RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1916. Första kammaren. Nr 52.

Lördagen den 8 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Hasselrot* avlämnade följande nådiga propositioner:

nr 137, med förslag till lag om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag m. m.;

nr 138, med förslag till lag om förfogande över viss egendom vid krig, krigsfara eller andra utomordentliga, av krig föranledda förhållanden;

nr 143, angående anvisande av medel till avlönande av en extra vaktmästare i Svea hovrätt m. m.; och

nr 146, med förslag till lag om inskränkning i inmutningsrätten.

Herr statsrådet *von Sydow* avlämnade nedannämnda kungl. propositioner:

nr 139, angående försäljning av vissa delar av det s. k. Köpingskomplexet i Västmanlands län;

nr 140, angående överlåtande å staden Falun av kronans rätt till vissa områden invid nämnda stad;

nr 141, angående försäljning till Stockholms läns landsting av ett område av kronoegendomen Mörby i Stockholms län; och

nr 142, angående statsbanebyggnaden i Norrland.

Justerades protokollet för den 3 i denna månad.

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärvande för telegrafverkets räkning av en fastighet i Flen;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättande från fjärde huvudtitelns allmänna besparingar av vissa förskottsvis utgivna medel; och

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående an-

vändande av fonden för krigsfartygs byggande till anskaffning av två motorbåtar för rekognoscering av militärleder m. m.; ävensom

bankoutskottets utlåtande nr 28, angående tillfälligt lönetillägg åt amanuensen vid riksdagens bibliotek R. Höckert, m. m.

Herr statsrådet *Westman* avlämnade Kungl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner:

nr 135, angående inköp av övre och nedre klosterträdgården i Vadstena; samt

nr 145, angående pension åt överläraren vid tekniska skolan i Stockholm C. A. Nordström.

Vid föredragning av statsutskottets nästlidne dag bordlagda memorial nr 50, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i två frågor rörande anslag under riksstatens fjärde huvudtitel, godkändes de i detta memorial föreslagna voteringspropositionerna.

Vid föredragning av första sammansatta stats- och lagutskottets under gårdagen bordlagda memorial nr 2, angående ersättning åt utskottets tjänstemän och vaktbetjäning, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets den 4 och 5 innevarande april bordlagda utlåtande nr 40, i anledning av väckt motion om belöning åt fiskaren August Danielsson m. fl. för arbetet till saltsjöfiskets befrämjande.

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottet hänvisad motion, nr 176, av herr *Olausson* m. fl. hade hemställts, att riksdagen ville, för det föregångsarbete till saltsjöfiskets förkovran och utvidgning, som utförts av fiskarne August Danielsson, Nils Andersson, Karl Petrus Johansson och Patrik Wunsch, besluta tilldela var och en av dem en belöning, en gång för alla, av 1,000 kronor.

Utskottets uttalande i förevarande utlåtande hade följande lydelse:

»Det arbete för fiskerinäringens främjande, som utförts av i motionen namngivna personer, synes värt allt erkännande. Vid bedömande i allmänhet av frågor rörande utdelande av belöningar, som få karaktär av nationalbelöningar, bör emellertid av principiella skäl hänsyn tagas till omständigheter, vilka det torde vara svårt för en enskild motionär att helt överblicka. Med hänsyn härtill och i betraktande jämväl därav att enligt vad till utskottets kännedom kommit även andra fiskare påståtts hava samtidigt utfört arbete jämförligt med det, som utförts av de nu till belöning ifrågasatta personer, kan utskottet icke biträda det av motionärerna framställda förslaget.

Utskottet hemställer följaktligen, att förevarande motion ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

Reservation hade avgivits av greve *Hamilton* samt herrar *Holmquist* och *Olausson*, vilka ansett, att sista punkten i utskottets motivering bort hava haft följande lydelse:

»Med hänsyn härtill och under uttalande av den förhoppning, att Kungl. Maj:t, på särskild framställning och efter närmare utredning av frågan, ej skall underlåta att vidtaga de åtgärder, som förhållandena påkalla, hemställer utskottet — —.»

Herr Holmquist: I den motion, som ligger till grund för det föredragna jordbruksutskottsutlåtandet, hemställa åtskilliga motionärer av olika partier från riksdagens andra kammare, att riksdagen ville för det föregångsarbete på saltsjöfiskets område, som utförts av vissa uppgivna fiskare, fyra till antalet, besluta tilldela var och en av dem en belöning, en gång för alla, av 1,000 kronor.

Utskottet erkänner för sin del i det mycket korta utlåtandet, att det arbete för fiskerinäringens främjande, som utförts av de i motionen angivna personer, synes värt allt erkännande. Jag tror, att man har rätt att säga, att även med dessa vackra ord utskottet varit mycket måttfullt i sitt uttalande. Var och en, som även ytligt känner havsfiskerinäringen och dess historia, vet, att 1884 var ett verkligt bemärkelseår, ty det var det år, som dessa män gjorde en handling, som man verkligen har rätt och plikt att kalla en *bragd*, genom att sätta i verket arbetet för tillvaratagande av nordsjömakrillen, som blivit en så betydande inkomstkälla för en stor del av Buhusläns befolkning — en bragd som även återverkat, då det gällt det norska fisket och dess utveckling. Det är således ingen som bestrider, att vad utskottet här säger om att deras handling är värd allt erkännande är ett måttligt uttryck för utskottets varma känsla för en *stor* handling.

Men härtill kommer något annat, och det är, att de män, om vilka här är fråga, leva under synnerligen tryckta förhållanden. Dessa personer äro brutna män. Det intyg, som erhållits om dem från prästmannen i den ort de tillhöra, har fulltygat detta förhållande.

Man kan då fråga sig, varför utskottet ställt sig avvisande till det i motionen framburna kravet. Det första skälet, som utskottet åberopar, lyder: »Vid bedömande i allmänhet av frågor rörande utdelande av belöningar, som få karaktär av nationalbelöningar, bör emellertid av principiella skäl hänsyn tagas till omständigheter, vilka det torde vara svårt för en enskild motionär att helt överblicka.» För min del vill jag ingalunda förneka, att i denna del av utskottets utlåtande ligger en mycket stor sanning. Jag har för min del icke någon avvikande mening i detta avseende.

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

Min avvikande mening gäller fortsättningen av utskottets utlåtande, där det heter: »Med hänsyn härtill och i betraktande jämväl därav att enligt vad till utskottets kännedom kommit även andra fiskare påståtts hava samtidigt utfört arbete jämförligt med det, som utförts av de nu till belöning ifrågasatta personer, kan utskottet icke biträda det av motionärerna framställda förslaget.» Utskottet säger sålunda i denna del ingenting annat än att det är möjligt, att äran av den handling, som dessa män utfört, även kan tillkomma ett par andra i livet varande fiskare, levande å annan ort, och av detta skäl anser sig utskottet icke böra bifalla det framställda förslaget. Nog får man ändå erkänna, att denna motivering är sällsport svag. Det naturliga vore väl, att om, vilket jag även har vitsordat, svårigheter möta för enskilda motionärer att helt överblicka detta område, man gått en annan väg och sagt: då skola vi lägga det i Kungl. Maj:ts hand, vi överlämna saken till Kungl. Maj:t, vilken äger alla utvägar att på lämpligt och naturligt sätt utreda frågan och, sedan sådan utredning skett, fatta ställning till det framställda kravet på belöning eventuellt även för dessa två andra, som anses värda en sådan. Det är ingenting annat jag i min vid betänkandet fogade reservation velat få fram. I stället för den sista av mig nu angivna meningen i utlåtandets motivering, har jag för min del velat tillsätta följande ord: Med hänsyn härtill och under uttalande av den förhoppning, att Kungl. Maj:t, på särskild framställning och efter närmare utredning av frågan, ej skall underlåta att vidtaga de åtgärder, som förhållandena påkalla, hemställer utskottet — —. Genom en sådan motivering har riksdagen för sin del icke givit något på hand, icke gjort mer än vad jag anser vara riksdagens fulla och klara plikt att göra, nämligen att understryka det storslagna i dessa mäns handling, men i övrigt överlämna hela saken åt Kungl. Maj:t till utredning och ställningstagande.

Nu kan man säga: det är alldeles likgiltigt, om riksdagen säger detta, ty icke lärer Kungl. Maj:t underlåta att, om enskilda personer eller institutioner hos Kungl. Maj:t anmäla dessa män, pröva, huruvida det är lämpligt, att de få en belöning i den form motionärerna avse. Men det är ju alldeles klart, att det blir något helt annat, om *riksdagens kamrar* här förklara, att de giva sitt erkännande åt vad av motionärerna anförts beträffande dessa personer och överlämna dessa frågor till Kungl. Maj:ts ytterligare skärskådande och förslag.

Då jag sålunda ur alla synpunkter tror det vara lämpligt att acceptera den motivering, jag för min del tillåtit mig föreslå, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Ericsson, Aaby: Här föreligger en fråga angående en handling, om vilken utskottet säger, att den, såvitt utskottet kunnat finna, är värd allt erkännande. Och ändå

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

kommer utskottet till det slut, att motionen icke bör bifallas, vilket utskottet motiverar på det sätt, som herrarna sett i utlåtandet. Vad beror detta på? Jo, det beror på att denna handling, som vi erkänna varit en bra, en god och berömvärd handling, bör enligt utskottets mening på annat sätt, än motionärerna tänkt sig, vinna erkännande, och det finnes så många vägar, på vilka detta erkännande kan uppnås.

Man kan först och främst tänka sig, att i den bygd, där dessa män utfört sin gärning, denna, om det är så, som motionärerna påstå, skulle hava den resonans bland medborgarne i orten, dessa gärna skulle vilja sammanskjuta en belöning såsom ett erkännande åt ifrågavarande personer, och det så mycket mer som i denna bygd just detta fiske under nuvarande förhållanden giver särskilt god inkomst. Men det finnes andra vägar. Inom hushållningssällskapet eller den stora fiskeriföreningen, som där nere verkar jämsides med hushållningssällskapet, ligger det ju ytterligt nära till hands, att man framställer önskemålet, att ett erkännande må givas åt dessa fiskare, som ju äro äldre män och delvis oförmögna till arbete. Huru mycket betydelsefullare vore det icke, om hushållningssällskapet eller fiskeriföreningen, i den mån deras ekonomiska förhållanden det medgiva, tillerkände dessa män pensioner för deras återstående livstid? Landstinget skulle också kunna bidraga till ett erkännande åt dessa personer, om verkliga förhållandet vore så enastående och inom orten väckt så allmän uppmärksamhet samt uppkallat en så allmän känsla av beundran för dessa mäns gärning, att man ville giva dem ett erkännande. Vidare hava vi Konungens befallningshavande, som icke bort underlåta att, om förhållandena äro sådana, som det uppgives, låta utreda saken och sedan föra den vidare fram. Men något sådant har icke ägt rum. I stället hava motionärer, som bo i omedelbar närhet av dessa fiskare, framfört saken direkt till riksdagen, och riksdagen är enligt min mening bland nu nämnda institutioner den, som minst av alla är i tillfälle att lämna en belöning på grund av föreliggande utredning. Detta så mycket mer, som från den ort, där dessa fiskare bo, det av utskottet inhämtats, att deras gärning icke väckt vidare uppmärksamhet, och det vidare är bekant, att riksdagsmän i båda kamrarna från denna trakt erkänt, att de aldrig hört talas om dessa fiskare, förrän motionärerna framfört deras namn för riksdagen. Dessutom tillkommer att, såsom både enskilt och offentligen framhållits, andra fiskare finnas inom samma ort, som utfört samma första banbrytande arbete. Om riksdagen bifaller motionen, skulle det lätt kunna hända, att en nationalbelöning tilldelas vissa personer, under det andra, som hade fullkomligt samma rätt att erhålla ett liknande erkännande, icke finge en sådan.

Det kan synas överflödigt att, då ingen yrkat bifall till motionen, anföra detta, men jag har dock velat göra det.

Jag vill också vända mig mot den ärade reservanten och

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

säga skälet, varför jag icke kan vara med om den motivering han föreslår. Vad vill han med denna motivering? Han vill, att riksdagen skall trycka på Kungl. Maj:t att göra något i denna sak. Något annat kan, såvitt jag förstår, icke ligga i ett sådant uttalande. Men är det lämpligt, att enskilda motionärer, som hava förmånen att bo i närheten av personer, som utfört en eller annan bra gärning, vid sidan av den administrativa vägen, gå direkt till riksdagen och begära ett erkännande av riksdagen, och riksdagen uttalar sig angående frågan utan den utredning, som måste föregå, för att riksdagen skall kunna handla rätt och riktigt? Jag tror icke, att det är lämpligt vare sig att bifalla motionen eller att riksdagen uttalar sig, såsom reservanten nu sist antydde. Jag tror icke det vore välbetänkt av riksdagen, och på denna grund får jag, herr talman, yrka bifall till såväl utskottets kläm som den av utskottet förebragta motiveringen.

