning. Man må nemligen erinra sig, att de enskilda jernvägsstyrelserna icke haft någon skyldighet att ingå i svaromål med utskottet, och att uteslutande lita på uppgifter endast från den ena sidan och grunda sitt utlåtande på en så ensidig framställning

det har utskottet icke vågat göra. Härtill kommer, att här föreligger en enskild affärsverksamhet, och såvidt jag har mig bekant, är det icke vanligt, att Riksdagen ingriper i sådana förhållanden utan att särdeles tvingande skäl föreligga. Man måste ju erkänna, att den enskilda jernvägstrafiken har skötts på ett för allmänheten tillfredsställande sätt.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Utskottet har emellertid erkänt, att, då nu styrelsen för statens jernvägar står i begrepp att uppställa strängare kompetensvilkor och äfven vidtaga åtgärder i syfte att bereda personalen en afkortning i tjenstgöringstiden, det vore i högsta grad önskvärdt, om de enskilda jernvägarne följde detta föredöme. Utskottet har trott, att, sedan statens jernvägar föregått med godt exempel, de enskilda så småningom skola finna sig föranlåtna att följa detta föredöme. För närvarande föreligger således icke, enligt utskottets åsigt, skäl att skrifva till regeringen beträffande de enskilda jernvägarna.

Skulle åter dessa enskilda jernvägar icke infria denna förhoppning, så föreligger det ju alltid tillfälle för regeringen att ingripa, och man får väl hoppas, att, om några betänkliga missförhållanden skulle yppa sig beträffande de enskilda jernvägarne, vederbörande icke försumma ett sådant ingripande. Vi hafva ju dessutom en vaken press, som brukar göra anmärkningar, så snart öfvergrepp förekomma, såväl i detta som i andra afseenden. Vidare tror jag, att denna lokomotivpersonal sjelf kommer att få en starkare ställning, om den finner nödigt att göra påtryckningar i berörda afseenden, framför allt i fråga om tjenstetiden, efter det att statsjernvägarna ansett sig skyldiga att vidtaga åtgärder i ämnet.

Utskottet har således, som sagdt, icke ansett, att motionären saknat skäl för sin framställning, men å andra sidan har utskottet icke heller funnit *sådana* missförhållanden föreligga, att utskottet kunnat förorda Riksdagens ingripande på ett område sådant som detta, eller den enskilda affärsverksamhetens område.

För egen del tror jag, att den uppmärksamhet motionären väckt genom denna frågas bringande på tal har varit helsosam, och att hans motion sålunda varit mycket välbetänkt, äfven om den icke resulterar i en riksdagsskrifvelse. Beträffande motionärens yrkande på återremiss, förefaller det mig, som om en sådan skulle blifva skäligen ofruktbar. Vi stå nu inför en fråga, som säkerligen kommer att taga Riksdagens hela uppmärksamhet i anspråk, och när den fråga, jag nu åsyftar, blifvit löst, kommer väl Riksdagen att afslutas. Under den korta tid, som härigenom kommer att stå utskottet till buds, blir det gifvetvis omöjligt för detta att inhemta upplysningar angående de enskilda jernvägarnas drift och dylikt — upplysningar, som utskottet ansett sig ovilkorligen böra hafva, innan det kan förorda åtgärder i det syfte, som motionären föreslagit. Under sådana förhållanden ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herr *Jönsson* i Färeköp.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Herr Österberg: Herr talman, mine herrar! Jag skulle kunna inskränka mig till att säga, att jag i hufvudsak instämmer i herr Waldenströms anförande; men då jag från sjette sektionen af svenska lokomotivförare- och eldareföreningen erhållit en skrifvelse i förevarande ämne, anser jag mig pligtig att ur denna skrifvelse meddela några utdrag, ty denna förening omfattar hufvudsakligast personalen vid de enskilda jernvägarne, och det är enligt min mening just vid de enskilda jernvägarne som det är af synnerlig vigt, att man fortast möjligt vidtager åtgärder för att få förhållandena beträffande lokomotivpersonalen på ett nöjaktigt sätt ordnade. Och denna åsigt hyser jag i synnerhet derför, att jag personligen har mig bekant, att till tjenstgöring på lokomotiven användas personer, som endast en synnerligen kort tid utbildats för sitt ansträngande arbete, hvilket ju, såsom vi alla veta, på samma gång fordrar mycket af sin utöfvare både hvad vaksamhet och nykterhet beträffar. I ofvannämnda skrifvelse, som jag nu vill åberopa mig på, heter det:

»Med fullt skäl framhåller motionären, att det först och framför allt bör vara ett oeftergifligt vilkor för en persons antagande och bibehållande som lokomotivman, att han är en fullkomligt nykter man. Våra dagars lokomotivmannakår består ju visserligen till öfvervägande del af nyktra och ordentliga personer, men på det icke under några förhållanden någon skugga skall kunna kastas på kåren i afseende på nykterhet, så finna äfven vi det rent af önskvärdt, att absolut nykterhet sättes som vilkor för beklädande af lokomotivföraretjenst. Och vi medge, att allmänheten har rätt att fordra de mest tryggande garantier i detta hänseende.

I likhet med motionären vilja vi ock framhålla, att det är af största vigt, att af dem, som antagas till lokomotivtjenst, fordras vissa kompetensprof hvad kunskaper angår. Från sjelfva lokomotivpersonalen har icke försports någon ovilja mot eller likgiltighet för teoretisk utbildning, och den utbildningskurs, som för lokomotivförareelever en följd af år var anordnad, skulle säkerligen ännu ha fortgått, om vederbörande gjort denna utbildning med derpå följande examen *obligatorisk* för vinnande af befordran.

Vi bedja också kraftigt få understryka motionärens påpekande af det orimliga i att lokomotivförarne räknas till betjentklassen, medan innehafvare af sysslor, som äro ojemförligt mindre ansvarsfulla, äro tjenstemän. Den teoretiska utbildningen och uppflyttningen i tjenstemannaklassen skulle gifvetvis ha till följd en ökning af lokomotivpersonalens löner, men den utgift, som i sistnämnda hänseende skulle följa, blefve tvifvelsutan mer än väl uppvägd af den besparing, som vunnes genom materielens bättre skötsel samt större säkerhet mot jernvägsolyckor.

Slutligen vilja vi också enhälligt instämma i motionärens yrkande om lagbestämmelser, att en lokomotivförares tjenstgöring icke må utom i trängande nödfall utsträckas utöfver ett visst timtal pr dag. Särskildt vilja vi påpeka den stränga, till öfveransträngning ofta nog ledande bestämmelsen, att lokomotivmannen skall tjenstgöra när och hvar som helst han dertill beordras. Motionären säger också sant,

att 'en genom lång, oafbruten tjenstgöring öfveransträngd och sömnig lokomotivförare är ungefär lika vådlig för den allmänna säkerheten som en rusig eller mindre kompetent'».

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

När sålunda de, hvilka direkt beröras af denna fråga, äro så intresserade att få förhållandena beträffande deras kår ordnade, så kan jag icke finna annat, än att också Riksdagen, i den trafikerande allmänhetens intresse, bör taga frågan om hand och i skrifvelse till Kongl. Maj:t göra framställning derom, att förslag till betryggande bestämmelser i ämnet måtte utarbetas och att, framför allt, kompetensvilkoren för lokomotivförare och eldare måtte skärpas.

Jag ber nu, som sagdt, herr talman, att få instämma med lektor Waldenström i hans yrkande på återremiss i fråga om den del af motionen, hvilken rör de enskilda jernvägarne.

Herr Branting: Herr talman, mine herrar! Efter herr Waldenströms vidlyftiga anförande beträffande kompetensfrågan skall jag icke tillåta mig att ingå något närmare på denna del af ämnet, utan nöja mig med att instämma med honom i detta fall.

Deremot vill jag för några ögonblick fästa mig vid hvad utskottet yttrat i fråga om möjligheten att bestämma en viss maximiarbetstid. Beträffande denna sak säges i slutet af utskottets utlåtande, att det synes utskottet, »att såväl statens som de enskilda jernvägsstyrelsernas skrifvelser angifvit tillräckliga skäl, hvarför åtgärder i detta hänseende öfver de vidtagna eller ifrågasatta svårligen skulle kunna anses utförbara». Nu medgifver jag gerna, att utskottet genom att skjuta in orden »eller ifrågasatta» i någon mån förtagit effekten af detta uttalande. Men det ligger i alla fall häri en misstro till möjligheten af att kunna begränsa arbetstiden, en misstro, som synes mig vara i detta fall alldeles omotiverad. Ser man efter hvad lokomotivpersonalen sjelf begärt i sin den 8 juli 1898 fattade resolution, som finnes återgifven på sid. 11 i betänkandet, så skall man af denna finna, att denna personal icke begär något annat, än att »tjenstgöringstiden för lokomotivpersonalen, vid normala förhållanden, under inga omständigheter får öfverstiga åtta timmar på dygnet, eller, der detta på grund af särskilda omständigheter icke lämpligen låter sig utföra, högst fyratioåtta timmar i veckan.» Gent emot detta har jervägsstyrelsen icke haft något annat svar än en hänvisning till de ytterst abnorma förhållanden, som ibland kunna uppkomma genom »snöhinder», »truppsammandragningar», »plötsliga sjukdomsfall» eller dylikt undantagsfall, om hvilka lokomotivpersonalen sjelf yttrat, att det naturligtvis låge i sakens natur, att man fogade sig i de bestämmelser, som kunde träffas för dylika ovanliga fall, som endast vore, som sagdt, undantagsfall och icke regel.

Chefen för jernvägsstyrelsen har nu åberopat den tabell, som finnes vidfogad utskottets utlåtande, och af siffrorna i denna tabell tror han sig kunna draga den slutsats, att arbetstiden egentligen är ganska kort. Jag för min del kan dock alls icke af dessa siffror komma till en sådan slutsats, ty vi få besinna, att när här i en

Angående kompetensvillkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

kolumn står rubriken »medeltal timmar per dag» och man af denna kolumn får till en början fram ett medeltal af 5, 6 timmar per dag eller så, så är detta medeltalet för hvarje af veckans dagar, söndagen också inberäknad. När nu lokomotivpersonalen sjelf önskar ett maximum af 48 timmar i veckan, så svarar detta, med den beräkningsgrund, som i tabellen gifvits, mot en arbetstid »per dag» af icke fullt 7 timmar, och detta synes väl ej vara för mycket begärdt, när det är fråga om en så ytterst enerverande och ansträngande tjenstgöring, som mer än eljest nödvändiggör en fritid, för att kroppen skall kunna komma i sitt normala tillstånd igen. Om man med denna utgångspunkt ser efter hvad timantalet i medeltal blifver, så skall man få helt andra resultat, än att tjenstetiden är kort. För snälltågstjenst blir det nu icke något högre tidsmått, men för tjenstgöring å blandadt tåg och i all synnerhet å godståg skall man snart komma upp i tider, som äro alldeles fasaväckande långa, understundom 11—12 timmar »per dag» och ofta nog en 10 timmar, om man nemligen inberäknar reservtjenstgöringen. Gör man icke detta, så finnes det dock linier — t. ex. Stockholm—Katrineholm — der, såsom synes af tabellen, lokomotivpersonalen har i medeltal 9 timmar och 20 minuters tjenstgöring »per dag» — söndag och hvardag — utan att någon sorts reservtjenstgöring medräknats.