Herr Widell: Utskottets ärade vice ordförande ansåg först och främst, att det icke vore en statens sak att här träda emellan, utan att det närmast borde tillkomma enskilda korporationer, landsting eller hushållningssällskap eller någon annan dylik institution att göra det. Jag tror dock, att upphjälpandet av makrillfisket genom dessa mäns initiativ är en sak, som icke blott kommit den egna orten, egna länet tillgodo, utan blivit till gagn för hela riket. Det är i själva verket av ganska betydande nationalekonomisk vikt. Till en början vill jag nämna, att avkastningen av detta fiske är ganska stor. Den uppgår till en och en kvarts miljon kronor om året. Men icke nog härmed, utan genom detta fiske har det givits en impuls till en väsentlig förbättring av den bohuslänska fiskeflottan. Det har tillkommit en massa moderna fartyg, som i främsta rummet användas för makrillfisket, men sedermera även i fraktfart, särskilt för frakt av sten. På sådant sätt har en mängd penningar kommit in i landet, delvis, kan man säga, till följd av dessa mäns initiativ. Jag tror därför, att fullgoda skäl finnas för att staten såsom sådan här träder emellan. För övrigt är det alldeles självklart, att skall det vara en belöning, ter den sig helt annorlunda, om den kommer från staten, än om den kommer från enskilda eller från korporationer av mer lokal beskaffenhet.

Så anfördes av den föregående ärade talaren, att desse mäns gärning var å deras ort tämligen okänd. Ja, man har icke förr än på allra sista tiden, de sista tio åren, fått ögonen öppna för den utomordentligt stora betydelsen av detta fiske.

Vidare sades det, att Konungens befallningshavande här bort taga initiativ långt tidigare. Konungens befallningshavande har nog nu sin uppmärksamhet riktad på denna sak, men, såsom sagt, det är först på de allra sista åren man fått ögonen öppna för sakens betydelse, då värdet av den fångade makrillen överskridit miljonen.

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

Slutligen menade talaren, att riksdagen icke här skulle taga initiativ. Detta borde i sådana här fall ovillkorligen utgå från Kungl. Maj:t. Riksdagen borde icke härvidlag genom en skrivelse pressa Kungl. Maj:t i någon viss riktning. Men om jag icke minnes orätt, lär det icke saknas precedensfall för, att riksdagen tagit initiativ i sådana här ämnen. Nationalbelöningen till Jönsson Rösiö vill jag minnas beslöts just på grund av riksdagens initiativ.

Jag ber, herr talman, att få instämma i det yrkande, som framställdes av herr Holmquist.

Herr Alkman: Till vad redan sagts i frågan skall jag be att få lägga ett par ord.

Såvitt jag kan finna, har av de två skäl, som utskottet anfört emot motionen, det ena, av principiell natur, redan undanröjts genom den form, som reservationen fått.

Vad angår det andra skälet, att även andra fiskare skulle ha gjort en lika stor insats som de nu till belöning föreslagna, att således andra personer funnes, som av samma skäl förtjänade en nationalbelöning, tror jag icke att någon i kammaren behöver vara rädd för farliga konsekvenser härvidlag. Ingen har kunnat bestrida att det initiativ dessa fiskare tagit, är av mycket stor nationalekonomisk betydelse. Skulle det visa sig, att av andra personer tagna initiativ äro av lika stor nationalekonomisk betydelse, skulle man väl mycket gärna vara med om att belöna även dem. Och skulle den omständigheten, att riksdagen gått med på ett uttalande till förmån för den sak det här gäller, tjäna som sporre för andra till lika värdefulla initiativ för framtiden, tror jag, att de penningar, man här skulle anslå, vore synnerligen väl använda. Man skulle då gärna vilja giva en liten belöning såsom erkännande för den stora vinst, som tillförts landet.

De skäl, som under debatten anförts från utskottets sida, synas mig i det hela redan hava till fullo bemötts av föregående talare. Jag vill dock tillägga, att riksdagen på grund av enskild motionärs initiativ mången gång gått med på exempelvis beviljande av pensioner. Och vad riksdagen skulle komma att bevilja här är ju något likartat.

Jag tillåter mig, på grund av vad jag nu anfört och, då jag finner denna sak ur nationalekonomisk synpunkt synnerligen behjärtansvärd, att instämma i reservantens yrkande.

Friherre Hermelin: Då överläggningen ånyo upptagits, skall jag be att få yttra några ord.

Utskottets vice ordförande fällde ett yttrande, att hushållningssällskapet skulle i mån av tillgång kunna lämna penningebelöning eller understöd i ett sådant fall som detta. Vi se saken litet annorlunda, vi som bo i närheten av eller vid kusten. Hushållningssällskapens tillgångar äro visserligen avsedda för att understödja fisket,

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

insjöfisket, ström- och strandfisket, men när det gäller storhavsfisket, hava vi ansett oss icke kunna följa med, utan därvidlag har Kungl. Maj:t genom den under lantbruksstyrelsen lydande fiskeriadministrationen brukat träda hjälpande emellan. De lånemedel som utlämnas från staten bruka dock förmedlas antingen genom hushållningssällskapen eller genom landstingen. Att nu då det gäller storsjöfisket, fisket i Nordsjön, komma och begära, att hushållningssällskapen skola anvisa medel till belöning åt vissa fiskare, tror jag kanske är att gå väl långt. Jag vill emellertid giva utskottets vice ordförande rätt däri, att initiativet möjligen bör utgå från hushållningssällskapen, när förhållandena nu kunna därtill föranleda.

Herr vice ordföranden menade, att reservationen avsåg att vara ett tryck på regeringen, men jag har verkligen icke läst reservationen så, utan jag har fattat den så, att den skulle vara en upplysning för dem, som äro intresserade av frågan, vilken väg de borde gå. Utskottet säger i motiveringen, att vid bedömandet av frågor rörande utdelande av belöningar, som få karaktär av nationalbelöningar, av principiella skäl hänsyn böra tagas till omständigheter, vilka det torde vara svårt för en enskild motionär att helt överblicka, och reservanterna säga, att Kungl. Maj:t efter särskild framställning och närmare utredning av frågan icke torde underlåta att gå in till riksdagen med förslag.

Jag anser den väg, som reservanterna anvisat, vara tämligen klar och enkel och ber för min del att få yrka bifall till utskottets avslagskläm med anslutning till den av reservanterna gjorda motiveringen.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att i avseende på förevarande utlåtande, förutom beträffande motiveringen, vartill han ville återkomma efteråt, endast yrkats, att vad utskottet hemställt skulle bifallas.

På härefter gjord proposition bifölls vad utskottet i föreliggande utlåtande hemställt.

Vidare yttrade herr talmannen, att i avseende å motiveringen vore yrkat, dels att vad utskottet yttrat skulle godkännas, dels ock att utskottets uttalande skulle godkännas med den ändring, som angivits i den vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på godkännande av utskottets motivering vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner jordbruksutskottets motivering i utlåtande nr 40, röstar

Ja;

Om belöning för arbete till saltsjöfiskets befrämjande. (Forts.)

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes utskottets motivering med den ändring, som angivits i den vid utlåtandet fogade reservation.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 62;

Nej — 65.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets den 4 och 5 innevarande månad bordlagda utlåtande nr 41 i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner.

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 117, av herrar *Vennerström* och *Johansson* i Sollefteå hade hemställts, dels att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner och eventuellt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde ge anledning, dels att riksdagen måtte till kungl. domänstyrelsens förfogande ställa ett förslagsanslag å 5,000 kronor att användas för inköp av ett transportabelt sågverk att stationeras inom Tåsjö revir.

Utskottet hade i nu föredragna utlåtande på åberopade grunder hemställt, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte utreda frågan om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner och för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning;

dels ock å extra stat för år 1917 anvisa ett förslagsanslag av 5.000 kronor att, därest berörda utredning skulle därtill giva anledning, användas för inköp av transportabelt sågverk att stationeras inom norrländskt revir.

Reservation hade avgivits av herrar *Ericsson, Fahlén, Holmquist, Lindblad* och *Nilsson* i Linnås, vilka likväl ej däri antytt sin mening.

Herr Fahlén: Jämte åtskilliga ledamöter av utskottet har jag, såsom framgår av utlåtandet, anmält min reservation mot detta utskottsutlåtande, och jag nödgas anhålla om kammarens uppmärksamhet ett ögonblick eller ett par för att göra några randanmärkningar till utlåtandet och samtidigt giva en antydan om vilka syn-

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

punkter varit vägledande för mig och, som jag tror, även för åtskilliga andra av reservanterna.

Motionärerna hava i sin framställning närmast tagit sikte på en viss kronopark, nämligen Storhällan inom Tåsjö revir, och hemställa, att förnämligast för de kronotorpare och lägenhetsinnehavare, som där finnas, ett transportabelt sågverk skulle anskaffas för att tillgodose deras behov av husbehovssågning. Utskottet har i viss mån i sin motivering utvidgat denna motionärernas tanke, men stannar i alla fall vid att tillstyrka begäran om utredning just rörande transportabla sågverk, men icke rörande frågan i dess större utsträckning. Inom utskottet har jag framhållit, att motionärerna berört en fråga av så stor innebörd, att den borde underkastas utredning i hela sin omfattning, d. v. s. en utredning, som icke begränsas till de av motionärerna och utskottet föreslagna transportabla sågverken, utan utsträckes att omfatta alla andra tänkbara och lämpliga åtgärder för att tillgodose dessa kolonisatörer på kronoparkerna i Norrland. För sådant ändamål hemställde jag också i utskottet, att dess framställning skulle bliva ungefär följande: »att det måtte föreslå avlåtande av en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida och i vilken mån staten må kunna bereda möjlighet för kronotorpare och lägenhetsinnehavare på kronoparker i Norrland att till husbehov försåga virke». Jag kan icke undertrycka min förvåning över att utskottet icke ville ansluta sig till en sådan tanke. Detta kunde utskottet lätteligen hava gjort i anledning av motionen, men däremot var det icke möjligt för reservanterna att göra ett sådant yrkande, huru gärna de än önskade, och jag kan således nu icke heller göra det.

Jag vill emellertid begagna detta tillfälle för att yttra några ord rörande utskottets syn på denna fråga. Det begränsar sig till att vilja lösa densamma genom anskaffande av transportabla sågverk. Då vill jag säga, att detta naturligtvis icke är den enda möjligheten för att råda bot på missförhållanden, som sannolikt en var med saken förtrogen erkänner. Det kan lika väl tänkas, att bristen kunde, jag tror, bättre och hellre avhjälpas på annat sätt, t. ex. genom anordnande av fasta sågverk på lämpliga platser. Jag vill därmed icke hava sagt, att det icke i vissa fall kan vara lämpligt att tillgodose behovet medelst transportabla sågverk. Men jag är ganska övertygad, att i de flesta fall, i avlägsna revir, det icke lämpar sig att lösa frågan på detta sätt. Det möter hinder på grund av transportförhållandena, såsom dåliga vägar, långa avstånd och en hel del svårigheter, som enligt sakens natur måste vara förenade med montering och uppsättande av ett sådant transportabelt sågverk. Det kan vidare tänkas, att särskilt beträffande motordrift, om på en avlägsen plats maskinskada uppstår, som icke kan avhjälpas annat än av sakkunnig person, en massa svårigheter uppkomma, som göra nyttan av en sådan anordning illusorisk. Vidare är bränslefrågan, i synnerhet om olja eller fotogen skall användas, av synnerligen svår och allvarlig natur, och det kan hända, att i brist på erforderligt bränsle hela sågverket icke kan komma till användning.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

Men det är en annan sak, som för mig är ännu mera avgörande, och det är, att jag tror, att man missförstår saken, om man tänker sig, att den sågning för husbehov, som en lägenhetsinnehavare skulle verkställa, kunde göras på några dagar, en vecka eller två, och att hela apparaten sedan kunde flyttas många mil därifrån. Det går icke till på det sättet. Man husbehovssågar icke i ett tag för en längre tid, utan ett sådant sågverk behöves nog för en längre tid och helst för all framtid.