Om man nu finge utgå från 48 timmar i veckan såsom det normala och beräknar så $4^1/_2$ vecka på månaden, så skulle normaltiden blifva 216 timmar i månaden, men tabellen visar i stället i det nyssnämnda fallet 280 timmar. Vill man således förkorta arbetstiden, så har för visso äfven kongl. jernvägsstyrelsen ett ganska vidsträckt fält för sig, enligt sina egna officiella uppgifter. För egen del ber jag emellertid att få taga fasta på nyssnämnda från kompetent håll gjorda uttalande derom, att en maximitid bör bestämmas, och att sedermera på denna grund böra byggas turlistorna för lokomotivförare och eldare.

Beträffande de enskilda banorna och utskottets angående dem gjorda uttalande, så har visserligen en ärad ledamot af detta utskott, herr K. G. Karlsson, sökt försvara utskottets ståndpunkt i detta fall, men jag må säga, att hans argumentation föreföll mig temligen svag och gjorde det intryck, att han sjelf kände sig ha en klen sak att försvara. När han talade om, att de enskilda banorna skötte sig på ett för allmänheten tillfredsställande sätt, så var detta utan tvifvel ett argument, som kunde användas, för så vidt som man endast tänker på denna allmänhet; men detta hindrar ju alls icke, att denna för allmänheten så fördelaktiga skötsel af de enskilda banorna kan hafva uppnåtts på den öfveransträngda lokomotivpersonalens bekostnad. Det upprörande rättsfall, som herr Waldenström relaterat, hänförde sig också till personalen å en enskild bana i Skåne, vid hvilken man kommit upp till en arbetstid, som måste anses vara absolut öfveransträngande för personalen och som medförde det resultatet, att det verkligen inträffade en olycka till sist. Den stackars lokomotivföraren, som på grund af sin långa arbetstid blifvit så godt som oansvarig vid tillfället, han blef den, som fick

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

sota för skadan och hårdt straffades, då det i stället bort vara jernvägsbolaget, som drabbats af ansvar.

Det har vidare sagts, att det *för närvarande* icke vore skäl att aflåta någon skrifvelse till Kongl. Maj:t. Men den erfarenhet ha vi väl ändå af dessa saker, som röra arbetareförhållanden, att icke är Kongl. Maj:t den, som, när Riksdagen aflåtit en skrifvelse, förtar sig och brådskar med hvad som skrifvelsen afser. Jag tror derför goda skäl föreligga för att Andra Kammaren redan nu besluter sig för att en sådan skrifvelse skall komma fram till regeringen — i all synnerhet om skrifvelsen får den begränsning, som motionären föreslagit, och jag ber sålunda, herr talman, att få instämma i motionärens yrkande.

Herr Centerwall: Herr talman, mine herrar! Min ärade granne der uppe har naturligtvis försvarat sin motion och gjort det med vanlig kraft. Emellertid finnes det i grund och botten ingen egentlig meningsskiljaktighet i sak mellan honom och utskottet. Båda anse det af behofvet påkalladt, att det vidtages åtgärder i syfte att lokomotivförare och eldare må få så stor kompetens som möjligt, och att så långt som möjligt sörja för deras nykterhet; vi hafva föreslagit — visserligen icke i klämmen, men i motiveringen —, att man skulle vara lika sträng mot dem, som man är vid de engelska jernvägarne. I det fallet förefinnes alltså ingen meningsskiljaktighet.

I fråga om formen råda deremot skilda meningar, i det att motionären vill hafva en skrifvelse åtminstone beträffande de enskilda banorna, då han anser, att statens jernvägar kunna komma att reformera sig sjelfva, men icke de enskilda jernvägarne. Utskottet återigen säger, att dessa önskningsmål kunna genomföras utan skrifvelse. Det är således ytterst endast en formel skilnad mellan utskottets förslag och motionärens. Jag kan, i likhet med hvad den ärade motionären slutligen har gjort, helt och hållet lemna statsbanorna ur räkningen och hålla mig blott till de enskilda banorna. Som motionären har funnit af betänkandet, har utskottet gjort sig allt upptänkligt besvär att få veta sanningen beträffande hvad som här är föreslaget. Vi hafva skrifvit till styrelsen för statens jernvägar, vi hafva naturligtvis icke kunnat skrifva till alla enskilda banor, ty de uppgå till många tiotal, och det är icke möjligt att få svar af alla, ty de äro icke skyldiga dertill. Det visade sig också, att det var förenadt med svårighet att få svar från den ena af de enskilda banor, till hvilka vi vände oss med anhållan om upplysningar.

Jag vill äfven framhålla, att vi hört icke, såsom motionären sade, endast arbetsgifvarne, utan äfven arbetarne och deras klagomål. Vi hafva gjort detta på det sätt, att vi tagit del af den skrift, som från dem utdelats till Riksdagen. Som den icke kommit utskottet officielt till handa, kunde den emellertid icke införas i utskottets utlåtande, utan måste betraktas som en enskild handling. Ja, det har till och med varit ifrågasatt i utskottet, att vi skulle in-

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

kalla ett par lokomotivförare och eldare, men majoriteten var icke af samma åsigt.

Jag är ense med motionären och andra, att arbetsgifvarne icke alltid hafva rätt, nej, långt derifrån. Men jag är också säker derpå, att icke heller arbetarne alltid hafva rätt. Dessa hederliga arbetare — i detta fall jernvägsmännen — kunna också, och det ganska lätt och ofta, misstaga sig. När man gerna vill någonting, så tror man mycket, och det kan äfven hända, att inbillningen får taga herraväldet öfver det nyktra iakttagandet af fakta, och detta ju mindre man är van att öfva kritik. Vi hade tillfälle att finna detta här om dagen vid en protokollsjustering i Första Kammaren, då det bevisades, att högt stående män i Första Kammaren i afseende å uppgifter om söndagshvilan blifvit vilseledda af statsbetjente. Jag nämner detta för att förklara, hvarför i denna bok bevisligen finnas flera misstag. Jag skall icke upptaga tiden med att redogöra för dem, men jag har genomgått boken med opartiska jernvägsmän och de hafva påvisat dessa misstag.

Hade vi kunnat genom de föreslagna åtgärderna bereda någon verklig fördel åt dessa aktade män, som för visso tillhöra de mest pligttrogne bland statstjenarne, och hvilka hafva ett större personligt ansvar än de flesta andra, så skulle jag för min del med nöje hafva varit med om sådana åtgärder, med det enda undantag likväl, att jag icke skulle hafva velat göra lokomotivförare till *tjenstemän,* ty det förefaller mig, som om det för en pligttrogen person skulle kunna vara temligen likgiltigt, om han bär silfver- eller guldknappar i sin uniform, i synnerhet som nog aflöningen ändå ej blefve högre. Men hvad vi skulle kunna förhjelpa dem till, vore att få de önskningar uppfylda, som motionären framstält.

Hvarför hafva vi då icke gjort detta? Vi hafva redan i betänkandet gifvit svar på denna fråga. Vi tro icke, att, om vi ock kunnat använda hela riksdagstiden, vi skulle hafva kommit till någon rigtig klarhet med de enskilda jernvägarnes förhållanden, ty dertill fordras kännedom om deras kontrakt, om deras rättighet och sätt att tillsätta personal o. s. v.

Vidare hafva vi sett, att de båda enskilda jernvägar, till hvilka vi skrifvit, nemligen Stockholm-Vesterås-Bergslagens jernväg och Bergslagernas jernväg, underkastat sig samma bestämmelser beträffande lokomotivpersonalens kompetens, som gälla vid statens jernvägar och som återfinnas i §§ 2 och 3 af instruktionen för lokomotivförare och eldare vid statens jernvägar, och jag tror, att detta är fallet äfven vid de flesta andra enskilda banor. Tro då herrarne, att dessa bestämmelser innehålla så litet? Nej, det är samma bestämmelser, som gälla i England och Tyskland — ja, de äro till och med något strängare än de föreskrifter, som gälla i England — och ungefär liknande bestämmelser finnas äfven i Frankrike. Man lägger beträffande lokomotivpersonalen mest an på det praktiska. Teoretiska kunskaper äro nog bra, men det vigtigaste är, att förare och eldare kunna sköta sitt lokomotiv och hafva uppvisat detta för förmän.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Dessutom, sades det icke här om dagen, då det var fråga om en motion, i hvilken jag hade ett visst intresse, att man borde afvakta verkan af en likartad inrättning på ett annat håll, innan man utsträckte den äfven till det fall, hvarom då var fråga? Detta resonnement vann då kammarens bifall. Ungefär på detta sätt har utskottets flertal i nu föreliggande fall resonerat. Hvarför skulle icke statens jernvägar få börja med att försöka de föreslagna åtgärderna? Sedan kunde de i all stillhet utsträckas till de enskilda jernvägarne, som nog skulle finna det för sin egen säkerhet och sin värdighet nödvändigt att följa statens jernvägar äfven i detta afseende.

Häremot har man invändt, att under tiden en olycka skulle kunna inträffa. Ja, mine herrar, en olycka kan inträffa, om än lokomotivförarne vore aldrig så kompetenta och aldrig så nyktra. Det gamla uttrycket »när olyckan är framme» innebär dock en viss sanning, som icke kan jäfvas.

Vidare vågar jag säga, att jag tror, att det icke är omöjligt för regeringen att, derest det skulle visa sig erforderligt, med den allmänna polismyndighet, som tillkommer densamma, taga saken i sin hand.

Då nu allt, som begäres af den aktade klass, hvarom nu är fråga, faktiskt är i görningen, hvad tjenar det då till att aflåta en skrifvelse. Jag har i och för sig icke någonting emot en återremiss, ty i olikhet med många andra anser jag icke, att en återremiss är en skam för ett utskott, när det har framkommit nya synpunkter, som måste beaktas. Men jag tror icke, att det är möjligt att få fram några nya synpunkter efter den noggranna utredning, som utskottet redan gifvit frågan. Kammaren må komma i håg, att vi fingo in den sista skrifvelsen den 25 april, och vi kunde icke vänta längre, för att icke behandlingen af denna fråga skulle komma samtidigt med behandlingen af det stora förslag, som snart kommer att odeladt upptaga kammarens intresse. Huru skulle det gå, om kammaren skulle återremittera frågan? Jo, antagligen komme vi att vidhålla vår i förra utlåtandet uttalade mening; om vi icke det gjorde, så finge vi skrifva till alla de enskilda jernvägarne. Först när vi fått svar från dem, kunde vi då få vårt andra utlåtande färdigt, och huru skulle det sedan hinna till Första Kammaren och af den afgöras, innan den stora frågan kommit före?