Vidare kan icke en lägenhetsinnehavare, som är hänvisad till att förskaffa sig sitt uppehälle genom annat arbete, när som helst hava tillfälle att begagna sig av sågverket, när det kommer till hans plats. Man har tänkt sig, att transporten skulle ske på vintern, då vägarna äro mera farbara, och då kommer det fram emot våren till en nybyggare, hos vilken det skulle monteras för användning på våren, då han vore ledig från skogsarbetet och kunde företaga sågning av virket. Är lägenhetsinnehavaren då sysselsatt med annat arbete, såsom flottnings-, odlings- eller byggnadsarbete, kan i många fall sågverket icke flyttas till annat ställe förr än nästa vinter för att användas påföljande vår av en annan. Man synes i bästa fall få tänka sig en cirkulation årsvis, och antingen behövs det då många sådana här inrättningar eller också komma somliga nybyggare att få vänta ganska länge, innan de få sina behov tillgodosedda. Dessutom är det uppenbart, att sådana där ständiga transporter av ömtåliga redskap och maskiner komme att vara förenade med ganska stora kostnader, och om man över huvud taget här kan tala om kostnader, tror jag, att anläggningen på lämpliga platser av fasta sågverk icke skulle bliva dyrare, än den anordning motionärerna och utskottet tänkt sig.

Så kommer jag till en annan omständighet, och det är den, att det på många håll finns sådana förhållanden, att kronan själv kan hava gagn av att hava en liten såg, och detta statens behov kan mycket väl hoppassas med det nu ifrågavarande. Jag tänker mig särskilt, att i övre Norrland, vid Inlandsbanan, ett stort behov av försågat virke naturligtvis kommer att göra sig gällande, och då vore det lämpligt att samtidigt tillgodose kolonisternas och statens intressen. Likaså vid de tilltänkta tvärbanornas byggande genom landet kunna på samma sätt, som jag tror, med fördel det ena och det andra behovet samtidigt tillgodoses. Med ett ord, det synes mig vara synnerligt lämpligt, att den ifrågasatta utredningen företages, och jag är fortfarande urståndsatt att kunna förstå, varför icke utskottet kunnat i det fallet ansluta sig till det förslag, som framställdes i utskottet.

Nu hava motionärerna föreslagit och utskottet upptagit frågan om ett särskilt anslag till anskaffande av ett sådant transportabelt sågverk. Det synes mig göra saken större, än den behöver vara. Det lider intet tvivel, att icke domänstyrelsen har disponibla medel för tillgodoseende av dessa behov. Sådant faller omedelbart inom domänstyrelsens verksamhet för kolonisation av Norrland och uppodlingen därstädes, och därmed sammanhänger den stora uppgiften,

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

som domänstyrelsen har och själv erkänner såsom så viktig, att skaffa fasta arbetare på kronoparkerna. Varför riksdagen då skulle anvisa ett särskilt anslag för tillgodoseende av sådana behov, som det omedelbart tillhör domänstyrelsens uppgift att tillmötesgå, har jag svårt att fatta. Skulle förhållandena utveckla sig så, att verkligen ett särskilt anslag från riksdagen av en eller annan anledning skulle bliva för ändamålet behövligt, måtte väl domänstyrelsen och Kungl. Maj:t kunna vidtaga åtgärder härför, men någon anledning för riksdagen att nu bevilja detta anslag kan jag för min del icke finna föreligga.

Efter allt vad jag nu tillåtit mig anföra skulle jag naturligtvis helst vilja framställa ett yrkande i överensstämmelse med vad jag hemställde i utskottet, men då så icke låter sig göra, tillåter jag mig hemställa, att kammaren behagade godkänna den första punkten av motionens kläm eller sålunda besluta, att i anledning av förevarande motion riksdagen skall i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner och *eventuellt* för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan ge anledning. Jag anser nämligen, att det knappt kan vara behövligt, att frågan återkommer till riksdagen, ty saken kan sannolikt ordnas utan riksdagens medverkan, sedan uppmärksamheten blivit fäst på densamma. Skulle emellertid Kungl. Maj:t anse, att riksdagen bör i saken höras, lämnar ju motionärernas förslag möjlighet därför; men att såsom utskottet föreslagit, begära, att Kungl. Maj:t skall för riksdagen framlägga förslag i frågan synes mig överflödigt. Jag hemställer därför, herr greve och talman, om bifall till den ur motionärernas framställning tagna kläm, som jag nyss läste upp.

Greve Wachtmeister, Axel: Herr talman! Jag ber att få börja med att bemöta den anmärkning, varmed den siste ärade talaren avslutade sitt anförande, nämligen anmärkningen mot att de 5,000 kronor, varom här är fråga, skulle beviljas på extra stat och icke tillsläppas av domänstyrelsen. Den saken är ju skäligen likgiltig, men det förefaller mig, som om så länge frågan är på experimentets stadium, ett experiment vartill riksdagen skulle taga direkt initiativ, domänstyrelsen icke skulle vara skyldig att släppa till medel till detta experiment. Saken ställer sig olika, om experimentet faller väl ut och det visar sig, att på detta sätt mycket virke besparas för kronan, och att kronan erhåller arbetare på detta sätt. Det må ju vara en framtidsfråga, men på experimentets stadium anser jag riktigt, att riksdagen släpper till pengarna för kostnaderna.

Kolonisationen av de norrländska obygderna är en på dagordningen stående fråga, och 1913 års riksdag har såsom önskemål uttalat, att när så möjligt och lämpligt vore, staten skulle träda hjälpande emellan. Nu erhålla såsom bekant nybyggarna fritt virke till uppförande av sina byggnader efter utsyning å

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

närliggande kronoskogar. Syftemålet med föreliggande motion, till vilken utskottet, i huvudsak åtminstone, tillstyrkt bifall, är att åstadkomma utredning av frågan, huru man skall kunna hjälpa dessa nybyggare i deras behov av virkesförsågning till undvikande av den tidsödande, långrandiga bilningen av timmer för hand. När staten släpper till trä gratis, innebär lösningen av denna fråga — på samma gång det blir en lättnad för nybyggarna — en högst avsevärd besparing för statsverket, då givetvis sågat virke, åtminstone vad byggnadsinredning beträffar, sträcker sig mångfaldigt längre än bilat timmer.

Den föregående talaren var icke mot innebörden av det första momentet, men ville hava utredningen lagd på bredare basis; men det får jag säga, att nog får man hava den förhoppningen, att Kungl. Maj:t anförtror utredningen åt så pass dugliga utredningsmän att de, säga ifrån, när på vissa platser fasta sågverk äro lämpligare än dessa transportabla sågverk. Denna sak klarar nog utredningen utan vidare även med den formulering, som utskottet givit. Denna formulering är densamma som i motionen, och jag anser den vara fullt tillräcklig. Utredningen torde få bestå av två skilda skeden. Först skulle komma ett teoretiskt skede, då den ekonomiska delen av frågan utredes på papperet. Om denna utredning ger ett negativt resultat, är saken därmed klar, och ingenting vidare är att göra. Men om denna utredning ger ett positivt resultat, skulle utredningen om anskaffande av sågverk vidtaga, och därefter skulle försök anställas.

Den föregående talaren ställde sig skeptisk mot dessa transportabla sågverk och hade en hel del att anmärka mot dem, och även jag skulle ställa mig tvivlande, om dessa nybyggen låge spridda kring hela Norrland. Men så är icke förhållandet. Det har uppgivits, att de blivande kolonierna komma att ligga förhållandevis sammanträngda på några ställen i vissa regioner, och då anser jag, med den kännedom jag har om den nuvarande fabrikationen av lätta och kraftiga fotogenmotorer, som mycket väl kunna driva dessa sågklingor, att det mycket väl kan gå för sig att flytta sågverken från en grupp av nybyggen till en annan. Den föregående talaren sade, att det endast var vissa tider, som nybyggarna hade tid att såga, och att de icke skulle ha sågningen verkställd på en gång. Men detta måtte väl kunna ordnas. Om nybyggena ligga så pass nära varandra, borde väl sågningen kunna försiggå turvis. Allt detta torde emellertid en utredning kunna klargöra.

Den föregående ärade talaren sade, att Kungl. Maj:t *eventuellt* skulle inkomma till riksdagen med förslag i frågan. Mellan detta och ett antagande av utskottets hemställan blir dock skillnaden hårfin. Finner Kungl. Maj:t planen icke vara användbar, kommer Kungl. Maj:t icke med någon framställning. Att riksdagen skriver, innebär icke något tvång för Kungl. Maj:t att inkomma till riksdagen med ett förslag. Att av den an-

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

ledningen ändra utskottets utlåtande, tycker jag icke är motiverat.

För mig är det emellertid synnerligen tilltalande att ha möjlighet att på samma gång bereda dessa nybyggare en stor lättnad och göra en rätt avsevärd besparing i fråga om statens skogar, och därför, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Ericsson, Aaby: Herr greve och talman! Endast några ord! Denna framställning påminner mig om det gamla ordspråket: »När Mohammed icke vill komma till berget, får berget komma till Mohammed». Tänk Er, mina herrar, dessa nybyggare vilja icke bila sitt virke, och det är för långt att köra det till sågen, därför skall sågen köras till nybyggarne. Jag undrar, om det är lämpligt, att första kammaren fattar beslut efter den tankegången. Innan herrarna fatta sitt beslut, ber jag herrarna betänka, hur stort Norrland är, hur spridda dessa nybyggen eller, som den siste ärade talaren framhöll, dessa nybyggarkomplexer äro. Tänk, om utredningen skulle visa, att det är förmånligt att skaffa sådana transportabla sågverk, vilken massa sågar det skulle bli nödvändigt att skaffa. Jag hemställer till herrarne: gränsar det icke en liten smula, jag vågar säga, till det löjliga att begära ett anslag av 5,000 kronor till anskaffande av ett transportabelt såverk för Norrland, även om det skulle vara endast som ett försök.

På dessa skäl ber jag att få yrka avslag på motionen.

Herr Barthelson: Herr greve och talman! Jag begärde ordet med anledning av den siste ärade talarens yttrande. Han framhöll det orimliga i att dessa nybyggare icke bila sitt virke på platsen, utan köra det till sågverken. Han yttrade vidare: tänk, hur spridda dessa hemman ligga, hur vitt skilda de äro, och vilken massa sågverk därför skulle komma att behövas. Ett sådant yttrande visar ju, att han icke satt sig in i de förhållanden, varom här är fråga. Utskottet har sannerligen icke tänkt sig, att byggnadstimret skulle försågas vid dessa sågverk. Vid nybyggena behövas plank och bräder, och det är till att försåga detta, som de transportabla sågverken skola användas, icke till att bila byggnadstimret.

Kolonisationen i Norrland har som bekant hittilldags gått ytterst sakta framåt. En av orsakerna därtill är ju, att materialkostnaderna på grund av de långa transporterna äro så avsevärda. Särskilt är det kostnaderna för anskaffande av sågat virke, som för pioniärerna på detta område ha varit svåra. Avstånden från dessa kolonier till sågarna är ofta fyra, fem mil. Då kunna ju herrarna tänka sig, hur det skall vara för fattiga människor, som icke ha mer än sina armar, att först hugga timmer i skogen och köra det till sågen och sedan lika lång väg tillbaka. Den såg, som på ett och annat ställe finnes i närheten,

är vanligtvis någon vattensåg, och den kan naturligtvis icke användas förrän sommaren kommer. Sedan skall nybyggaren nästa vinter köra hem sitt virke. Därigenom inses klart, att även om han har förmåga att köra ned allt timmer på en vinter till vattensågen, blir bygget i alla fall fördröjt minst ett år.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

Jag skall vidare be att få framhålla några omständigheter särskilt rörande behoven av dessa transportabla sågverk, som motionärerna begärt, och utskottet tillstyrkt, såtillvida att det tillstyrkt en utredning och ett anslag å 5,000 kronor till försök. Jag nämnde, att kolonisationen gått långsamt. Den börjar dock nu att taga bättre fart. Enligt domänstyrelsens sakregister för åren 1914 och 1915 ha år 1914 inkommit 175 ansökningar om upplåtelser av odlingslägenheter och under år 1915 192. Denna ökning är ju glädjande, men den synes mig på det allra bestämdaste tala för utskottets förslag, att riksdagen skall kraftigt ingripa för att underlätta kolonisationsarbetet. Den, som icke har sett nybyggarstugorna däruppe i obygderna, kan knappast göra sig en föreställning om vilka försakelser och ofta nog lidanden dessa människor måste utstå innan de få sina hus uppförda.

Då här av tvenne talare och speciellt av den förste ärade talaren framhållits, att dessa sågar icke skulle vara lämpliga, skall jag be att få framhålla, att sådana transportabla sågverk varom här är fråga, sedan flera år tillbaka använts för statens skogsväsen i södra och mellersta Sverige, och att det har visat sig, att dessa sågar på några få år betalt sig. Det är ju givet, att så länge virket skall tillgodogöras genom kransågning på platsen, härigenom uppstår ett kolossalt slöseri med virke och arbetskraft. Vill man ha dessa marker bebyggda måste man naturligtvis också laga så, att det blir möjligt för nybyggaren att inom rimlig tid få tak över huvudet, så att han ej uppgiver ett kanske påbörjat företag till odling, på grund av svårigheterna att förskaffa sig sågat virke.