För min del får jag på det allra lifligaste yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr A. Hedin i Stockolm: Min ärade granne anmärkte nyss mycket rigtigt med anledning af en tilldragelse i Skåne, att lokomotivförarne stundom få bära ett ansvar, som rätteligen bort bäras af arbetsgifvaren, det bolag, som eger den jernväg, der olyckan egt rum. Den anmärkningen är fullt rigtig. Huru obarmhertigt, huru omenskligt, jemte det att det är orättvist, det är att låta en lokomotivförare drabbas af ansvar för en olycka, när han är nödgad att underkasta sig en sådan arbetstid, som i detta fall förekommit, det blef för några år sedan

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

utaf några jernvägsmän i ett annat land belyst på ett särdeles talande sätt samtidigt med den stora undersökning af arbetareförhållandena, som egde rum i Holland på grund af lagen af år 1890. En särskild undersökning rörande en detalj af dessa arbetareförhållanden, nemligen beträffande jernvägarne, som också voro föremål för den officiella undersökningen, företogs af en förening af jernvägsmän, och ur denna senare skall jag be att få meddela ett yttrande af en lokomotivförare: »När jag en dag haft 14—15 timmars oafbruten tjenstgöring och min medhjelpare eller eldare likaså, blott med den skilnaden, att han måste elda upp 3—4,000 kilo stenkol, då frågar jag: hur kan man af oss begära, att, när vi efter sagda 14—15 timmar måste göra ännu en färd om nära 100 kilometer med ett persontåg, och det på qvällen, vi vakna skola tillryggalägga denna sträcka? Nej, mer sofvande än vakande göra vi sådana slutfärder, och likväl är just om aftonen den största vaksamhet nödig. Det resande publikum, som på tåget tager sig en lur eller samspråkar, vet ej, att omsorgen om dess säkerhet är anförtrodd åt menniskor, som i följd af den långa tjenstgöringen ej mer kunna hålla sig vakna.» Sådana yttranden förekommo också af andra lokomotivmän inför kommisionen, som satt under ledning af en högre embetsman, och de äro i kommissionens berättelse stenografiskt återgifna.

Nu hafva vi hört, att särskildt vid ett tillfälle, hvarpå herr Branting nyss alluderade — och det är nog icke det enda — tjenstgöringen gått icke så litet öfver 14 à 15 timmar. Af en personal, som utsättes för ett sådant arbete under känslan af ett ansvar, som sannerligen är någonting helt annat än t. ex. statsrådens ansvar här i landet — af en sådan personal tilltror man sig att utkräfva ett ansvar inför brottmålsdomstol. Det är orimligt, och det är omenskligt.

Herr Waldenström: Herr generaldirektör Nordström sade, att jag behagat skämta med kongl. jernvägsstyrelsen med anledning af den tilltänkta, men aldrig utkomna handledningen för lokomotivförare. Jag ber emellertid att få förklara, att hvad jag sade icke var ett skämt och icke kan vara det. Jernvägsstyrelsen skref år 1871 till Kongl. Maj:ts och rikets kommerskollegium, att den vore sinnad att utgifva en sådan bok. Men sedan fick saken förfalla och det så grundligt, att den nuvarande jernvägsstyrelsen icke ens haft reda på, att en sådan bok varit ifrågasatt. Herr generaldirektören har, som det tyckes, först genom min motion fått reda derpå. Det är icke något skämt att påpeka, att sådant kan passera.

Vidare vill jag påminna om hvad jag i min motion på sid. 3 har framhållit, nemligen att jernvägsstyrelsen redan den 22 februari 1867 *»fäst uppmärksamheten derå, att, sedan såväl statens jernvägar vunnit en betydande tillväxt som äfven en mängd enskilda lokomotivbanor tillkommit, tiden syntes vara inne, att några allmänt gällande föreskrifter utfärdades rörande personers antagande till lokomotivförare».* Alltså för öfver 30 år sedan fann jernvägsstyrelsen det nödvändigt att få allmänt gällande föreskrifter i detta afseende för såväl statens

banor som enskilda bolags jernvägar fastställda, samt skref till Kongl. Maj:t derom. Men nu när man efter 34 år fäster uppmärksamheten på nödvändigheten af dylika föreskrifter — hvilka väl nu äro vida mer nödvändiga än då — och begär en skrifvelse till Kongl. Maj:t, så kommer ett tillfälligt utskott och afstyrker det.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Herr Nordström sade vidare, att det vore alldeles omöjligt att af lokomotivförarne fordra absolut afhållsamhet från berusande drycker. De af herrarne, som läst min motion — och det är nog icke alla — torde finna, att jag sagt alldeles detsamma. Hvad man kan fordra, säger jag der, är fullkomlig *nykterhet*, men det är fåfängt att fordra absolut afhållsamhet. Men lika fullt har man skrifvit och talat om min motion så, som om jag ville förbehålla lokomotivförareplatserna allenast åt absolutister.

Nu säger emellertid herr Nordström, att det allra största afseende kommer att fästas på lokomotivförarnes nykterhet, och han talar äfven om andra förbättringar, som kongl. jernvägsstyrelsen är sinnad att vidtaga. Men detta innebär ju, att det icke har varit bra så som det hittills har varit. Alltjemt har man dock förut fått höra, att allt var bra som det var i dessa afseenden. Nu, som sagdt, erkännes emellertid genom dessa förbättringar, att icke allt är bra. Men om nu kongl. jernvägsstyrelsen har allvar med att införa antydda förbättringar, så hafva vi ändå qvar våra enskilda jernvägar med en bansträcka, som är mellan 2 och 3 gånger så lång som statens jernvägars, och om dessa banor skulle Riksdagen icke vilja säga någonting, derför att utskottet icke kunnat få reda på, huru bestämmelser i denna rigtning skulle inverka på de enskilda jernvägarnes förhållanden! Men för att få reda derpå har utskottet, så vidt som handlingarna upplysa, skrifvit *endast till två* af de enskilda jernvägarne, nemligen till Bergslagernas och till Stockholm—Vesterås —Bergslagens jernväg,.

Herr Nordström protesterar vidare mot den agitation, som uppstått mot lokomotivförarne med anledning af påståenden, som jag skulle hafva gjort. Jag skall emellertid be att få fästa herr generaldirektörens uppmärksamhet derpå, att den skrifvelse från mig, som väckte det uppseende, som herrarne känna till, var en ganska oskyldig skrifvelse. Jag gjorde inga påståenden i densamma. Jag endast framhöll, att det vore nödvändigt, när en jernvägsolycka inträffat, att undersöka icke endast banvallen och rälerna och slipers, utan äfven lokomotivpersonalen. Jag anförde tillika såsom skäl, att det förekommit jernvägsolyckor på grund af fylleriförseelser; och detta var ju någonting, som alla visste förut och som alla veta nu. Hvad beträffar, att jag skulle hafva kastat någon skugga öfver lokomotivpersonalen såsom kår, så är jag glad att kunna säga, att jag vet, att denna personal har en fullkomligt olika uppfattning mot herr generaldirektören om denna sak. Den har vändt sig till mig med ett förtroende, som om jag rigtigt vore dess särskilde patronus; och detta bevisar väl, att den icke har fattat mitt uppträdande så, som om jag velat kasta någon skugga på kåren.

Men att undersökningarne om jernvägsolyckor understundom ske

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

på ett sätt, som icke alls är tillfredsställande, det torde nog herrarne veta. Strax efter det att jag inlemnat min skrifvelse till kongl. jernvägsstyrelsen, förekom en jernvägsolycka i mellersta Sverige, och den var — åtminstone hvad tillbudet beträffade — ganska allvarsam. I telegram till alla delar af landet uttalades det påståendet, att lokomotivföraren varit onykter. Men undersökningen ledde till det resultat, att han varit nykter. En af mina bekanta, som sjelf stod och åsåg jernvägsolyckan, och som såg, att lokomotivföraren var drucken, vände sig till en stationskarl, som vittnat att han var nykter, och frågade honom: »Huru kunde du säga att han var nykter, när du såg, lika väl som jag, huru full han var?» »Jo», sade stationskarlen, »han var icke mera full, än han brukar vara» — och derför var han nykter! Nej, herr talman, det behöfver säkerligen tagas i öfvervägande, om icke något kan göras i detta fall.

Herr Nordström sade vidare, att man visst icke behöfde hysa så stor fruktan för att resa på jernväg. Ja, jag är icke heller rädd i allmänhet, när jag reser på tåget. Men nog tänker jag, att man ibland hade litet större anledning att vara det. Vid den olyckshändelse, som nyligen egde rum i Hallsberg, var det verkligen endast genom en underlig Guds skickelse som det förebyggdes, att passagerarne i två jernvägsvagnar hade fått sätta lifvet till hvar enda en.

Nu sade herr Nordström, att man inrättat en undervisningskurs för lokomotivpersonalen i Göteborg, och att han på grund af den erfarenhet, han der fått, tänkte inrätta sådana äfven på andra ställen. Ja, om jag nu anför hvad som gjorts der, så kunde möjligen herr generaldirektören få anledning säga, att jag skämtar. Men det är i alla fall verkligen mitt fullaste allvar. Den undervisningskurs, som anordnats i Göteborg, har pågått enligt den berättelse, som är bifogad utskottets betänkande, från början af november 1899 till den 31 januari 1900, således i summa 3 månader. Denna kurs har varit anordnad för extra eldare och har således icke varit någon undervisning för lokomotivförare. Dessa extra eldare hafva varit anställda vid verkstaden till kl. 4 e. m. Sedan hafva de haft öfverläsning till kl. 6 e. m., och jag antager, att de under samma tid äfven ätit aftonvard. Derefter hafva de egentliga lektionerna pågått mellan kl. 6 och $^1/_2$ 8 e. m. Detta är alltså hela den storartade undervisning, som meddelas lokomotivpersonalen för att göra den kompetent för sitt ansvarsfulla värf, all den undervisning, som hittills beståtts densamma vid statens jernvägar och som nu skall repeteras äfven i andra distrikt. Kunna herrarne finna detta rimligt?

Det är ju mycket bra, att utskottets ordförande säger och andra tro, att lokomotivförarne ega tillräcklig kompetens. Men hvad säga de derom sjelfva? Fråga en lärare vid en skola: »Är ni kompetent att meddela undervisning?» och han skall svara ja. Fråga en prest: »Är ni kompetent att predika?» och han skall svara: »ja för all del». Men frågar jag lokomotivförarne, om deras kår är kompetent för sitt ansvarsfulla värf, så svara de: »Nej, långt derifrån, vi yrka tvärtom att få hjelp för att blifva kompetenta.» Men ändock komma nu andra personer och säga: »Jo, de äro kompetenta

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

i alla fall.» Om en person säger åt mig, att han *är* kompetent, så vågar jag icke utan vidare vitsorda det, men om en kår förklarar sig behöfva bättre utbildning för sin befattning, så tror jag, att man måste gifva densamma vitsord. Man kan icke i detta fall säga, att man äfven måste höra den andra parten, ty de herrar jernvägsmän, som förklara en bättre utbildning öfverflödig, sitta på sina embetsrum, eller om de resa på tåg, så ligga de och sofva i en sofvagn och veta föga eller alls icke, hvad en lokomotivförare har att göra, när han står på sin maskin.

Hvad beträffar påståendet, att undervisningen icke kunde göras obligatorisk, så är det dock just det, som lokomotivförarne fordra, och detta af det skäl, att så länge den icke är obligatorisk, kommer det stora flertalet icke att begagna sig deraf. Detta visade sig också, när undervisning för lokomotivförare var anordnad vid navigationsskolorna i Stockholm och Göteborg. Den var frivillig. Men då ingen hänsyn vid befordran togs till dem, som genomgått kursen, så blef det för dyrt för enskilda lokomotivförare att genomgå densamma, när de icke hade någon motsvarande ekonomisk fördel deraf. Derför måste denna undervisning också till sist upphöra.

Förslag till stadganden angående maximalarbetstid för lokomotivförare ligger redan i korrektur på jernvägsstyrelsens bord, sade herr Nordström. Jag är tacksam att få en sådan upplysning. Men just detta, att förslag nu föreligger, visar ju, att *det är möjligt att åstadkomma bestämmelse om en maximalarbetstid.* Jag skall också meddela herrarne några föreskrifter, som tillämpas vid Ostbanejernvägssällskapet i Frankrike. De lyda så:

»Dagsarbetet skall i genomsnitt bestå af högst 10 timmars tjenst och af minst 10 timmars oafbruten hvila på så sätt, att 10 på hvarandra följande tjenstedagar, räknadt från midnatt till midnatt, ej omfatta mer än 100 timmars arbete och ej mindre än i allt 100 timmars ostörd hvila.

Personalen betraktas såsom varande i tjenst under hela den tid, de ej få lemna sin maskin.

Hvar arbetsperiod skall inneslutas af två oafkortade hvilotider och ej bestå af mer än 12 timmars tjenst. Hvilotiden anses vara oafkortad, blott när den belöper sig till minst 10 timmar i eget hem eller 7 timmar borta från hemmet.»

Häraf se vi, att i länder, som äro vida större än vårt, möjlighet funnits att införa maximalarbetstid. Och det *måste* finnas möjlighet. Man kan ju anställa flere extra lokomotivförare, så att man icke behöfver öfveransträngа de ordinarie så, som nu sker.

Hvad för öfrigt vidkommer den tabell, som är bifogad utskottets betänkande ifrån jernvägsstyrelsen, så förekommer der t. ex. bland snäll- och blandade tåg 264 Bollnäs—Ånge. Der är den sammanlagda arbetstiden 7 timmar 55 minuter och reservtjenstgöringen 12 timmar, alltså sammanlagdt 19 timmar 55 minuter. På samma sätt med 317 Katrineholm—Hallsberg. Der uppgår tjenstgöringstiden till 6 timmar utom reservtjenst och 18 timmar med reservtjenst, men under tiden för reservtjenstgöringen äro de skyldiga

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

att arbeta utan vidare, blott de blifva beordrade dertill. Och det sker äfven.

Jag sade, att utskottet icke egnat min motion tillbörlig uppmärksamhet, och det fäste herr K. G. Karlsson sig vid. Men jag skall nu repetera detta påstående, ty jag anser mig icke böra taga det tillbaka. Han sade, och det sade utskottets ordförande också, att utskottet haft allt upptänkligt besvär för att få veta sanningen från de enskilda jernvägarne. Ja, huru mycket besvär de haft, vet jag naturligtvis icke, men de hafva endast att uppvisa två skrifvelser från enskilda jernvägar. Men det må då vara. Herr Karlsson sade, att det icke är en så lätt sak att få reda på de enskilda jernvägarne, ty de äro icke skyldiga att svara på de frågor, som ställas till dem af ett Riksdagens utskott. Ja, just derför har jag begärt, att saken skall hänskjutas till Kongl. Maj:t, ty får Kongl. Maj:t taga hand om saken, så lära de väl vara så goda och svara — och det prompt.

Herr K. G. Karlsson sade vidare, att de enskilda jernvägarne äro enskilda affärer, hvilket ju är rigtigt, och han menade, att Riksdagen icke borde i onödan blanda sig i enskilda affärer. Jag ber att deremot få påpeka, att Riksdagen tränger sig med lagbestämmelser in i hvar enda fabrik, att den tränger sig in på hvar enda skuta, hvart enda fartyg, att den tränger sig in nästan öfver allt i enskilda affärer på ett snart sagdt socialistiskt vis. Men *denna* affär, som sysselsätter ett par tusen lokomotivmän, och hvars ordentliga skötande har så stor betydelse för den allmänna säkerheten, den skulle vara en affär, der Riksdagen icke borde tillmäta sig rättighet att tränga sig in! Nej, privata affärer må de enskilda jernvägarne vara, men sådana enskilda affärer få de icke vara, som krypa under stolarne på det sättet.

Nu sade herr K. G. Karlsson, att om jernvägsstyrelsen går före med ett godt exempel, så hade man förhoppning, att de enskilda jernvägarne skulle följa exemplet. Ja, detta är ju mycket goda förhoppningar, men jag tror, att man behöfver något stöd för de goda förhoppningarne. Om Kongl. Maj:t toge i tu med saken och sade till dem: »Antingen I viljen eller icke, så vill jag veta, huru det står till hos eder», och sedan utfärdade nödiga föreskrifter, då vore saken hjelpt. Annars stannar det nog vid hoppet.

Men detta går nog utan skrifvelse från Riksdagen, sade herr Centerwall. Ja, herr Centerwall är optimist, som herrarne veta. Han ser allting gladt och ljust och trefligt, men verkligheten motsvarar icke alltid hans optimism; och att döma deraf, att utskottet haft svårt att från de enskilda jernvägarne få veta sanningen, tror jag knappast, att de äro benägna att följa goda exempel.

Herr K. G. Karlson sade, att man lyckligtvis har en vaken press, och herr Nordström menade, att man med stor försigtighet borde upptaga hvad pressen säger. Hvad skall man då rätta sig efter? Utan tvifvel är det, såsom mig synes, bäst, att Riksdagen skrifver till Kongl. Maj:t, ty då slipper man både pressen och alla andra pressar.

Angående kompetensvillkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

En återremiss är ofruktbar, sade herr K. G. Karlsson. Det förstår jag väl, men den kan icke blifva mera ofruktbar än ett bifall till utskottets betänkande, ty af detta blir bara stenar och icke ett enda korn till frukt.

Hvad för öfrigt beträffar de enskilda jernvägarnes tidtabeller eller tågordningar, och huruvida en inskränkning i arbetstiden kan behöfvas, så har jag här en tabell, som angifver den dagliga tjenstgöringstiden vid en mängd af de enskilda banorna. Vid Bergslagernas jernväg t. ex. var denna, enligt tabellen, på snälltåg och blandadt tåg 12 timmar, på godståg 12 à 15 timmar och på vexellokomotiv 12 $^1/_2$ timme — med tre à åtta fridagar i månaden —; vid Borås —Herrljunga jernväg var den 14 timmar på snälltåg, blandade tåg och godståg — med sju dagar i månaden lediga. På Lidköping—Skara—Stenstorps och Lidköping—Håkantorps jernvägar utgjorde arbetstiden likaledes 14 timmar om dagen. På Stockholm—Rimbo jernvägs snälltåg hade lokomotivförarne 15 $^1/_4$, på öfriga tåg 14 $^1/_4$ timmes tjenstgöring och hvar 5:te à 7:de dag fri. Men denna fridag betyder i allt fall icke så mycket, sedan de på *4* dagar arbetat *61 timmar*. Nog behöfdes det då mer än en fridag.

Jag medgifver också rigtigheten af hvad herr Centerwall sade, att arbetarne icke alltid hafva rätt, lika litet som arbetsgifvarne alltid hafva rätt, men just derför bör man anställa undersökningar, och det finnes ingen fullt opartisk i detta fall mer än Kongl. Maj:t. Vid den undersökning, som verkställes af Kongl. Maj:t, kunna båda parterna få komma till åhöro.

En olycka kan inträffa, sade herr Centerwall, äfven om kompetensvilkoren för lokomotivförarne än äro aldrig så stränga, och äfven om förarne än äro aldrig så nyktra. Ja, det är sant. När vi höllo på med lagförslaget om skyddsåtgärder för fartygsbesättningar, sade en af kammarens ledamöter enskildt till mig: »En olycka kan alltid inträffa. En vacker dag kan blixten slå ned i ett sådant lurfvigt hufvud som ditt.» — »Ja», svarade jag, »det kan inträffa, men säkert är, att om en dylik händelse kunde genom en lagstiftningsåtgärd förebyggas, så vore vi skyldiga att stifta en sådan lag.»

Herr Centerwall: Jag måste börja med att uttala min beundran för herr Waldenströms briljanta sortie. Den var verkligen blixtrande, om också blixtarne icke slogo ned i hans hufvud, utan tvärtom slogo ut ur detsamma och försatte kammaren i blixtrande humör

Herr Waldenström hade godheten tala om min optimism. Men jag ber att få säga, att jag i denna fråga har varit pessimist hela tiden. Jag har vetat, att det var en popularitetsmotion, och att herr Petrus Paulus Waldenström var, som han sjelf sade, patron — eller på svenska skyddshelgon — för dessa funktionärer. Jag visste då också, att herr Waldenström skulle kämpa för sin motion till det yttersta, och jag har icke väntat mig mycket godt af mitt uppträdande i denna sak, för hvilken jag dock hyst så mycken sympati. Ty motionären eger såsom debattör dels denna blandning af skarpt skämt och patetiskt allvar, som han lärt sig af de grekiske

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

talarne, (deri kan jag icke mäta mig med honom) och dels något annat ej fullt så lofvärdt, det var icke — tyvärr — allt guld, som glimmade i herr Waldenströms liffulla anförande.

Herr Waldenström sade, att all den undervisning, som lemnades lokomotivförarne och som omnämndes i Göteborgs-skrifvelsen, bestod i denna kurs, för hvilken der redogöres. Nej, herr Waldenström, så förhåller det sig icke. Det finnes i 2 och 3 §§ i reglementet åtskilligt mera. Herrarne kunna allesammans se detta på sid. 13 och 14 i utskottets utlåtande. De, som behaga läsa detta för att deraf bilda sig ett omdöme om frågan, skola finna, att det som kompetensfordring icke endast uppställes genomgående af den omnämnda praktiska kursen, utan ock förutsättes ett visst mått af teoretisk kunskap.

Herr Waldenström fick fram en oerhördt lång tjenstgöringstid genom att deri inräkna äfven reservtjenstgöringen. Då blir frågan: Hvad är reservtjenstgöring? Reservtjenstgöringen kan under vissa omständigheter vara mycket svår, t. ex. om det inträffar en jernvägsolycka eller det i öfrigt går emot beräkningen. Då kan tjenstgöringstiden blifva mycket lång. Men sådant kan hända hvem som helst. Hvilken af oss har icke någon gång fått sitta uppe långt in på nätterna för att kunna fullgöra sina skyldigheter. Hafva vi icke båda två fått göra det? Ja, jag ser, att herr Waldenström ruskar på hufvudet. Trefaldt lycklige herr Waldenström, som alltid kan hinna med sitt arbete om dagarne. Vi andra hafva nog ibland fått taga nätterna till hjelp. Reservtjenstgöringen består deri, att förare och eldare hafva ledigt, men skola finnas på platsen. De få med den inskränkningen göra hvad de vilja, till dess behof kommer af deras extra tjenst. Men detta skulle man väl i regeln kunna kalla en hvila.