I domänstyrelsen fick jag helt nyligen tillfälle att se en hemställan från en jägmästare i Norrland, vilken hemställan jag anser vara ganska typisk och som jag ber att få uppläsa för kammaren. Denna jägmästare väckte förslag om byggandet av en såg, och motiverade detta sålunda: »Tillgången på sågat och hyvlat virke i orten är synnerligen begränsad. Närmaste förädlings- och försäljningsplats öster om revirgränsen (Risliden) är Stockfors, 4 ½ mil från nämnda gräns, och tillgången understiger där avsevärt efterfrågan.» Jag ber herrarna observera detta. Då kunna herrarna tänka sig, att avstånden från de spridda torpen i obygderna till närmaste såg naturligtvis äro ännu längre. »Ändamålet med anläggningen», fortsätter han, »är dels att tillverka sågat och hyvlat virke samt takspån för kronans eget och skogstorparnes behov och dels till försäljning.»

Skogstorpens antal, vilkas virkesbehov avsåges i förevarande fall, utgjorde 20 st., vartill komme 2 nyupplåtna lägenheter,

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

skulle slutligen möjliggöra virkesparing och minskning av arbetskostnaderna för uppförande av nödiga hus vid dessa nybyggen.

Från ett annat revir, Jörns revir, har uttalats önskvärdheten av ett flyttbart såverk för tillgodoseende av virkesbehovet till ett tjugutal lägenheter.

Behovet av ifrågavarande flyttbara sågverk är sålunda konstaterat.

Nu yttrade herr Fahlén, att det vore lämpligare att taga denna fråga i mycket större omfattning. För min del kan jag icke finna annat, än att det är bättre, att vi hålla oss till motionärernas förslag att nu lämna hjälp åt pioniärerna på detta område, varigenom vi vinna större utsikter att få Norrland bebyggt, och icke sammankoppla frågan om dessa husbehovssågar med frågan om de sågar, vilka behövas för tillgodogörande av kronans virke och vilka, såsom den ärade talaren framhöll, skulle anläggas utefter de nuvarande och blivande järnvägarna. Det vore väl ändå opraktiskt, att för erhållande av det för nybyggarna nödiga materialet, plank och bräder utreda, varest utmed järnvägarna kronan bör anlägga sågverk då dessa nybyggare väl i regel bo många kanske tjugutals mil från dessa järnvägar, vilket omöjliggör all transport av virke från järnvägen till nybygget. Avsikten med de transportabla sågverken är ju att hjälpa dem, som bo så till, att de nu ha miltals väg till ett sågverk. De kunna således icke få den minsta nytta av någon utredning rörande inrättandet av sågverk för tillgodogörande av virket från kronans skogar, ty dessa sågverk måste, såsom den ärade talaren framhöll, förläggas utefter järnvägslinjerna eller också, vill jag tillägga, nedanför de större vattensystemen, eller nere vid kusten.

Kammaren har alldeles nyss visat sitt intresse för pioniärerna på fiskets område, och jag vill hoppas, att kammaren visar samma välvilja mot pioniärerna i ödemarkerna däruppe i våra lappmarksbygder. I den förhoppningen ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Fahlén: Herr talman! I den del av den siste ärade talarens anförande, vari han bemötte särskilt den näst föregående talaren, som yrkade avslag på utskottets betänkande, kan jag utan vidare instämma med honom och har därtill ingenting att tillägga.

Man hade i alla fall väntat att från det hållet få höra ett något kraftigare försvar för just den begränsning, som utskottet tillåtit sig göra i framställningen. Det föreföll mig vara synnerligen svagt, och såvitt jag förstår vidrörde han näppeligen spörsmålet om ett särskilt anslag av 5,000 kronor, åtminstone icke på sådant sätt, att man kan vara övertygad om att ett sådant anslag här skulle vara ovillkorligen betingat av omständigheterna. Fastmer skulle jag fortfarande tro, att man kan ha en viss betänksamhet mot ett sådant anslag, därför att därigenom skulle fastslås, att domän-

styrelsen icke av sig själv behöver ägna någon uppmärksamhet åt detta spörsmål, utan att endast om riksdagen ger ett alldeles särskilt anslag, en såg skulle behöva anordnas för nybyggarna däruppe. Jag har, som jag tidigare nämnde, en alldeles motsatt uppfattning. Jag anser nämligen, att ifrågavarande ändamål ligger inom domänstyrelsens rayon, och medel har domänstyrelsen därför. Följaktligen skulle ett direkt anslag nu rent av kunna vara ägnat att tillbakahålla en livligare verksamhet i föreliggande hänseende. Detta är också för mig ett skäl att icke biträda förslaget om ett anslag av 5,000 kronor.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

Vidare invändes mot mig, att jag talat om de fasta, stationära sågarna och ansett dem över huvud taget vara lämpligare än transportabla sågverk. I det fallet föreligger nog ett missförstånd från den ärade talaren, ty jag vill visst icke förneka, och gjorde det icke heller, att i vissa fall det kan vara lämpligt att använda transportabla sågverk, änskönt jag icke tror, att man i detta hänseende kan draga slutsatser från förhållandena i södra och mellersta Sverige, ty dessa äro så olika mot i de nordliga delarna av vårt land. De sågverk, från vilka man här hämtat och åberopat erfarenhet, äro väl icke sådana, som skola användas för direkt husbehovssågning åt ett litet nybygge eller två, tre, fyra stycken. Gäller det att förädla och försåga en viss virkesmassa på en bestämd plats, och sedan man gjort detta, flytta sågen till en annan plats, då förstår jag, att ett transportabelt sågverk kan vara mycket praktiskt, men detta är ju icke fallet här. Här är det fråga om att i möjligaste mån tillgodose icke ett i ett visst ögonblick förefintligt behov, utan ett successivt behov, som alltid finnes hos dem, som här uppe skola bygga och underhålla sina hus. Då byggnadsverksamheten icke förlägges till ett visst ögonblick, utan möjligen kan pågå en längre tid på grund av utläggandet av nya odlingslägenheter, är man icke mycket betjänt med att åka fram och tillbaka med ett sågverk i oländiga trakter, där uppenbarligen långa tidsintervaller måste äga rum mellan besöken av detta sågverk.

När jag sade, att den enligt min uppfattning bästa möjligheten var att anlägga små sågverk, där förutsättningar finnas, t. ex. vid vattendrag, då menade jag visst icke, att de skulle läggas på långt avstånd från dem, som skola använda dem. Men det kan väl i alla fall hända, att järnvägsanläggningarna i Norrland kunna komma att träffa platser, som redan äro upplåtna för odlingsändamål, eller att nya utmål för odlingsändamål kunna komma att utläggas i närheten av dessa kommunikationsleder, och då föreställer jag mig, att det är ganska lämpligt att försöka samtidigt tillgodose två ändamål. Skall en såg ligga tjugu mil från ett nybygge, har den sannerligen förfelat varje uppgift, ty i regel torde väl nybyggarna redan nu ha närmare än tjugu mil, om de skola köra sitt virke både bort och hem.

Den föregående ärade talaren, vidrörde också en annan synpunkt, som jag ber att ytterligare få understryka och taga till intäkt för min uppfattning. Det var, att det var mycket lämpligt

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

och nyttigt att få sågin rättningar för nybyggena, därför att det skulle åstadkomma en betydande hushållning i fråga om virke. Där ha vi just ett intresse, som direkt berör vederbörande ämbetsverk. Hushållningen måste, som jag tidigare framhållit, med naturnödvändighet bli mycket dålig under de primitiva förhållanden, under vilka nybyggarna leva. Om de få såga sitt virke, måste en stor besparing kunna göras. Vem skördar fördelen härav? Jo, staten såsom skogsägare.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Petersson, Alfred: Herr talman! Jag skall endast be att till fullo få instämma i den tankegång, som fått ett uttryck i det yttrande, som den ärade talaren på Västgötabänken hade. Jag tror, att den här föreslagna åtgärder, som har till syfte att bereda möjlighet för dessa fattiga nybyggare att få sitt virke förädlat, så att de kunna använda det till byggnadsändamål, är ett viktigt led i hela kolonisationsarbetet däruppe.

Jag erinrar om att riksdagen sedan en lång tid tillbaka har visat intresse för och vidtagit åtgärder för skapandet av nybyggen uppe i våra nordligaste bygder på det s. k. Alträsket. Riksdagen har anslagit medel för utdikning och medgivit, att staten under vissa förutsättningar släpper till virke för byggnader. Men det har visat sig alldeles nödvändigt att också bereda nybyggarna möjlighet att få detta virke sågat, och staten har också vid ett tillfälle anvisat medel för inrättandet av en såg däruppe. Den nu föreslagna åtgärden finner jag stå i full konsekvens med det, som redan gjorts, och jag anser synnerligen önskvärt, att någonting göres i denna riktning. Jag kan därför icke instämma i det yrkande om avslag, som herr vice ordföranden i jordbruksutskottet framställde, utan jag vill tvärtom på det livligaste tillstyrka ett bifall.

Om kammaren bifaller utskottets förslag eller det av herr Fahlén framställda yrkandet, tycker jag i själva verket icke betyder så mycket. Jag anser för min del, att icke den ringaste olycka sker, om utskottets förslag oförändrat bifalles, men även herr Fahléns yrkande innesluter ju en utredning rörande anläggning av transportabla sågverk, såvitt jag uppfattade hans yrkande rätt. Om de 5.000 kronorna skola anslås på detta sätt av riksdagen, eller om domänstyrelsen skall få rätt att taga dem ur sina medel, betyder i själva verket föga. Men det kan ju tänkas, att domänstyrelsen, som är ett affärsdrivande verk, icke är så benägen, i varje fall icke utan särskilt medgivande, att göra utgifter till något, som i första rummet avser sociala ändamål vilket man kan säga att detta gör.

Det kan alltså finnas skäl att för närvarande bifalla utskottets hemställan sådan den här föreligger, och jag ber att få yrka bifall till densamma.

Herr Lindblad, Ernst: Under det att den siste ärade talaren här ställde sig något vacklande, huruvida man skulle bi-

falla utskottets hemställan eller herr Fahléns yrkande, skall jag be att avgjort få ansluta mig till herr Fahléns yrkande.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

Beträffande det anförande, som herr Barthelson höll, skulle jag vilja säga, att jag tycker, att det varit lämpligare, om han hållit det i domänstyrelsen än i första kammaren, ty i domänstyrelsen torde det vara lämpligt att bevisa, att här föreligger ett verkligt behov. Men det är vida bättre, att domänstyrelsen prövar detta efter framställning från sina tjänstemän, än att man här i riksdagen, kanske till och med först efter gemensam votering, får det ena förhöjda anslaget efter det andra. Jag tror, att frågan blir vida bättre bedömd, om den bedömes ur kolonisationssynpunkt och ur besparingssynpunkt även för statsverket. Däremot tror jag icke, att motionärerna komma att så mycket fästa sig vid besparingssynpunkter, utan kanske komma att fordra, att man skall lägga sådana transportabla sågverk även ända uppe i obygderna. Det böra vi väl ändå reagera mot och låta domänstyrelsen pröva, var det är lämpligast att vidtaga dylika anordningar. Såsom herr Fahlén nu senast framhållit, kunde det därjämte möjligen komma att inskränka domänstyrelsens initiativ, ifall man här blott skall gå och vänta på, att riksdagen anslår medel för detta ändamål. Och jag tror icke, att man bör försöka inskränka befogenheterna för ett affärsdrivande verk som domänstyrelsen, som har så stora medel till sitt förfogande och får så stora avverkningar, som ständigt ökas, utan snarare se till att domänstyrelsen här får öppen fullmakt.

Jag ber att få instämma i herr Fahléns yrkande.

Herr Ericsson, Aaby: Herr greve och talman! Endast några ord! Man har här i dag talat så stora och vackra ord i denna fråga. Man har talat, som om hela kolonisationen där uppe i Norrland hängde på anskaffandet av dessa transportabla sågverk. Man har talat om de stora vinster, som skulle uppstå, därest virket försågades på dessa sågverk i stället för att såsom nu bilas eller kransågas. Men låtom oss i all rimlighets namn se frågan sådan den är! Det gäller att där uppe bygga ett litet torp eller låt oss säga tio små boningshus med ladugårdar och uthus. Och nu gäller frågan: skall timret till dessa stugor först bilas eller skall det sågas? Jag tror, att norrlänningarna bo hellre i timrade hus än i plankhus. De senare lämpa sig kanske för de södra delarna av landet, men de lämpa sig näppeligen för Norrland. Sedan återstår ladugårdarna och uthusen. Virket till golv och inredning i samtliga hus skola sågas i stället för att bilas eller kransågas. Då frågas: är det omöjligt att bygga hus, om man använder de gamla metoderna? Nej, långt nere i södra Småland både bilas och kransågas det än i dag, så att ensamt den omständigheten, att man är hänvisad till dessa gamla metoder, behöver ingalunda omöjliggöra kolonisation. Nå, men fördyras det då så oerhört mycket? Å nej; tänka vi på kostnaderna för transporten av ett sågverk,

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

så om det är meningen, att nybyggarne själva skola betala dessa transportkostnader, tror jag, om jag icke känner bra litet till vårt folk, att de hellre kransåga och bila än låta föra, kanske åtta eller tio mil upp i en obygd, en lokomobil eller en fotogenmotor och en sågbänk med sågklingor samt tak över allt detta. Tro herrarne verkligen, att de skulle göra detta? Jag tror det icke.