Herr Waldenström har vidare med storsläggan drabbat de tillfälliga utskotten. Han har dock sjelf under många år varit ordförande i ett tillfälligt utskott, just det, som afgifvit detta utlåtande, och kanske han då icke föraktade dessa utskott så djupt, som han nu tyckes göra.

Herr Waldenström har vidare talat om, att det arma utskottet icke lyckats att frampressa mer än två skrifvelser från enskilda jernvägar. Ja, utskottet har icke försökt att få flere; det har vändt sig till två af de största enskilda jernvägarne. Huru skulle det hafva gått, om det meddelat sig med samtliga och kanske fått en packe af yttranden, som hade räckt nära på ända upp till taket här i plenisalen? Huru skulle man hafva kunnat gå igenom dem, och hvad skulle man hafva gjort deraf?

Herr Waldenström menade emellertid, att det tillfälliga utskottet icke borde understå sig att afstyrka hans motion, utan hvad dessa funktionärers patron sagt, borde vi utan vidare mottaga med böjda knän och uppsträckta händer. Jag har från början beräknat att få ett mycket hett bad och en ganska obehaglig stund i anledning af detta utlåtande. Men lika väl som lokomotivförarne, oafsedt hvad folk förebrår dem för, vare sig det gäller onykterhet eller något annat, likväl hafva skyldighet att samvetsgrant sköta sin

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

tjenst, likaväl måste också utskottets ledamöter göra sin pligt, äfven om de skulle som man säger »få på huden» och äfven om kammaren skulle taga sig för att återremittera detta betänkande till utskottet.

Jag tror för min del icke, att det är så förskräckligt farligt att se tiden an något litet i detta fall. Saken är dock satt i gång, jag upprepar det. Statens jernvägar hafva till och med gjort mer, än hvad motionären har begärt, och det är sannolikt, att de enskilda jernvägarne komma efter. Likaså är det sannolikt, att Kongl. Maj:t för sin del tager saken om hand. Kunna vi då icke vänta?

Det har på vissa håll inrotat sig en statsmannavishet, som består uti att misstro alla myndigheter och alla, som i socialt hänseende stå öfver en sjelf. Jag tror icke, att det finnes det ringaste skäl att här tillämpa denna vishet. Hafva vi icke skäl att tro, att hvad som blifvit lofvadt från vederbörligt håll skall blifva utfördt, hvad skall det då tjena till att på förslag af enskilda personer sätta i gång en så stor apparat, endast för att framtvinga ett löfte?

Som sagdt, om herrarne önska återremiss, så mycket gerna, men det resultat, hvartill den skulle leda, torde vara mindre än intet.

Herr Nordström i Stockholm: Jag vill endast fästa herr Waldenströms uppmärksamhet på, att det icke går an att läsa tabellerna på det sätt, som han gjorde. I fråga om linien Bollnäs—Ånge står det, att tjenstgöringen utom reservtjenst utgjort 7 timmar 55 minuter, och om man då räknar till reservtjenstgöringen, så skulle man, menade herr Waldenström, få upp slutsiffran till nära 20 timmar. Men nu står det, att *medeltalet* timmar per dag, med reservtjenstgöringen inräknad, uppgår till 8 timmar 3 minuter, alltså icke till närmare 20 timmar, om ock med ett särskildt tåg sådant är fallet två dagar af sju.

Herr Waldenström: Jag vill först och främst gent emot den ärade utskottsordföranden säga, att äfven jag har läst instruktionen, men der står icke alls något nämndt om några undervisningskurser, utan endast om fordringar. Då emellertid här talats om planer att upprätta undervisningskurser i de olika distrikten och dervid åberopats den redan existerande undervisningskursen i Göteborg, med ledning af hvilken de nya undervisningskurserna skulle ordnas i de andra distrikten, så har jag visat, hvad denna undervisningskurs innebär.

Hvad beträffar herr Centerwalls yttrande, att jag föraktat de tillfälliga utskotten, så lemnar jag det åt dess värde; och om han, när jag försvarar min motion, vill lägga i min mun ett sådant yttrande som: »Ni understår er icke att kritisera och afstyrka min motion», så lemnar jag äfven detta åt dess värde. Det må blifva kammaren, som dömer mellan den ene och den andre.

Men deremot vill jag bestämdt protestera mot det påståendet, att denna motion skulle vara en »popularitetsmotion.» Motionen är affattad i syfte att bereda såväl lokomotivpersonalen som den trafikerande allmänheten större trygghet till lif och lem och egendom.

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

Och utskottets ordförande har derför icke rättighet att beteckna detta såsom en popularitetsmotion.

Det har yttrats, att det är en sed att misstro alla, som äro öfverordnade. Ja, det är sant; men det är också en sed att krypa för alla öfverordnade. Jag har visst icke velat befordra seden, att allting, som kommer från öfverordnade, skall misstydas, utan jag har velat, att saken må opartiskt undersökas, och båda parterna komma i tillfälle att uttala sig.

Vidare har utskottets ordförande sagt, att man borde kunna vänta, till dess man får se, om icke det blir fullgjordt och verkställdt, som blifvit lofvadt och antydt från kongl. jernvägsstyrelsens sida. Jo. Derför har jag icke heller begärt, att motionen skulle återremitteras i detta afseende. Men i afseende å *de enskilda jernvägarne* vet jag icke, att något alls är lofvadt eller antydt.

För öfrigt var det verkligen en märklig underrättelse, att utskottet, som enligt herr K. G. Karlssons ord gjort sig »allt upptänkligt besvär» för att få veta sanningen från de enskilda jernvägarne, *icke skrifvit till mer än två* af dessa för att få höra, huru de hafva ordnat saken. Vi hafva dock andra jernvägar, som ega en betydlig storlek, och hvilkas trafik är väldig, och det kunde väl hafva varit skäl att göra sig besvär och skrifva till några af dessa. Men jag skall, herr talman, icke fästa mig dervid, utan jag skall endast be att få vidhålla mitt yrkande, att Andra Kammaren måtte återremittera betänkandet i den mån det gäller de enskilda jernvägarne.

Herr John Olsson i Stockholm: Jag ber att få förena mig i yrkandet om återremiss, och jag gör det hufvudsakligen derför, att detta utskottsbetänkande måste betecknas såsom synnerligen klent och tarfligt. Det synes mig, att motiveringen innehåller så ytterst litet, att Andra Kammaren icke gerna kan med tystnad acceptera ett sådant förslag i en fråga af denna vigt, en fråga, som utskottet sjelft säger vara synnerligen bektansvärd.

Utskottet säger i det näst sista stycket af sin motivering, att »det ej varit möjligt för utskottet att bilda sig ett omdöme om huru en sådan föreskrift som den nu ifrågasatta skulle verka.» Men, mine herrar, efter min uppfattning är det väl ett utskotts skyldighet att bilda sig ett omdöme i frågor, som framläggas för detsamma, samt sedan till- eller afstyrka de framstälda förslagen. Att på det sätt, utskottet här har förfarit, afgifva sin egen inkompetensförklaring synes mig alldeles oförsvarligt. Då man skrifver till Kongl. Maj:t i många mycket mindre vigtiga frågor, bör man väl kunna göra det äfven i denna. Jag tror derför, att det är rigtigast, att kammaren till utskottet återremitterar denna fråga, så att utskottet må sättas i tillfälle att inkomma med ett mera tillfredsställande utlåtande.

Herr Centerwall: Jag skall icke länge upptaga kammarens tid. Jag vill blott säga, att det uttryck jag har fält beträffande popularitetsmotion, och hvilket herr Waldenström klandrade, det kan jag gerna taga tillbaka. Det är icke parlamentariskt, har fälts under

Angående kompetensvilkor för anställning som lokomotivförare m. m. (Forts.)

debattens hetta, men hvarifrån hafva vi här först fått lärt oss att använda dylika uttryck i debatten?

Det talades också om, att man icke borde »krypa» för någon. Jag tror, att hvarken utskottet eller dess ordförande har krupit för någon. Men vi hafva satt oss emot, om också blott i formelt afseende, en ganska utbredd opinion, och för att motstå en sådan, fordras det kanske större mod än för att motstå »myndigheter» etc. Huruvida utlåtandet är klart eller ej, är hvarken jag eller någon annan af utskottets medlemmar rätt auktoritet att bedöma, eftersom vi dervidlag äro jäfviga; men jag vill fästa herrarnes uppmärksamhet derpå, att när man läser ett utskottsbetänkande, skall man icke blott läsa de sista orden, utan man måste läsa igenom hela betänkandet och på det sättet få ett totalintryck af allt det, som står i detsamma. Vi ha på det sättet icke kunnat få någon annan uppfattning i frågan än den vi nu hafva; vi ha öfverlagt många olika gånger angående denna sak och vi ha genomdebatterat den så godt som vi kunnat, jag säger med flit så godt som vi kunnat, ty det kan väl ändå icke begäras, att riksdagsmän, som äro sysselsatta med så mycket annat, skola kunna i detalj genomtränga en sådan fråga som denna. Men då kan man ju fråga, hvarför vi icke vilja vara med om att låta sakkunnige utreda frågan. Jo, vi ha ansett, att frågan skall kunna lösas utan någon särskild ny utredning, och vi ha derför tyckt det vara onödigt att besvära Kongl. Maj:t med en skrifvelse i ämnet. Huruvida vi gjort rätt härutinnan eller ej, derom får kammaren strax tillfälle att döma.

Herr K. G. Karlsson i Göteborg: I den kritik öfver mitt yttrande, som motionären här anstält, sade han, att jag skulle hafva uttryckt den meningen, att man icke hade rättighet att intränga i de enskilda jernvägarnes förhållanden. Jag vill betona, att jag icke sagt något sådant, utan jag har tvärtom sagt det, att om regeringen finner skäl föreligga derför, bör den låta verkställa en utredning och verksamt ingripa, men jag tillade, att jag för min del icke för närvarande funnit tillräckliga skäl föreligga för att utskottet nu skulle förordat ett sådant ingripande.

Motionären frågade vidare, om man ej hade rätt att verkställa en undersökning på detta område. Jag vill derpå endast svara det, att om motionen gått ut på en undersökning af de ifrågavarande förhållandena, så skulle utskottet säkerligen hafva kommit till ett annat resultat, än hvad det nu kommit till, men det gälde nu att utan att tillräckliga undersökningar blifvit gjorda bestämma sig för en åtgärd, och det är detta, som utskottet motsatt sig.