Vill man understödja kolonisationen, må vi då giva, à la bonne heure, tio, tjugo, hundra kronor för varje hus för att förbilliga den större kostnaden för kransågning av virket. Det vore någon idé med en sådan åtgärd. Men att ställa dessa transportabla sågverk till nybyggarnes förfogande, jag kan icke hjälpa, att det, såvitt jag förstår, talar mot sunt förstånd.

Så har man sagt, att vi skola vinna så mycket genom att våra skogar på detta sätt sparas. Ha herrarna då tänkt på vad det blir för vinst, och vilken skillnaden är, om jag bilar upp en stock eller om jag sågar den? Jo, jag får några ytor, när jag sågar stocken, och några flisor, när jag bilar den; men icke kan i detta ligga någon så stor värdeskillnad — särskilt i förhållande till Norrlands skogar — att riksdagen därför bör anslå ett särskilt belopp till anskaffande av sågverk för detta ändamål. Även detta förefaller mig orimligt.

Hur mycket jag än intresserar mig för nybyggarne, kan jag dock med bästa vilja i världen icke göra annat än i det sunda förnuftets namn yrka avslag på utskottets hemställan.

Herr Jonsson, Olof: Herr greve och talman, mina herrar! Jag har icke begärt ordet för att kasta mig in i ett dryftande av själva sakfrågan, utan endast för att fråga, vad det finnes för logik i utskottets hemställan. Den första delen av denna går ut på att riksdagen skall begära en utredning, som sedan skall framläggas till riksdagens prövning; i andra delen hemställes om anvisande av ett anslag å 5,000 kronor att, om det finnes skäl därtill, användas till inköp av ett sågverk, redan innan riksdagen hörts. Hur hänger detta ihop? Det är mer, än jag förstår.

Jag ansluter mig till herr Fahléns yrkande om bifall till den första delen men avslag på den andra delen av utskottets hemställan.

Greve Wachtmeister, Axel: Med anledning av herr vice ordförandens yttrande om timrets användning vill jag säga, att det för uppförandet av en stuga åtgår mycket virke utöver det, som behövs till själva väggarna. Till dessa är det nog bra att ha bilat virke, tjockt och stadigt, men till hela inredningen i övrigt i ett boningshus behöves sågat virke.

Så uttalade herr vice ordföranden en hel del betänkligheter; men det är väl just dessa betänkligheters hävande, som skulle anförtros åt den föreslagna utredningen. Det är ju icke fråga

om, att riksdagen nu skall begära dessa transportabla sågverks anskaffande, utan riksdagen skall ju endast begära en utredning, som eventuellt skall klargöra om svårigheterna kunna hävas.

Om anläggande av transportabla sågverk å kronans domäner. (Forts.)

Herr Barthelson: Blott ett par ord! Jag vill med anledning av herr vice ordförandens yttrande, att det skulle vara alldeles omöjligt eller åtminstone för dyrt för dessa torpare att transportera sågverken, be att få upplysa, att för transporten av det sågverk, det här är fråga om, erfordras summa summarum två hästar. Det torde då vara klart för var och en, att man icke precis behöver vädja till det sunda förnuftet för att inse, att det går lätt för sig att verkställa denna transport, och att detta för nybyggaren blir betydligt billigare, än om han skall göra en massa resor samma väg, fram och tillbaka för att frakta virket till ett sågverk och åter.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende å förevarande utlåtande förekommit följande yrkanden: 1:o) att vad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o) av herr *Fahlén*, att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att i första stycket ordet »dels» utelämnades och näst efter orden »för riksdagen framlägga det förslag» insattes »eventuellt» samt att sista stycket uteslötes; och 3:o) att utskottets hemställan skulle avslås.

Härefter gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till herr Fahléns yrkande vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets den 4 och 5 i denna månad bordlagda utlåtande nr 42, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående anordnande av utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarna.

Om utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarne.

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 111, av herr *Öberg* m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville taga under övervägande, huruvida och på vad sätt utbildningskurser borde anordnas för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarna.

Utskottet hade i föreliggande utlåtande på anförda skäl hemställt, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville utreda, huruvida och på vad sätt utbildningskurser böra anordnas för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarna samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill en sådan utredning kunde föranleda.

Om utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarne. (Forts.)

Reservation hade avgivits av herrar *Ericsson, Lindblad, Linders* och *Ingeström*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att förevarande motion ej måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Herr Ericsson, Aaby: Herr greve och talman, mina herrar! Jag skall anhålla att få yrka avslag på motionen och bifall till reservationen på de skäl, som i reservationen äro anförda.

Greve Wachtmeister, Axel: Jag skall be att i största korthet få yrka bifall till utskottets hemställan. Jag tror visserligen icke, att dessa kvinnliga ladugårdsskötarkurser komma att vinna någon överväldigande anslutning. Men jag anser ett bifall till motionen vara en gärd av rättvisa mot Norrland, som livligt önskar få dessa kurser, då det är så, som motionären sagt, att man där uppe icke har den minsta nytta av de manliga ladugårdsskötarkurser, som nu finnas och för vilka statsbidrag utgår. Dessutom ha ju motionärerna påvisat erfarenheterna från Finland, där resultatet av ett liknande försök slagit synnerligen väl ut. Jag anser således, att ett försök bör göras även här. Utfaller det lyckligt, är allt gott och väl; utfaller det icke lyckligt, är ingen skada skedd och knappt heller någon nämnvärd kostnad åsamkad staten.

Herr Holmquist: Jordbruksutskottets ärade vice ordförande bemötte ju mycket kort utskottets hemställan i föreliggande fråga. Även jag skall fatta mig synnerligen kort, men jag kan icke i min framställning bli lika kort som han.

Beträffande skälen för den ärade talarens avslagsyrkande har jag i vad han sade ingenting att hålla mig till, ty i hans yrkande låg endast den nakna negationen. Jag måste därför taga hänsyn till vad talaren i egenskap av reservant säger i den vid utlåtandet fogade reservationen. I denna påpeka reservanterna, att utskottsmajoritetens nu gjorda hemställan skulle vara av jämförelsevis mindre betydelse, och att förslaget borde läggas på ett annat sätt, än utskottet i sitt utlåtande ifrågasatt.

Jag ber att få säga, att det förefaller mig, som om reservanterna tänkt sig, att dessa kurser för *kvinnliga* ladugårdsskötare skulle läggas på ungefär samma sätt som de hittillsvarande kurserna för *manliga* ladugårdsskötare, d. v. s. som om man ville försöka att genom sådana kurser utbilda kvinnliga tjänare för att ladugårdsarbetet skulle komma att förrättas uteslutande av dem. För min del tror jag icke, att detta i stort sett låter sig göra, då det gäller dessa för Norrland och Dalarne avsedda kurser. I dessa landskap är det nämligen husmodern själv, som ombesörjer ladugårdsarbetet, ofta därvid biträdd av hemmavarande döttrar. Vid sådant förhållande är det naturligtvis angeläget att ordna dessa kurser på ett sådant sätt, att dessa husmödrar och dessa andra kvinnliga familjemedlemmar,

Om utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarne. (Forts.)

som sköta ladugårdsarbetet, verkligen kunna få en ökad inblick i detta arbete. Ty man kan dock knappast ifrågasätta, att dessa husmödrar och barn skola till något mer avsevärt antal deltaga i kurser av större längd eller i vilka ingå, vid sidan om den egentliga ladugårdsskötseln, även en del andra ämnen, som måste förlänga kurserna. Därest riksdagen godkänner detta utlåtande och man kan i de tätt bebyggda delarna av Norrland och Dalarne etablera sådana ladugårdsskötarkurser, som de nu föreslagna, tror jag, att det i praktiken skall visa sig, att de komma att bliva besökta av ett så betydande antal husmödrar och andra kvinnliga familjemedlemmar, att det verkligen i stort sett kan åstadkommas ett uppbyggande arbete på detta område.

Det har invänts, att man nu har andra undervisningsanstalter, där ett dylikt upplysningsarbete på ladugårdsskötselns område redan bedrives. Men det är klart, att detta arbete där bedrives i en helt annan och mindre omfattning. Skall här verkligen göras något för att öka kunskaperna och intresset i denna fråga, måste det ske i en helt annan takt och en helt annan omfattning än hittills ägt rum.

Slutligen säga reservanterna, att detta är en sak, som hushållningssällskapen böra taga hand om. Men jag tror, att så skulle bliva fallet även vid ett bifall till utskottets hemställan. Hushållningssällskapen ha emellertid sina begränsade tillgångar, under det att kraven på dem bliva allt större. Här är icke fråga om något annat än en utredning och sedan eventuellt ett statsbidrag; och jag förmodar, att när dessa statsbidrag komma att utdelas, detta skall ske genom hushållningssällskapens försorg, och att de lämnas endast under det villkoret, att sällskapen själva skola släppa till åtminstone halva kostnaden. På det sättet är man efter min mening inne på de utvecklingslinjer, som i en hel del andra likartade frågor hittills varit normgivande.

Det är på dessa grunder, herr greve och talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Ericsson, Aaby: Ja, herrarna få ursäkta mig, men jag kan inte låta bli att med några ord bemöta den siste ärade talaren.

Man brukar anordna skolor och kurser för att man skall lära folk något. Men tro inte herrarna, att dessa kvinnor där uppe redan kunna mjölka och sköta kreatur? Jo, förvisso kunna de det; men det är en annan sak, att de icke vilja det. Tro herrarna då, att de komma att besöka skolor, där de uteslutande skola gå i ladugården och sitta och mjölka, för att lära sig vad de anse sig redan kunna? Nej. En sådan anordning har reservanterna ansett vara lönlös, och det har också visat sig på andra orter, där man försökt att anordna dylika kurser, att det icke går. Det strider mot kvinnornas hela önskan och läggning nu för tiden att gå ned klockan halv fem på morgonen i en ladugård för att sitta och luta sig mot en mer eller mindre

Om utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarne. (Forts.)

smutsig ko och mjölka några timmar. Det vilja de icke. Och man får dem icke till det, om vi anordna huru många kurser som helst. Man får i Norrland förfara på samma sätt som i de södra delarna av riket. Där är det män, som få göra detta mindre omtyckta arbete mot en betalning, som utgör skälig ersättning därför.

Men om det nu förefinnes ett behov av sådana kurser, låt då detta såsom ett i orterna känt behov komma fram genom hushållningssällskapen till Kungl. Maj:t, så att frågan blir utredd! Men gå icke den där moderna och efter min mening förkastliga vägen, som består i att en riksdagsman kommer in till riksdagen med en motion och vill, att riksdagen skall taga hand om denna och sedan pressa på Kungl. Maj:t och begära en utredning, för att man på det viset skall komma en genväg och få ett anslag beviljat, utan att hushållningssällskapen begärt något sådant eller framhållit något behov av själva saken.

Jag vill icke besvära kammaren längre utan ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Holmquist: Jag tillåter mig fästa uppmärksamheten på att det här icke är fråga om kurser uteslutande i mjölkning — sådana kurser finnas såsom bekant redan i ganska stor utsträckning i vårt land — utan om kurser i ladugårdsskötsel. Nu har den siste ärade talaren sagt, att kvinnorna icke vilja mjölka. Jo, visst *vilja* de mjölka och sköta ladugården, men de göra både det ena och andra illa; så är det åtminstone i Norrland och Dalarne. De föreslagna kurserna åsyfta icke egentligen att skaffa några nya krafter på området, utan de avse huvudsakligen att av de redan förefintliga ladugårdsskötarna av kvinnligt kön göra utmärkta eller åtminstone bättre ladugårdsskötare. Det är hela saken.

Jag kan således icke finna, att den siste ärade talaren på något sätt gendrivit de skäl, som förut anförts. Ty för närvarande är det så, att Dalarnes gifta kvinnor och en del av de ogifta sköta ladugårdarna, men det sker icke på det sätt, som är önskligt. Därför vill man genom dessa kurser söka få upp deras kunskaper och därmed deras intresse. Något annat är det icke fråga om.