Öfverläggningen i detta ämne var härmed slutad. I enlighet med de gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på ärendets återremitterande till utskottet, och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som votering likväl begärdes, skedde

nu uppsättning, justering och anslag af en så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Andra Kammarens andra tillfälliga utskott hemstält i förevarande utlåtande n:o 22, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till utskottet återremitterat ärendet.

Voteringen utföll med 146 ja mot 54 nej; och hade alltså utskottets hemställan bifallits.

§ 7.

Efter föredragning vidare af Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 23, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utfärdande af instruktion jemte taxa för besigtningsmän vid haveribesigtningar, lemnades på begäran ordet till

Herr Segerdahl: Ehuru den fråga, som nu föreligger är af ganska stor vigt, torde den dock, hemtad som den är från ett specialområde, icke för tillfället kunna tilldraga sig något allmännare intresse. För rederierna och för alla dem, som sända varor sjöledes, samt för assuradörerna betyder det mycket, att det i sjölagen stadgade besigtningsförfarandet med hvad dertill hörer är ordnadt på ett så betryggande sätt som möjligt. Besigtningen ligger bland annat till grund för den vigtiga dispacheutredningen, och på besigtningsutlåtandena stödjas ofta nog domslut angående skadeersättningar vid sjöolyckor, hvilka ersättningar, som herrarne nogsamt veta, kunna uppgå till mycket betydande belopp.

I motionen såväl som i utskottets utlåtande erinras derom, att de besigtningar, som omtalas i sjölagen, äro af två slag, det ena af mera privat natur, då den, som vill, att besigtning skall ske, sjelf eger att utse besigtningsmän, det andra af mera officiel natur, då besigtningsmän skola förordnas af vederbörande myndighet, magistrat eller kronofogde. På detta sistnämnda slag af besigtningar, som förekomma, då någon annans rätt än den besigtningssökandes kan antagas komma i fråga, har, så att säga, satts en officiel stämpel derigenom, att förordnanden för besigtningsmännen skola gifvas af offentlig myndidhet, och det bör då också vara staten angeläget att tillse, att besigtningarna verkligen blifva utförda så omständligt och noggrant som möjligt, så att de göra det med dem afsedda gagnet. De bestämmelser, som i gällande sjölag finnas angående besigtningars

verkställande, äro mycket ofullständiga, och det är ganska visst, att utförligare bestämmelser behöfvas i detta hänseende. Sådana skulle vara till fördel icke blott för besigtningssökanden, som kunde få större trygghet för, att hans sak blefve närmare pröfvad och bättre afgjord, om besigtningsmännen hade några bestämda instruktioner att gå efter, utan ock för besigtningsmännen sjelfva, som lättare skulle kunna kontrollera, att ingenting af vigt blefve förbigånget.

Att nu få till stånd några sådana fullständigare bestämmelser eller någon instruktion är ett af syftena med denna motion. Ett annat af dess syften är att åstadkomma en taxa för besigtningsmännen, och äfven det är af ganska stor betydelse.

Det kan för en besigtningssökande vara en stor fördel att på förhand kunna beräkna, åtminstone något så när, hvilka kostnader en besigtning kan draga, och det är för honom äfven af en viss betydelse att veta, att han icke blir öfver höfvan uppskörtad, när han skall betala en hållen besigtning. Likaså är det för besigtningsmännen sjelfva en god sak att ha en taxa, som de kunna gå efter, så att de icke utsättas för misstanken att vilja taga mera betaldt, än skäligt är.

Man har mot utfärdande af en sådan taxa anmärkt, att förhållandena skulle vara så olikartade på olika orter, att en för hela riket gällande taxa svårligen skulle kunna åstadkommas. Jag vågar dock hysa den föreställningen, att detta i alla fall låter sig göras. Uppdraget att vara besigtningsman bör uppfattas som ett förtroendeuppdrag, och i det samhälle, som jag tillhör, uppfattas det också som sådant; på listan öfver besigtningsmännen derstädes finnas nemligen upptagna många af stadens främste köpmän, för hvilka den ersättning, som de åtnjuta för en besigtning, spelar en mycket obetydlig rol, och de skulle helt säkert i de allra flesta fall sjelfva finna det mycket angenämt att ha en taxa att gå efter, då ersättningen skall bestämmas. Det kan nemligen ofta vålla lika mycket bryderi att bestämma ersättningen som att upptaxera en förefintlig skada.

Det har i motionen omnämnts, att handels- och sjöfatsnämnden i Göteborg egnat denna fråga sin uppmärksamhet och att en af nämnden tillsatt komité framlagt förslag till instruktion och taxa. Då detta förslag inkom till nämnden, satte denna sig i förbindelse med handels- och sjöfartsnämnderna i åtskilliga af landets större sjö- och handelsstäder och inbjöd dem att utse ombud, som skulle sammankomma till en konferens, der man med komitéförslaget som grund skulle öfverlägga om hvad som skulle kunna göras för att åstadkomma en instruktion och en taxa för besigtningsmän. Handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm stälde sig då liksom nu afvisande härvidlag, men från handels- och sjöfartsnämnderna i en del andra städer ingingo för saken gynsamma svar jemte meddelande om, att ombud voro utsedda, och bland dessa städer erinrar jag mig särskildt Malmö, Gefle och Helsingborg. Jag nämner detta för att visa, att det finnes intresse för denna sak äfven på andra ställen än i Göteborg. Då det emellertid på grund af åtskilliga skäl mötte svårigheter att få till stånd en sådan konferens, företog sig handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg att sjelf närmare granska det framlagda komitéförslaget,

och nämnden utsöndrade då derifrån allt, som ansågs kollidera med gällande lag, de återstående bestämmelserna genomsågos och omarbetades något, hvarefter de trycktes i ett litet häfte, som har till rubrik: Anvisningar för besigtningsmän, utsedda enligt 332 § 1 mom. sjölagen. Detta häfte har sedermera i Göteborg utdelats till alla de personer, som stå upptagna på listan öfver besigtningsmän, och dessutom tillstälts dervarande större rederier och assuradörer. Då detta skedde för icke så länge sedan, har någon erfarenhet om verkan af denna åtgärd ännu icke vunnits, men då en sådan erfarenhet vunnits, hoppas jag, att den skall kunna läggas till grund för ett fortsatt arbete för denna sak.

Nu kan det icke väntas, att kammaren skall bifalla motionen, sådan den är framställd, och jag ämnar icke heller göra något yrkande derpå, men jag vågar dock tro och hoppas, att, då denna fråga hunnit så långt, att den upptagits i Riksdagen, den måtte här komma igen och då föreligga i ett sådant skick, att de betänkligheter af formel art, som nu rests mot förslaget, icke vidare måtte förefinnas, utan att man då kan komma in på sakens reella sida.

Jag har, herr talman, icke något yrkande att framställa.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 8.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts härefter föredragna utlåtande, n:o 24, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl Maj:t i fråga om ändring i sättet för verkställande af dödsstraff, blef af kammaren godkändt.

§ 9.

Å föredragningslistan fans härefter upptaget Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 25, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om utsträckning af giltighetstiden för s. k. tur- och returbiljetter å statens jernvägar.

Sedan utlåtandet föredragits, yttrade

Herr Olofsson i Åvik: Jag skall icke besvära kammaren med att hålla något liktal öfver min motion, ty sedan jernvägsstyrelsen vidtagit en sådan åtgärd, att tur- och returbiljetter nu äro gällande en längre tid än förut, nemligen 14 dagar, och syftet med min motion sålunda vunnits, har jag sjelf inom utskottet varit med om att afstyrka densamma. Emellertid kan jag icke underlåta att uttala mitt beklagande af, att jernvägsstyrelsen icke, när den vidtog denna reform, utsträckte tiden för tur- och returbiljetternas giltighet till hela den tidslängd, som jag i motiveringen till min motion antydt, nemligen till 30 dagar. Om jernvägsstyrelsen det hade gjort, skulle jag för min del ha ansett denna reform vara tidsenlig.

Enligt hvad som sagts mig, lär förhållandet i fråga om vissa sträckor af vårt land nu blifva det, att giltighetstiden för tur- och returbiljetterna blir mindre än förut, men något sådant har jag aldrig afsett med min motion, och om det är rigtigt, att, som man påstått, en dylik orättvisa tillkommer genom den af jernvägsstyrelsen nu vidtagna reformen, kan jag icke säga, att denna reform är en fullt god reform.

Jernvägsstyrelsen anför som skäl för, att man icke bör utsträcka tiden till 30 dagar, att jernvägen på det sättet skulle tillskyndas en förlust derigenom, att kombinerade biljetter då icke skulle användas i så hög grad som för närvarande. Jag föreställer mig emellertid, att denna förlust blir ganska liten och att den mycket väl uppväges af de stora fördelar, som allmänheten skulle ha deraf, att returbiljetterna räckte 30 dagar. Dessutom förefaller det mig, som om statsbanans tur- och returbiljetter skulle kunna få en giltighetstid af 30 dagar, då utan olägenhet 25 enskilda jernvägar kunna tillåta en sådan utsträckt giltighetstid.

Herr talman, jag har icke något yrkande att göra.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

Angående formatet på offentliga komitéers tryckta utlåtanden.

Slutligen förelåg till afgörande Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 26, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående formatet på offentliga komitéers tryckta utlåtanden.

Uti ifrågavarande, inom Andra Kammaren afgifna motion n:o 179 hade herr *J. Byström* föreslagit,

att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes föreskrifva, att hvad som kommer att tryckas af de utlåtanden, betänkanden och förslag, som afgifvas af de af Kongl. Maj:t eller på grund af Kongl. Maj:ts bemyndigande tillsatta komitéerna, må få ett för alla sådana tryckalster lika format, derest ej innehållet i något fall tvingar till afvikelse derifrån.

Utskottet hemstälde emellertid,

att ifrågavarande motion icke för närvarande må till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

I fråga härom yttrade:

Herr Byström: Herr talman, mina herrar! Denna fråga kan visserligen icke sägas vara af så synnerligen stor vigt, men såsom framgår af det förevarande utlåtandet, saknar den dock ingalunda sin betydelse. Det är emellertid icke för att något vidlyftigare på-

Angående formatet på offentliga komitéers tryckta utlåtanden. (Forts.)

peka detta, som jag begärt ordet, utan det är för att fästa uppmärksamheten på ett i utlåtandet förekommande skriffel eller korrekturfel eller något dylikt.

Det erkännes från alla håll, att det vore önskligt, att det, som kommer att tryckas af de utlåtanden, betänkanden och förslag, som afgifvas af de af Kongl. Maj:t eller på grund af Kongl. Maj:ts bemyndigande tillsatta komitéerna, måtte få ett för alla sådana tryckalster lika format, derest ej innehållet i något fall tvingar till afvikelse derifrån. Denna åsigt delas af dem, som intressera sig för politik i allmänhet eller för vissa särskilda frågor, som dessa komitéer behandlat. De personer, som hafva hand om våra offentliga bibliotek, erkänna äfven behofvet af, att formaten för de olika komitéernas utlåtanden måtte blifva lika, och herrarne kunna sjelfva få bekräftelse på, att detta behof verkligen gör sig gällande, genom att endast besöka exempelvis Riksdagens bibliotek eller riksgäldskontoret. Riksdagen har också år 1867 skrifvit till Kongl. Maj:t i denna fråga och anhållit, att formatet måtte blifva lika för ifrågavarande tryck. Men det tycks hafva gått med denna skrifvelse som med den der i dag i kammaren omtalade handboken för lokomotivförarne, så att man måste skrifva till Kongl. Maj:t mer än en gång för att det man önskar skall verkställas. Vidare har äfven Kongl. Maj:t haft samma mening som Riksdagen i denna fråga. I anledning af den nyss omnämnda skrifvelsen kom frågan inför Kongl. Maj:t, hvarvid Kongl. Maj:t gillade Riksdagens anhållan, att komitébetänkanden i frågor, som böra blifva föremål för Riksdagens pröfning, må tryckas i samma format som bihanget till Riksdagens protokoll. Jag får vidare gifva mitt erkännande åt utskottet, som uttalat sig välvilligt för min motion och instämt i densamma. Jag behöfver icke uppläsa utskottets uttalande, ty det kan ju hvar och en sjelf läsa i utlåtandet.

Jag kommer nu till det lilla tryckfelet eller skriffelet, som jag skulle påpeka och hvilket jag hoppas kammaren har godheten att rätta. Utskottet säger ju, att något borde göras åt saken och att det icke anser, att det är bra, som det är, och derför skulle ett litet ord, som kommit in i slutklämmen, icke finnas der, utan klämmen skulle från utskottets synpunkt och efter det resonnement, som utskottet fört, egentligen ha lydt så, att utskottet hemställer, *att ifrågavarande motion för närvarande må till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.* Ty detta är utskottets uppfattning, såvidt man tager hänsyn till det resonnement, utskottet fört. Att utskottet icke kunnat få tag på rätta ordalydelsen i det förslag, det bort komma med, må vara ursäktligt; men det må äfven ursäktas mig, att jag nu söker komma utskottet till hjelp med ett yrkande, att kammaren måtte antaga det af mig framlagda förslaget, att man ännu en gång skrifver till Kongl. Maj:t med begäran, att den åtgärd, jag i min motion föreslagit, vidtages.

På grund af nu antydda förhållanden och anförda skäl kan jag ej göra annat än yrka bifall till min motion; och jag hoppas, att

Angående formatet på offentliga komitéers tryckta utlåtanden. (Forts.)

såväl utskottets ledamöter som öfriga ledamöter af kammaren skola instämma med mig, då jag sålunda föreslår,

att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes föreskrifva, att hvad som kommer att tryckas af de utlåtanden, betänkanden och förslag, som afgifvas af de af Kongl. Maj:t eller på grund af Kongl. Maj:ts bemyndigande tillsatta komitéerna, må få ett för alla sådana tryckalster lika format, derest ej innehållet i något fall tvingar till afvikelse derifrån.

Herr Kardell: Herr talman, mina herrar! Utskottets hemställan, att herr Byströms motion icke för närvarande må till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda, är visst icke något feltryck. För öfrigt har, såvidt jag förstår, motionären faktiskt vunnit sitt syfte.

Herr Byström har begärt, att alla de tryckta utlåtanden, betänkanden och förslag, som afgifvas af de af Kongl. Maj:t eller på grund af Kongl. Maj:ts bemyndigande tillsatta komitéer, skola få ett för alla sådana tryckalster lika format, derest ej innehållet i något fall tvingar till afvikelse derifrån. Nu har utskottet upplyst om, att det redan förut finnes en bestämmelse i detta hänseende, i ty att, efter det 1867 års Riksdag i denna sak skref till Konungen, Kongl. Maj:t i anledning häraf den 10 maj 1867 till samtlige statsdepartement utfärdade ett bref af innehåll, att alla dylika betänkanden skulle, derest icke särskilda förhållanden tvingade till undantag derifrån, ha samma format som bihanget till Riksdagens protokoll. Det finnes således en bestämmelse i detta fall. Nu är det väl mycket sant, att vederbörande departement i många fall icke stält sig denna skrifvelse till efterrättelse, men hvarpå beror det? Jo, antagligen derpå, att denna Kongl. Maj:ts skrifvelse på något sätt råkat i glömska under tidens lopp. Det gäller derför att nu draga fram densamma ur glömskans natt.

För vinnande af detta syftemål har utskottet kunnat gå till väga på två olika sätt. Det ena af dessa sätt är det, att utskottet hade föreslagit Andra Kammaren, att Riksdagen ville i skrifvelse hos Kongl. Maj.t anhålla, att Kongl. Maj:t måtte förständiga embetsverken att ställa sig detta kongl. bref till efterrättelse. Det andra alternativet, som utskottet härvidlag kunde tillgripa, var det att inskränka sig till att i motiveringen hänvisa till det faktum, att ett dylikt bref existerar. och i sammanhang dermed uttala den förhoppningen, att vederbörande embetsverk, då de sålunda finge höra talas om befintligheten af detta kongl. bref, skulle rätta sig derefter. Ty vi måste antaga, att dessa embetsverk äro så lojala och laglydiga, att om de blott få den allra ringaste påminnelse om tillvaron af en sådan skrifvelse, skola de taga densamma ad notam. Åtminstone föreställde vi oss i utskottet, att man skulle kunna gå till väga på det sättet. Det låter efter min åsigt näppeligen tänka sig, att departementen hädanefter komma att använda afvikande format för komitébetänkandena. Komma de icke desto mindre att göra det, sedan nu uppmärksamheten blifvit fäst på denna fråga, då må Riksdagen skrifva

till Kongl. Maj:t. Men för närvarande anser jag det vara onödigt att i denna i och för sig så ringa fråga tillgripa en sådan apparat som att skrifva och besvära Kongl. Maj:t, då man ju har grundade skäl att antaga, att syftemålet i alla fall skall vinnas.

För öfrigt var det ju mycket bra, att motionären nu tog till orda i denna sak, ty derigenom har han ännu mer strukit under det faktum, som föreligger och som består deruti, att en dylik skrifvelse redan förefinnes.

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

Öfverläggningen var härmed afslutad. Sedan herr talmannen i ämnet framstält propositioner, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 11.

Herr *K. Staaff* aflemnade en motion, n:o 187, med tillägg till motionen n:o 185 angående antagande af en ny paragraf med nummer 103 i regeringsformen m. m.

Denna motion blef på begäran bordlagd.

§ 12.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 49, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till skogsväsendet;

n:o 50, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af en till förra skogvaktarebostället Tummetorp n:o 1 i Östergötlands län hörande lägenhet;

n:o 51, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af åtskilliga lägenheter under förra militiebostället Tollarp n:is 5 och 8 om $^1/_2$ mantal i Kristianstads län;

n:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af en till indragna militiebostället Fiskevik n:o 2 i Vermlands län hörande lägenhet;

n:o 53, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa delar af förra militiebostället Ånsta n:is 3 och 4 i Orebro län;

n:o 54, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af tomtplatser å kronoparken Skagersholm i Skaraborgs län;

n:o 55, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa delar af förra sergeantsbostället $^5/_{12}$ mantal n:o 1 Skogen i Ragunda socken af Jemtlands län;

n:o 56, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af allmänningstorp under kungsladugården Wäderbrunn n:o 1 i Södermanlands län;

n:o 57, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående för-

säljning af vissa delar af förra hospitalshemmanet $^1/_8$ mantal Berga n:o 3 Lillgård i Östergötlands län;

n:o 58, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående utbyte af jord mellan kronan och Jönköpings stad;

n:o 59, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från förra sergeantsbostället 1 mantal Hulje n:o 5 Södergården i Östergötlands län;

n:o 60, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från förra korpralsbostället $^3/_4$ mantal Nöbbelöf n:o 6 i Malmöhus län;

n:o 61, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från förra sergeantsbostället Götlunda n:is 5 och 6 Nol- och Lillegården om tillsammans 1 mantal i Skaraborgs län;

n:o 62, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsöndring af mark från förra militiebostället 1 mantal Tibble n:o 4 i Vestmanlands län m. m.;

n:o 63, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från den under kronoparken Sjögared lydande egendomen Strängsered Storegården i Elfsborgs län;

n:o 64, i anledning af Riksdagens år 1900 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning af statsverkets jemte dertill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1899;

n:o 65, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående utbyte af jord mellan kronan och Karlskrona stad;

n:o 66, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af till förra hospitalshemmanet 1 mantal Hede n:o 1 hörande andel i delar af samfälligheterna Kinna qvarn och »Utvidgning vid Kinna qvarn och såg samt en 40 fot bred plats på båda sidor ån»;

n:o 67, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af viss del af kronoängen Hägran n:o 1 i Öja socken af Södermanlands län;

n:o 68, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse under eganderätt till Dorotea kommun af viss del utaf ett vid afvittringen inom Dorotea socken till kyrkostad afsatt område;

n:o 69, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af förra regementsqvartermästarebostället $^3/_4$ mantal Hagstad n:o 1 i Kalfsviks socken och Kinnevalds härad af Kronobergs län; samt

n:o 70, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående fortsatta åtgärder till förekommande af skogshärjning af insekten nunnan.

Vidare anmäldes och godkändes Riksdagens kanslis förslag
dels till delar af riksdagsbeslutet:
n:o 1, ingressen;
n:o 2, slutmeningen;
dels och till paragrafer i riksdagsbeslutet:
n:o 3, angående ansvarsfrihet för fullmägtige i riksbanken;
n:o 4, angående lag om ändrad lydelse af 4 kap. 11 § strafflagen;
n:o 5, angående lag, innefattande tillägg till förordningen den

6 februari 1849 angående viss tid för klander af husesyn emellan enskild jordegare och landbo;

n:o 6, angående förslag till lag om ändrad lydelse af 3 och 18 §§ i förordningen den 31 oktober 1873 angående främmande trosbekännare och deras religionsöfning;

n:o 7, angående förslag till lag om rätt till jagt, till lag om ändrad lydelse af 24 kap. 13 § strafflagen och till lag om ändrad lydelse af 1 § i lagen angående tiden för nyttjanderättsaftals bestånd den 25 april 1889;

n:o 8, angående ansvarsfrihet för fullmägtige i riksgäldskontoret;

n:o 9, angående ansvarsfrihet beträffande fullmägtige i riksbanken och fullmägtige i riksgäldskontoret lemnadt uppdrag i fråga om uppförande å Helgeandsholmen af riksdags- och riksbankshus;

n:o 10, angående val af justitieombudsman och suppleant för honom;

n:o 11, angående användande af det af 1900 års Riksdag till anskaffning af ny fältartillerimateriel och ammunition för år 1901 afsatta belopp;

n:o 12, angående förslag till bestämmelser af arfsskatts utgörande vissa fall;

n:o 13, om ändrad lydelse af 1 och 7 §§ i förordningen angående bevillning af fast egendom samt af inkomst;

n:o 14, angående förslag till taratariff att gälla vid varors förtullning efter bruttovigt;

n:o 15, om förändrad lydelse af § 18 i kongl. förordningen angående vilkoren för försäljning af bränvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker den 24 maj 1895;

n:o 16, om förändrad lydelse af § 4 i kongl. förordningen angående vilkoren för försäljning af bränvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker den 24 maj 1895;

n:o 17, angående ändring af 117 § i Kongl. Maj:ts förnyade nådiga stadga om skiftesverket i riket den 9 november 1866;

n:o 18, angående ändring af 26 kap. 4 § byggningabalken;

n:o 19, angående förändring i bestämmelserna om beräkning af hvitbetssockertillverkningsskatten;

n:o 20, angående ändring i gällande grunder för valrätt till Andra Kammaren;

n:o 21, angående förslag till lag om inteckning i fartyg m. m.;

n:o 22, angående förändrad lydelse af §§ 6, 7, 8, 41 och 42 i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897;

n:o 23, om ändrad lydelse af 35 § i förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 juni 1875;

n:o 24, angående skärpta lagbestämmelser för uraktlåtenhet att utgifva bidrag till underhåll af oäkta barn;

n:o 25, angående tillägg till § 12 i förordningen om kyrkostämma m. m. samt till § 16 i förordningen om kommunalstyrelse på landet;

n:o 26, angående ändring af § 17 i förordningen om kommunalstyrelse på landet samt § 9 i förordningen om kyrkostämma m. m.;

n:o 27, rörande lag angående ocker; samt

n:o 28, om lag angående förlängning af tiden, under hvilken förordningen rörande de lappar, som med renar flytta emellan de förenade konungarikena Sverige och Norge, skall vara gällande.