Herr Lindblad, Ernst: Reservanterna ha visst icke heller förbisett denna sak, men vi anse, att man icke bör glömma ett mycket viktigt faktum här, nämligen att det i varje län finns något, som kallas hushållningssällskap. Och vi ha ansett det mycket bättre, att hushållningssällskapen taga hand om denna sak och anordna dessa kurser efter de behov, som förefinnas just i Norrland och Dalarne. Det är av den anledningen vi pekat på, att hushållningssällskapen böra undersöka denna fråga och sedan taga fasta på den och föra den ut i det levande livet. Jag tror därför, att vi ännu så länge kunna nöja oss med det, som nu är.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på föreliggande utlåtande yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle avslå utskottets hemställan och antaga det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservation.

Om utbildningskurser för kvinnliga ladugårdsskötare i Norrland och Dalarne. (Forts.)

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad jordbruksutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan och antages det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet avgivna reservation.

Omröstningen företogs och vid dess slut befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 59;

Nej — 57.

Föredrogos ånyo jordbruksutskottets den 4 och 5 innevarande april bordlagda utlåtanden:

nr 43, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förbud mot tjurars utsläppande på allmänt bete;

nr 44, i anledning av väckt motion om ändring i gällande villkor och bestämmelser för den av staten utövade egnahemslånerörelsen; samt

nr 45, i anledning av väckt motion om vidtagande av åtgärder för upplåtande till odling av tjänlig kronojord, belägen vid kommunikationsleder i Norrland.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo första kammarens första tillfälliga utskotts den 4 och 5 innevarande månad bordlagda utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förberedande åtgärder i och för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

I en inom första kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 80, hade herr *Kjellén* hemställt, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta utreda möjligheterna för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

Utskottet hade i nu föredragna utlåtande på åberopade grunder hemställt, att första kammaren icke måtte bifalla ifrågavarande motion.

Reservation hade avgivits av herr *C. Magnusson*, vilken likväl ej däri framlagt sin åsikt.

Herr Magnusson, Carl: Herr vice talman! Då jag har angivit mig som reservant mot utskottets förslag, ber jag att få säga några ord.

Jag vill icke underkänna vad utskottet anfört såsom skäl för sitt avslagsyrkande, men jag ber att få påpeka, att utskottet icke fäst något avseende vid den nationella tanke, som motionären framhållit i motionen. Motionären har där starkt och tydligt påvisat, att här är ett fall, där man avser att återbörda svensk handel och industri åt Sverige. Vad motionären föreslagit är endast, att riksdagen måtte ingå till Kungl. Maj:t med en begäran om utredning i frågan, huruvida en station skulle kunna anläggas vid Högen. Den ekonomiska utredning, som utlåtandet innehåller, har utskottet erhållit från en person, som står Dalslands järnvägsbolag ganska nära. De kostnader, som i denna utredning upptagits, anser jag vara oskäligt högt uppdrivna. Det är ju klart, att då norrmännen själva äga aktiemajoriteten i nämnda bolag, de ej gärna se, att en station förlägges på den svenska sidan om gränsen, ty därigenom skulle ju en del handel och industri dragas från Kornsjö över till den svenska sidan. Men då svenska staten på banans byggande offrat en miljon kronor, är det väl också skäligt, att de svenska intressena bliva tillgodosedda. Jag anser även, att utskottet underkänt de utvecklingsmöjligheter, som föreligga vid Högen, därest en station kommer att förläggas där.

Jag ber, herr vice talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till motionen.

Herr Kjellén: Jag måste givetvis såsom motionär hålla utskottet räkning för den uppmärksamhet, som utskottet visat motionen, även om jag ju måste beklaga det resultat, vartill utskottet kommit. Utskottet har uppenbarligen gjort sig mycken möda att självt åstadkomma den utredning, som jag och mina medmotionärer satt i fråga. Utskottet har undersökt bygdens geografiska och ekonomiska förhållanden, den nuvarande järnbanetrafikens ställning och den finansiella sidan av saken. Utskottet har med ett ord haft omsorg om mångahanda. Det är bara ett, som utskottet glömt,

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg: (Forts.)

och det är det väsentliga. Det har, såsom reservanten redan anmärkt, alldeles förgätit att se frågan ur den synpunkt, som jag försökt lägga på den, som efter min mening måste läggas på frågan, och som över huvud taget gjort, att jag velat engagera mig i ärendet — det är den nationella synpunkten.

Föreställom oss en bygd i vårt land, som notoriskt lider av svår emigration! Så kommer en motionär in till riksdagen och föreslår en utredning, huruvida man icke genom ett statsanslag till förbättrade kommunikationer skulle kunna upphjälpa detta missförhållande. Då sätter sig riksdagens rådgivande utskott att räkna ut, huruvida en sådan kommunikation just nu skulle bära sig, konstaterar att så inte är förhållandet, förklarar att det är alldeles naturligt att det måste vara emigration under så usla förhållanden, som här existera, drager så en belåten suck och övergår till nästa ärende på föredragningslistan. Det är så det första tillfälliga utskottet enligt min mening här förfarit. Det bekymrar sig föga eller intet om sjukdomen, utan är fullt nöjt, bara det kan undanröja det botemedel, som föreslås.

Detta är det första, jag måste anmärka vid detta utlåtande, att det behandlar såsom endast en teknisk järnvägsfråga vad som är en nationell fråga och såsom bara ett ortsintresse vad som i eminent mening måste anses vara ett statsintresse, för såvitt staten har skyldighet att taga vård om landsmännen under olika förhållanden. Jag skall då till en början tillåta mig att insätta frågan i detta större sammanhang, ty först därmed få vi det perspektiv på lokalfrågan, som jag saknar i utskottets behandling.

Det är ju så, mina herrar, att vid alla riksgränser uppkommer en fredlig ekonomisk konkurrens, som också den lätt tar en i viss mån nationell färg. Det ena landet strävar att utvidga sin ekonomiska intressesfär över gränsen, att binda en del av det andra landet till sitt affärsliv. Sålunda kan det gå därhän, att på det sättet stora delar av ett land kunna fredligt erövras som uppland åt den starkares handel och företagsamhet.

Det är ingen av oss obekant, att det i stor utsträckning gått så med delar av vår västra gräns. Det har gått därhän där, som statsrådet Schotte yttrade i andra kammaren redan den 13 mars 1906, att »den ekonomiska tyngdpunkten allt mer och mer överflyttas till Norge». Vi veta, att stora delar av våra gränsområden äro intecknade för det norska kapitalets räkning, utan motsvarande kompensation för det svenska. Även där detta icke är fallet, går våra gränsbors handel och affärsliv avgjort över till grannlandets. Vi se en omfattande process, genom vilken svenska gränsbygder således förlora sitt fäste i det svenska rikshushållet och i stället förstärka det norska.

Här som så ofta i ekonomiska ting ha vi svenskar en märkvärdig förmåga att blunda. Då och då skrämmas vi kanske upp av någon tidningsnotis, som förkunnar, att ett nytt stort skogs- eller brukskomplex i Värmland gått i främmande händer, men därpå glömma vi det igen och tänka på trevligare saker. Hur var

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

det icke med emigrationen? Fick den ej gå ända till folkutsugning, innan vi över huvud bekymrade oss om den? Hur har det icke varit med latifundiebildningen i Norrland? Ständigt sitta vi och sluta ögonen, ända till dess missförhållandet har vuxit till mycket stora proportioner. Då först taga vi hänsyn till det; men då tycka vi oss också stå inför en naturlag, som det ej lönar att spjärna emot! Jag undrar, om ej något av detta betraktelsesätt förekommer i utskottets begynnelseresonnemang, där det med tydlig tillfredsställelse konstateras, att Norge har övertaget i fråga om gynnsamma ekonomiska förutsättningar för en rik utveckling. Detta har jag visserligen icke förbisett. Utefter stora delar av gränsen har Norge genom åtskilliga omständigheter — alldeles särskilt genom det närmare tillträde till världshavet, som det erbjuder — ett naturligt privilegium framför Sverige. Men *jag* kan icke dra den slutsatsen, att vi skola neka våra gränsbor ett handtag *därför* att de befinna sig i en ojämn kamp.

Det är dock så, att naturen gör ej allt; människorna göra också sitt. Norges övertag kommer sig ej blott av geografiska skäl, utan även av en överlägset klok politik, en beundransvärd vakenhet och energi att utnyttja naturen till sin förmån. Framför allt har detta visat sig i en öppen blick för kommunikationernas betydelse för avsides belägna bygder. Var och en, som gjort resor i våra gränsbygder, har kunnat iakttaga detta. Från färjstället vid Svinesund i söder upp till Fjällnäs i Härjedalen och Skalstugan i Jämtland, finner man, hurusom den svenska vägen är ganska dålig, kanske blott ett par hjulspår, men så snart man kommit över gränsen, har man en fast och jämn väg. Ett ypperligt exempel ges den, som över de orimliga backarna utmed Bullaredalen, strax söder om nu ifrågavarande trafikled, kommer in i Norge; det dröjer icke länge, förrän vägen blir en riktig chaussée, jämnad genom backar och klippor, enligt ett inhugget årtal färdig 1912, till Præstebakke. När man någon gång finner en vägförbättring på svenska sidan, så kan det hända, att den gäller sträckningen inåt Norge, såsom vid Södra Finnskoga, medan sträckningen inåt Sverige försummas.

Detta är nu bara ett sätt, genom vilket vårt grannfolks företagsamhet framträder, men det synes ganska talande. Men detta är ett område, där vi ej behövde ligga under. Här kunna vi upptaga tävlingen, så att vi åtminstone icke komma längre efter, än vi behövde göra.

Det var en tid, då denna fråga tycktes på väg att segla upp till en stor fråga i svensk politik, och detta var, rätt naturligt för resten, närmast efter unionens upplösning. Då fanns det, särskildt i andra kammaren 1906, en stark stämning för att använda inlandsbanetanken i södra delen som ett sätt att parera denna trafikens dragning åt Norge, som ett vapen att draga den svenska trafiken tillbaka till Sverige. Jag hade vid det tillfället det ej alldeles vanliga nöjet att inom riksdagen samarbeta med det liberala regeringspartiet. Vi veta alla, hur det sedan gått med den saken.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Av tekniska skäl blev saken skjuten åt sidan; i stället har man bestämt sig för ett system av bibanor längs floddalarna åt Sverige till, och för det ändamålet upplagt en fond, som 1914 sattes till 12 miljoner. Med beslutet om Härjedalsbanan 1912 ha vi tagit ett nytt steg direkt för att parera denna dragning från norska sidan. Här är sålunda ett arbete i gång, oavsett alla partisyftningar, på att förbättra våra gränstrakters kulturella möjligheter och ekonomiskt såväl som nationellt knyta dem fastare vid det svenska moderlandet.

I detta arbete inställer sig nu min motion som ett litet strå till stacken på en särskilt påfallande punkt. Jag har under åtskilliga strövtåg i gränsbygderna samlat en del material, som just belyser Norges övertag. Jag har tänkt mig det som material för en mera omfattande motion angående en allmän utredning av kommunikationsbehovet och kommunikationsmöjligheterna på västra gränsen, men då jag ej lär få tillfälle att framlägga den, så har jag ansett mig böra framlägga detta lilla brottstycke som ett stickprov på ifrågavarande missförhållanden.

Härmed äro vi inne på den lokala frågan. Här är det ej fråga om landsvägspolitik, utan om järnvägspolitik. Här beror det norska övertaget visserligen på naturliga gynnsamma förhållanden, däri ger jag utskottet rätt; men det beror också på, att den norska gränsstationen blivit lagd invid gränsen och vid vatten, medan den svenska lagts en mil från gränsen i mossig ödemark. Genom dessa förenade omständigheter har det kommit sig, att kring den norska stationen uppstått Kornsjö blomstrande samhälle, som dragit även den svenska bygdens trafik och affärsliv till sig medan den svenska stationen ligger kvar i sin mosse, öde och tom utom när tågen rulla fram, utan en enda bosättning mera än tjänstemännens. För att nu i någon mån åstadkomma en jämvikt och stärka de svenska intressena i gränsorten har jag tänkt mig det vara lämpligt, att den svenska huvudstationen flyttades närmare gränsen, till den punkt, där landsvägen skär järnvägen, där bygd redan finnes och förutsättningar för tillväxt. Detta har jag avsett med min motion, och nu skola vi höra utskottets invändningar.

Utskottet lägger sig först mycket vinn om att framställa själva nyttan av botemedlet såsom skäligen obetydlig. Ej mindre än tre gånger talar det om motionärens »stora förväntningar», som ej skulle motsvaras av medlet, om dess betydelse, som av motionären skulle hava överskattats, om att behovet icke besitter de proportioner motionären tillmätt detsamma. Ja, jag vet nu ej, om jag verkligen har gjort mig saker till så ofantligt överdrivna förhoppningar. I själva motionen har jag inskränkt mig till att på en punkt säga, att det svenska intresset genom motionen blir »skäligen tillgodosett», och på en annan punkt har jag uttryckligt *varnat* för att bygga för stora förhoppningar därpå: »därmed vore visserligen ej», har jag sagt, »en verklig jämvikt mellan svenska och norska intressen upprättad ens på denna punkt av gränsen.» Men skulle jag verkligen hava överskattat nyttan är det därför skäl att beröva gräns-

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

borna det gagn, som utskottet dock självt på sid. 2 erkänner? Om jag förespeglat en nytta av låt mig säga 50 grader, och utskottet icke skattar nyttan högre, än till 30 eller 20 grader, är det rimligt, att straffa de arma gränsborna för motionärens optimism genom att förvägra dem även de 30? Jag förstår icke den logiken.

Utskottet slutar ock sin bevisning ganska försiktigt därmed, att det ekonomiska behovet »knappast kan anses oavvisligt» eller »oeftergivligt», som det säger på ett annat ställe. Skall det verkligen behövas en så sträng måttstock på saken? Är första kammarens första tillfälliga utskotts hjärta så stenhårt, att det ej kan ömma för något annat än rent *oeftergivliga* krav?

Gå vi nu att närmare pröva behovet, så kunna vi utgå från den ekonomiska statistik, som utskottet har lämnat. Jag skall då icke fästa mig vid att den är ofullständig, så till vida som den endast håller sig inom enmils-rayonen; det finnes åtskilliga platser även därutanför, som skulle ha en uppenbar nytta av stationen. Men jag saknar i detta enkla räknesätt alldeles särskilt den nationella synpunkt, som förvandlar siffrorna. Det finnes en liknelse om det borttappade fåret, som var mera värt än de 9 och 90, som kanske utskottets ärade herr ordförande erinrar sig. För övrigt har jag aldrig riktigt förstått denna ståndpunkt, som tyckes betrakta en statens kommunikationsanstalt uteslutande som en penningeplacering och därför vill ha alla räkningar klara med pengarna på bordet, innan man över huvud gör något. Mot det ställer jag min gamla lösen, att statsjärnvägarna skola vara ej så mycket mjölkkor åt staten som dragare åt samhället. Staten får igen sitt i alla fall genom bygdens uppblomstring. Att utgå från det närvarande är i alla händelser alldeles falskt, då ju järnvägsstationen i fråga just avser att utveckla det närvarande; vi hava ett exempel strax för ögonen i Kornsjö station, som har uppblomstrat från ingenting just genom järnvägen. Lägges så den nationella synpunkten till, så får ju staten sitt igen redan genom tillökning i det nationella hushållet överhuvud.

Utskottets ekonomiska resonemang är rimligt endast under den förutsättningen, att det skulle ligga ett slags död hand över bygden, som från början förlamar alla utvecklingsmöjligheter, och jag finner också denna tanke i utskottets uttalande på sid. 3, att »förutsättningarna för industriell utveckling lära vara skäligen ringa». När utskottet skriver detta, så vet det dock, att det är fråga om vidsträckta och rika skogsbygder i själva centrum av en utsträckt flottningsled på åtminstone 2 mil i sammanhang. Kornsjö ligger, som bekant, strax bredvid, och där finnas på denna grund stora sågverk. Det är sålunda ej omöjligt att tänka sig, att den svenska sidan skulle ha samma utvecklingsmöjligheter. Jag skall i det hänseendet nöja mig med att uppläsa ett meddelande från platsen, som kommit mig tillhanda efter motionens avfattande. Det lyder så:

»På grund av att allt virke av furu och gran, som utföres annorledes än per järnväg, ej är underkastat utförselförbudet, ha norrmännen i vinter uppköpt flera tusen tolfter virke, som nu köres dels

landsvägen till Kornsjö station i Norge, dels till Kornsjöarna och Boksjön för att flottas över till Kornsjö station, där förädling till plank och bräder m. m. av det grövre virket försiggår. Hade det nu varit station på svenska sidan (vid Högen), så kan man med säkerhet påstå att ett sågverk där varit i gång, och det mesta av ovannämnda virke hade blivit förädlat där. Norrmännen ha funderat på att sätta upp ett primitivt sågverk på svenska sidan nu i år, fast det bliver lång transport av det förädlade virket efter häst till Kornsjö station, detta på grund av att det ej finns plats för flera sågverk på Kornsjö station eller på norska sidan, och de som finnas där ej förmå verkställa alla beställningar. Alltså skulle en station vid Högen icke allenast tjäna svenska gränsorten och Sveriges intressen, utan även norska driftherrar skulle ha fördel av en sådan. En stor del av arbetsförtjänsten skulle stanna i Sverige, och vad detta betyder för en gränskommun både i skattehänseende och annat ligger ju i öppen dag, förutom att det skulle knyta en stor del svenskt arbetsfolk till sitt eget land.»

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Detta om detta. Jag skall ej uppehålla mig vid utskottets nästa argument, att trafiken vid Högens hållplats faktiskt varit så liten, mera än för att konstatera samma fel som förut: en bevisning, som utgår från det närvarande, då det just är fråga om att upphjälpa det närvarande. Det verkar ej mycket övertygande att peka på en låg trafik på en punkt, där just ingenting är gjort för trafiken!

Men jag förstår, att utskottets resonemang endast avser att förstärka effekten av det, som utskottet behandlar sist, nämligen kostnadsfrågan. Kan utskottet reducera behovet, så verkar det naturligtvis ännu kraftigare, när det till sist pekar på kostnader, som »icke kunna sättas lägre än till 200,000 kronor». Ja, denna summa i sådant sammanhang synes i förstone vara så avskräckande, att jag må säga, att om den håller streck så blir utskottets hela övriga resonemang knappast annat än krut på en död hök — ett slöseri med ammunition, som särskilt i dessa tider ej är att rekommendera. Men på denna punkt skulle man alldeles särskilt önska en ytterligare utredning. Om det är ett fel i en vetenskaplig avhandling att icke redovisa sina källor, så kan det också vara ett fel i ett utskotts utlåtande, om det nämligen finnes anledning att antaga att källorna på ett eller annat sätt äro grumliga. I det hänseendet har redan reservanten gjort en anmärkning. Det plägar ej var så, att man nöjer sig med andra partens beräkningar allena, allra minst i ett nationellt ärende. Utskottets resonemang bygger nu på en kostnadsplan, upprättad genom det norska bolagets egen försorg, som bilaga bifogad min motion. Det kan ju ej hjälpas, och det innehåller ej det ringaste personliga gravamen, om man framhåller, att under sådana förhållanden det är en benägenhet att räkna sin ståndpunkt till godo. Beräkningen slutar ändå på bara 113,000 kronor. Den har icke hindrat vederbörande svenska landsting att anse saken förtjänt av en ny utredning.

Att frågan icke är klar med den utredning, som hittills förekommit, skulle jag kanske kunna visa genom att påvisa en annan ut-

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

väg än den, som utskottet har framlagt. Man skulle kanske kunna undvika den förutsatta höjningen av järnvägsprofilen genom att kringgå den höjd, där landsväg och järnväg skära varandra, alltså lägga om linjen på kanske 1 $^1/_2$ kilometers längd, vilket skulle kunna medföra den ytterligare fördelen, att stationen kunde läggas nere vid en vik av sjön och således få samma fördel, som utskottet framhållit för Kornsjös räkning; där finnes de yppersta betingelser för en sågverksanläggning. Hela den proceduren skulle, som jag hört från sakkunnigt håll, icke gå mycket över 100,000 kronor. Nu kan jag naturligtvis ej säga, att den räkningen är oangriplig, jag sitter ju ej inne med den tekniska järnvägssakkunskap som utskottet, men jag har velat visa, att saken ej kan anses slutdebatterad med det utlåtande, som utskottet framlagt.

Men sedan vill jag skärskåda kalkylens andra sidor. Först får avdrag göras för den kostnad, som måste nedläggas på nybyggnad av Mons fallfärdiga tullokaler, den må nu bli större eller mindre. Vidare, och detta ber jag kammaren särskilt lägga märke till, skulle staten göra en årlig besparing genom att slippa underhålla dubbel tullpersonal vid Mons järnväg och Högens landsväg. Jag har olika uppgifter därom, men alltid kunna ett par platser indragas, och vinsten lär icke kunna sättas mindre än till 3,000 kronor. Detta blir, som man ser, en ingalunda föraktlig ränta, som anläggningskapitalet skulle avkasta från början, innan det börjat förränta sig självt. Jag får verkligen säga, att utskottet icke bort undanhålla kammaren denna viktiga upplysning till frågans bedömande.

Jag håller utskottet särskild räkning för, att det ej hämtat något motiv för avstyrkande från sakens internationella sida, då det ju här gäller en enskild bana, vars styrelse även på den svenska sidan är i norska händer. Det är ingens mening, att saken skulle behandlas annat än med största möjliga hänsyn till bolaget; men då får man väl räkna med samma hänsyn tillbaka. Man kan nämligen icke alldeles glömma, att svenska staten från början bidragit till järnvägen med en ren gåva av en miljon kronor eller nära en femtedel av anläggningskapitalet: med uttrycklig motivering, att svenska staten skulle få inflytande på bolagets förvaltning, och med uttryckligt förbehåll av riksdagen, »att det allmännas» (d. v. s. Sveriges) »intresse på allt sätt tillgodoses». Härav vill det synas, att om det tilläventyrs nu skulle synas bolaget ekonomiskt fördelaktigt, att ingenting göres, det kanske skulle kunna sägas, att det vore en moralisk eller politisk fördel, om det icke satte sig emot saken. Av vad jag nyss framkastade, skulle det förövrigt kanske följa, att det vid närmare betraktande icke längre framstode som ens en ekonomisk nackdel för bolaget, om stationen komme till. Det duktiga folk, som bor här på andra sidan, lär icke heller missförstå en åtgärd, som så uppenbart är ägnad endast till ekonomiskt självförsvar, och som ju dessutom icke sträcker sin verkan längre än till Kornsjö trafik- och handelsområde: den skulle ej avskudda Fredrikshalds grepp på gränsskogarna.

Jag vill emellertid starkt betona, att om det begärts direkt

100,000 eller 200,000 kronor jag skulle bättre ha förstått utskottets avvisande hållning. Men motionären har uttryckligen sagt:

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

»Förutsättningen för varje åtgärd i det angivna syftet är emellertid, att behovet klart ådagalägges, ur den lokala ej mindre än ur den nationella synpunkten, och detta lärer icke kunna ske på ett fullt opartiskt och tillika betryggande sätt annat än genom en av Kungl. Maj:t föranstaltad utredning. Det är endast i denna mening, som jag nu dristat mig att påkalla riksdagens uppmärksamhet för frågan.» Jag erkänner naturligtvis, att det i allmänhet är fullkomligt berättigat att icke skilja på en utredning och dess ändamål, men jag vågar dock påstå, att det finnes fall, då utredningen kan liksom avkopplas från det positiva yrkandet, och det gäller här. Det är möjligt, att jag har misstagit mig om medlets verkan, det är möjligt, att jag överdrivit hela saken, men det är icke möjligt, att saken icke skulle vara förtjänt av en ytterligare belysning, än jag och utskottet nu bestått. Ett beslut i den riktningen bleve ju alltid en lämplig utgångspunkt för Kungl. Maj:t, som ju ingalunda hindrade Kungl. Maj:t att utvidga undersökningen kanske över hela gränsbygdens kommunikationsproblem.

Jag föreställer mig, och här läggar jag en ny synpunkt till de föregående, att det icke heller skulle vara Kungl. Maj:t oangenämt att få en sådan skrivelse, därför att det av särskilda skäl kan tänkas mycket snart ifrågakomma, att staten skall inlösa banan, och den begärda utredningen då skulle komma till pass vid fattande av ståndpunkt även i den frågan.