§ 13.

Justerades protokollsutdrag.

§ 14.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets memorial och utlåtande n:o 5, angående fullbordad granskning af de i statsrådet förda protokoll; och

n:o 6, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af §§ 60, 65 och 75 riksdagsordningen;

statsutskottets memorial och utlåtanden

n:o 76, i anledning af remiss med öfverlemnande af uppgift å förändringar år 1900 i statsverkets inkomster af för dess räkning utarrenderade kronoegendomar m. m.;

n:o 78, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde hufvudtiteln gjorda framställningar om anslag till Chalmers tekniska läroanstalt;

n:o 79, med anledning af två inom Riksdagen väckta motioner, afseende inrättande af dels en regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och Reval, dels ock en ångfärjeförbindelse mellan hamn i Skåne och Lybeck;

n:o 80, angående afsättande, i anledning af 1900 års statslåns upptagande, af medel för amortering af statsskulden;

n:o 81, angående semester för deputerade i riksgäldskontoret samt angående reglering af aflöningen för den vid riksgäldskontoret och Riksdagens bibliotek anstälda tjenstepersonal m. m.; och

n:o 82, angående Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under andra, tredje, fjerde, femte, sjette, sjunde, åttonde och nionde hufvudtitlarne gjorda framställningar om anslag för beredande af dyrtidstillägg för år 1901 åt en del tjenstemän och betjente m. m.;

bevillningsutskottets betänkande n:o 33, i anledning af väckt motion angående höjning af tullen å elektriska maskiner eller delar deraf;

bankoutskottets memorial n:o 9, angående beviljande af dyrtidstillägg åt riksbankens tjenstemän och betjente;

lagutskottets memorial och utlåtanden

n:o 44, med föranledande af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande vissa delar af lagutskottets utlåtande n:o 40, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af rättegångsbalken, lag om hvad iakttagas skall i afseende å införande af lagen om ändring i vissa delar af rättegångsbalken, lag om ändring i vissa delar af utsökningslagen, lag om beräknande af fatalietid i visst fall samt lag om offentlighet i visst fall vid förhör inför hofrätt;

n:o 45, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och förslag i syfte att inskränka utländska agenters försäljningsrätt inom Sverige;

n:o 46, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse af §§ 7 och 35 i förordningen om kyrkostämma samt kyrkoråd och skolråd den 21 mars 1862; och

n:o 47, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående ändrad lydelse af § 40 i förordningen om kyrkostämma m. m. den 21 mars 1862; samt

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 27, i anledning af väckta motioner angående skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om skärpta bestämmelser i fråga om rätt för folkskolelärare och småskolelärare att söka annan dylik befattning.

§ 15.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *B. Dahlgren* ..... under 4 dagar från och med den 4 dennes
herr *N. Nilsson* i Skärhus » 3 » » » » » 4 „

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,18 e. m.

In fidem
E. Nathorst Böös.

Fredagen den 3 maj.

Kl. $^1/_2$ 3 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 26 nästlidne april.

§ 2.

Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottet herr *K. Staaffs* motion n:o 187.

§ 3.

Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets memorial n:o 5.

Efter föredragning vidare af konstitutionsutskottets utlåtande n:o 6, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af §§ 60, 65 och 75 riksdagsordningen, hvilket åter bordlades, lemnades på begäran ordet till

Friherre Barnekow, som yttrade: Herr talman! Då konstitutionsutskottets memorial n:o 5 angående fullbordad granskning af de i statsrådsprotokollet förda protokoll lärer förekomma först på morgondagens föredragningslistor i såväl Första som Andra Kammaren, men det emellertid torde vara angeläget, att detta ärende icke alldeles samtidigt förekommer i båda kamrarne, ber jag att få föreslå, att kammaren behagade besluta, att konstitutionsutskottets utlåtande n:o 6 i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af §§ 60, 65 och 75 riksdagsordningen må sättas före konstitutionsutskottets utlåtande n:o 5 angående fullbordad granskning af de i statsrådet förda protokoll bland de två gånger bordlagda ärenden, som förekomma å morgondagens föredragningslista.

Vidare yttrades ej. Hvad friherre Barnekow sålunda hemstält bifölls.

Härefter föredrogos och blefvo å nyo bordlagda statsutskottets memorial och utlåtanden n:is 76, 78, 79, 80, 81 och 82, bevillningsutskottets betänkande n:o 33, bankoutskottets memorial n:o 9, lagutskottets memorial och utlåtanden n:is 44, 45, 46 och 47 samt Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 27.

§ 4.

Interpellation. Ordet lemnades på begäran till

Herr David Bergström i Stockholm: Den 31 december 1889 undertecknade utsedde komiterade ett af dem på uppdrag af Kongl. Maj:t utarbetadt betänkande angående kontroll å ångpannor jemte förslag till författning i ämnet. Tekniska högskolan och jernvägsstyrelsen anbefaldes att öfver detta betänkande afgifva utlåtanden, den nämnda styrelsen sedan styrelserna för de enskilda jernvägarne i riket lemnats tillfälle att sig yttra. Den 2 juni 1891 inkom tekniska högskolan och den 22 september 1893 jernvägsstyrelsen med infordradt yttrande, hvarefter ärendet den 16 augusti 1894 remitterades till kommerskollegium att, sedan vederbörande föreningar och enskilde, som kunna vara af frågan intresserade, lemnats tillfälle att sig yttra samt yrkesinspektörerna blifvit hörde, afgifva utlåtande.

Då kommerskollegiets utlåtande, för snart sju år sedan begärdt, ännu ej låtit sig afhöra, torde det ej kunna anses opåkalladt att göra en erinran om såväl tillvaron af nu ifrågavarande förslag till författning rörande kontroll å ångpannor som ock det åt kommerskollegium lemnade uppdrag att afgifva yttrande beträffande sagda förslag.

Såvidt mig är bekant, hafva alla de myndigheter och sakkunnige, som hittills i ämnet uttalat sig, erkänt och framhållit vigten af att en ny eller förbättrad lagstiftning i fråga om ångpannors beskaffenhet, utrustning och skötsel samt kontrollen häröfver måtte komma till stånd.

Med stöd af § 2 mom. 1 i lagen angående skydd mot yrkesfara hafva visserligen yrkesinspektörerna ansett sig böra tills vidare och intill dess särskild lagstiftning blifvit i ämnet vidtagen föreslå åtgärder till förekommande af ångpanneexplosioner. Men yrkesinspektionen är begränsad till att öfva kontroll öfver ångpannorna vid de verk och inrättningar, som falla under lagen om skydd mot yrkesfara. En mängd ångpannor, och ingalunda de, som minst äro i behof af tillsyn, stå alltjemt utanför all kontroll, vare sig af yrkesinspektionen eller af annan myndighet. Med afseende å dessa ångpannor gör sig behofvet af en lagstiftning i hög grad gällande, på samma gång som det äfven å andra områden visat sig önskvärdt att ju förr dess hellre få alla hithörande förhållanden ordnade genom en ångpannelag.

Med hänsyn till den risk för lif och egendom, som med sakernas nuvarande tillstånd är förbunden, och då det icke lärer böra tillåtas, att ett statens embetsverk på dylikt sätt förhalar ett vigtigt lagstiftningsärende under åratal, anhåller jag få till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framställa följande spörsmål:

Har granskningen af det år 1889 färdigblifna betänkandet angående kontroll å ångpannor så fortskridit, eller ärnar chefen för finansdepartementet vidtaga åtgärder för att granskningsarbetet i

fortsättningen må så bedrifvas, att en kongl. proposition i ämnet kan väntas föreligga till pröfning vid 1902 års riksdag?

Den af herr Bergström sålunda gjorda anhållan blef på begäran bordlagd.

§ 5.

Anmäldes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 72, i anledning af väckta motioner om ändring i gällande bestämmelser angående häradsnämnd; och

n:o 73, i anledning af väckt motion angående införande i konkurslagen af bestämmelse, att handlingar i konkursmål må kunna med allmänna posten till rätten eller domaren insändas.

§ 6.

Justerades protokollsutdrag.

§ 7.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *M. Bäärnhielm* under 6 dagar från och med den 6 dennes
och » *A. Henricson* » 4 » » » » » 4 »

§ 8.

Till bordläggning anmäldes:

sammansatta stats- och bankoutskottets memorial n:o 3, angående anvisande af ersättning till sammansatta stats- och bankoutskottets sekreterare; samt

sammansatta stats- och lagutskottets utlåtanden:

n:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde hufvudtiteln gjorda framställning angående aflönande af vikarie för lärare eller lärarinna vid af landsting eller stad, som ej i landsting deltager, inrättadt småskolelärareseminarium;

n:o 5, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående tjenstårsberäkning i visst fall för lärare eller lärarinna vid folkskola;

n:o 6, i anledning af väckt motion angående skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om statsbidrag till aflönande af vikarier för sådana lärare och lärarinnor vid högre folkskolor, hvilka af sjukdom äro urståndsatta att fullgöra sin tjenst;

n:o 7, i anledning af väckt motion om ändring i gällande bestämmelser angående statsbidrag till aflönande af lärare vid folkskolor och småskolor; och

n:o 8, i anledning af väckt motion om tillägg till lagen angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift den 12 mars 1886

i syfte att lapp må erhålla ersättning för renar, som dödats af jernvägståg.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,49 e. m.

In fidem
E. Nathorst Böös.

Stockholm, Isaac Marcus' Boktryckeri-Aktiebolag, 1901.