Ett beslut om skrivelse skulle således alltid medföra fördelar, utan att riksdagen behövde binda sig i fortsättningen. Men ha herrarna tänkt på vad ett avslag skulle innebära, och detta just i denna kammare, vars majoritetsparti själv betecknat sig såsom det nationella partiet? Ha herrarna tänkt på, hur det skulle kännas för gränsbygden själv? Folket där har länge legat i skuggan av unionen, som beslöjade det faktum att här gick en nationell gräns, och än mera i skuggan av en unionspolitik, som systematiskt gick ut på att med svenska eftergifter köpa glömska på andra sidan av det faktum, att unionen var den sidan påtrugad. Nu existerar detta skäl icke längre. Nu ha dessa förbisedda och glömda landsmän rättighet till statens uppmärksamhet och stöd. Det gäller dock både först och sist, om svensk gränsbygd skall vara uppland för norsk eller svensk affärsföretagsamhet. Det gäller, om svenska gränsbor skola läggas under svensk eller norsk kultur. Vi ivra ju för svenskhetens bevarande i främmande land; böra vi då icke hava intresse för svenskhetens bevarande i vårt eget? Vi visade vid närmast föregående plenum genom rikliga anslag vårt intresse för tuberkulösa, sinnessjuka, alkoholister och spetälska: är det för mycket begärt att påkalla kammarens intresse även för landsmän vilkas enda fel är, att de kommit att leva i rikets periferi, i en ojämn kamp med ogynnsamma omständigheter? Det är friska och färdiga, goda svenska medborgare, som intet högre önska än att fullständigt förbindas med fosterlandet: är det för mycket begärt, att vi ägna dem åtminstone

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

så mycket intresse, att vi vilja sprida ljus över deras lott? Jag kan icke tro det, och därför yrkar jag avslag på utskottets hemställan och bifall till motionen.

Herr Hammarskjöld: Kammaren har nu fått höra ett mycket vackert, mycket patriotiskt och såsom alltid från den sidan mycket vältaligt anförande. Och jag förmodar, att kammaren med samma nöje som jag själv har hört på det anförandet, vari jag i många hänseenden kan instämma, särskilt med avseende å vad talaren yttrade om svensk sorglöshet och norsk företagsamhet. Utskottet fick nu den förebråelsen, att vi för litet sett på den nationella sidan av frågan. Det är möjligt, att vi icke ha i den mån, som motionären önskat, yttrat oss om den nationella sidan, ehuru vi icke alls förbisett den. Men utskottet har ansett sin uppgift vara att framför allt pröva frågans materiella sida. Jag anser, att motionären har utgått från oriktiga förutsättningar. Det förefaller som om han byggt på den omständigheten, att på norska sidan förut fanns endast en stor obygd, och att denna nu blivit en blomstrande bygd i synnerhet genom att exploatera det svenska gränsområdet. Detta skulle ha skett, såsom han på ett par ställen i motionen angivit, genom vissa konstlade anordningar från järnvägsbolagets sida. Nej, mina herrar! Bolaget har icke behövt göra några konster. Det har naturen gjort själv. Naturen har sörjt för, att alla fördelar ligga på den norska sidan och olägenheterna på den svenska. På den norska sidan är ett mycket rikare uppland än på den svenska. Där finnas stora utvecklingsmöjligheter, där finnes ett för en stationsanläggning alldeles självklart gynnsamt läge nere vid stranden av sjötrafikleden, och så finnes där vidare närheten till västerhavet, lättheten således att över Norge utföra alla varor, som söka sig till världshavet. På den svenska sidan är det ett kargt och magert land, såvitt utskottet kunnat finna, där det finns mycket små utvecklingsmöjligheter, och åtminstone i den riktning järnvägslinjen nu ligger tycks den enda möjliga platsen för en stationsanläggning vara vid Högen, som ligger en kilometer från sjöarna. Även om från början en station på svenska sidan blivit placerad vid Högen, så anser jag, att den ovillkorligen skulle ha legat under i konkurrensen, och att gränsmarkens produkter i alla händelser skulle ha gått till Norge. Låt oss bara tänka på den omständighet, som motionären nyss talade om, nämligen flottleden i sjöarna! Den går till Kornsjö station, som har järnvägsspår ända nere vid vattnet. Det är icke möjligt för en station vid Högen att kunna tävla med Kornsjö, då den förra skulle ligga en kilometer från vattnet. Det har talats om, att sågverk skulle kunna anläggas på den svenska sidan, och på det viset svenska intressen tillgodoses. Men varför ha icke svenskarna anlagt sågverk där? Det är väl ingen, som hindrat dem, såvitt jag kan förstå.

Som slutsumma av sin bevisning uti motionens första del

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

har motionären yttrat följande ord, som han själv kursiverat: »Vi se en svensk gränsmark, som ekonomiskt erövrats av Norge».

Nu är jag tyvärr mycket okunnig i fråga om affärstermer. Jag har icke klart för mig vad uttrycket »ekonomiskt erövra» betyder. Jag har tänkt mig, att det land, vars import är mycket större än dess export, skulle vara ekonomiskt erövrat, men här är ju förhållandet tvärtom. Om jag ser på förhållandena år 1914, så finner jag, att från ifrågavarande gränsdistrikt i Sverige exporterades till Norge varor för omkring 300,000 kronor och att vi endast importerade för 23,000 kronor. Går jag till förförhållandena år 1915, så exporterades det från Sverige till Norge för 183,000 kronor och importerades för 18,000 kronor. Om nu detta betyder, att Sverige är ekonomiskt erövrat av Norge i den delen, kan jag icke bedöma, ty jag är som sagt mycket okunnig i affärstermer. Men om så är, att Norge har ekonomiskt erövrat denna gränsmark, då är orsaken den, att de naturliga betingelserna varit till fördel för norska intressen, och jag håller fortfarande fast vid, att en station vid Högen endast i mycket ringa mån skulle kunna motverka detta. Alldeles bestämt måste jag också opponera mig mot ett uttalande i motionen. Det är på sid. 5, långt nere, där motionären säger: »Det kan dock icke vara rimligt, att svenska staten skall hava offrat en miljon *endast*» — och detta är kursiverat av motionären — »för att hämma en gränsbygds utvecklingsmöjligheter och lägga den ekonomiskt under ett grannlands välde.» Jag må härtill anmärka och fråga: järnvägen har väl icke kommit till *ensamt* för den där gränsmarkens skull vid Högen, och den svenska miljonen har väl icke blivit skänkt *endast* för Töftedals socken och platserna kring Högen, utan den har väl skänkts för hela Dalsland. Jag har ännu icke hört någon påstå, att icke provinsen Dalsland har haft ofantligt stor nytta av denna järnväg. Motionären måste dock medgiva, att i det anförda uttrycket ligger en mycket betänklig överdrift. På sid. 7 i motionen fäller motionären ett mycket omilt omdöme om järnvägsbolaget och dess norska intressen. Jag tror, att det varit bättre, om detta omilda omdöme varit borta, ty det har icke tillräckligt stöd i de verkliga förhållandena.

Utskottet har som sitt väsentliga skäl för avstyrkande sett på kostnadsfrågan. Jag ber då få hänvisa till den profilritning av järnvägen vid riksgränsen, som jag här satt upp. Den visar, att på en sträcka av 3 km. från riksgränsen åt Sverige till järnvägen stiger med en oavbruten stigning av 10:1000, d. v. s. 1:100, och på första tredjedelen av denna stigning ligger gården Högen, där stationen skulle anläggas. Man behöver ju icke vara järnvägsbyggare för att kunna inse, att det skall möta ganska stora tekniska svårigheter och behövas ganska stora kostnader för att uti en så brant lutning på en så lång sträcka åstadkomma ett avbrott medelst ett 300 meter långt horisontalplan. Det behöver ju icke vara ett fullkomligt horisontalt plan, men det

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

skall vara en betydligt mindre lutning än den angivna. Det måste kosta mycket penningar, och detta har utskottet velat fästa uppmärksamheten på.

Utskottet har såsom beräknad kostnad nämnt en summa av 200,000 kronor. Den kostnad, som av järnvägens trafikchef uppgivits, är 300,000 kronor, men så säger han: under nuvarande förhållanden. Nu ha vi tänkt oss, att om en station skulle där anläggas, det icke skulle ske under så uppdrivna priser som nu, och vi ha även tänkt oss, att han kanske tagit till för mycket, och därför ha vi prutat av en tredjedel. Det tycka vi vara en ganska duktig avprutning. Nu anser motionären, att det är en grumlig källa, som vi öst ur, då vi hämtat våra uppgifter från bolagets trafikchef. Jag tycker, att detta är en ledsam förebråelse. Jag önskar, att han icke kommit fram med den, men jag skall giva med mig ännu vidare. Jag skall kunna gå ända ned till den summa, som uppgives i hans egen motion i en bilaga, där en löjtnant Folke Winbladh vid väg- och vattenbyggnadskåren år 1913, sålunda långt innan prisen voro så uppskruvade som nu, beräknade kostnaden till 113,000 kr. Jag tror icke, att någon kan tänka sig, att kostnaden kan bliva mindre än den.

Vem skall betala denna kostnad, om en station skall anläggas där? Skall bolaget göra det? Bolaget har under de fyra sista åren haft 1½ % utdelning på aktierna, och förut var utdelningen 1 %. Då kan väl svårligen begäras, att bolaget skall tvingas att bekosta en dyrbar station, som skulle kosta över 100,000 kronor och varav bolaget självt icke skulle hava någon nämnvärd fördel, men sannolikt ren förlust. Då kommer frågan: skall svenska staten bekosta den? Då vill jag först fråga: kan verkligen bolaget tvingas till att låta svenska staten anlägga en station vid Högen? Denna station kommer ju att ligga på bara en kilometers avstånd från den närmaste stationen, Kornsjö, på norska sidan, och det kan väl icke bliva annat än till hinders åtminstone för snabbtrafiken, att ha två stationer liggande så inpå varandra. Men även om vi antaga, att bolaget går in på att vara med om att anlägga stationen för svenska pengar, vill riksdagen verkligen bevilja denna summa av, som jag måste säga, bara nationella hänsyn. Om det vore ett stort område, där det gällde att bevara svenskheten, så komme ju saken i ett helt annat läge. Nu gäller det en trakt, med omkring 600 personer. Då har åtminstone icke utskottet velat taga på sin risk att tillstyrka, att staten skulle ådraga sig en så betydande kostnad.

Nu säger motionären, att han bara vill ha en utredning av Kungl. Maj:t. Den utredning, som utskottet gjort, är naturligtvis icke så fullständig som Kungl. Maj:t skulle kunna göra den, men utskottet har tyckt, att den utredningen varit tillräckligt belysande för att göra det klart, att det vore ett mycket dåligt ekonomiskt företag att anlägga en station vid Högen. Det är beklagligt, men det står icke att ändra. Riksdagen kan begära

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

en utredning och bevilja penningar till en ny station, men riksdagen kan omöjligen ändra naturförhållandena.

Nu har i motionärens anförande kommit fram ett uppslag, som vi i utskottet icke visste om, att det skulle vara möjligt att lägga om linjen på en längre sträcka och få stationen förlagd nere vid sjön. Det förbättrade otvivelaktigt förhållandena, men nog står kostnadsfrågan kvar. Nu gäller det, huruvida riksdagen vill med fullt medvetande om, att kostnaden blir mycket stor, begära en utredning och ta konsekvenserna därav, eller om den vill avslå motionen.

Jag kan gärna omtala för motionären, att när jag första gången läste motionen, jag tänkte, att det var en ovanligt väl motiverad motion, men i den mån jag under arbetets gång fick tränga in i frågan och fick ta reda på verkliga förhållandena, har jag, jag kan säga, med ledsnad nödgats gå från den åsikt, jag först hade, och komma till den, som jag nu uttalat. Ja, mina herrar! Vill kammaren besluta att bifalla motionen, så skall jag ta den saken mycket lätt. Kan därmed den nationella synpunkten hjälpas och även denna mycket lilla gränstrakt få en förbättring, så gärna för mig! Men från utskottets synpunkt är det mig alldeles omöjligt att komma till ett annat resultat, än vi gjort, och därför ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Köhlin: Herr greve och talman! Med den bekantskap jag har om hur denna del av landet, som i århundraden fått tjänstgöra som buffert vid oupphörliga sammanstötningar mellan de olika nationerna och vilken bufferttjänst därför satt en sådan prägel av betryck och oföretagsamhet över denna bygd, att ej ens en över 100-årig fred mäktat fullt betaga dess verkningar, har jag icke tvekat att sätta mitt namn under den vädjan till riksdagens och regeringens hjälp, som ortsbefolkningen från dessa trakter genom professor Kjellén framfört, för att om möjligt söka få rättelse i ett missförhållande, varmed de länge tålmodigt dragits. Och ehuruväl jag inser de svårigheter, som möta och varom utskottet givit klart besked, har jag, för den händelse riksdagen ändå skulle vilja behjärta det i motionen framställda önskemålet och anhålla hos Kungl. Maj:t om en utredning eller, som det i motionen kallas, förberedande åtgärder, icke velat avhålla mig från att lämna den upplysning, att det kostnadsresultat, vartill utskottet kommit, synes mig onödigt högt, då här ej kan eller bör bliva tal om stora förhållanden. Blott en enkel station närmare gränsen för att, såvitt jag kunnat fatta, göra möjligt att å svenskt område förädla de skogsprodukter, vilka komma att i framtiden drivas ut till det vid gränsen belägna sjöområdet jämte tillvaratagandet av övriga mindre ortsintressen på svenska sidan!

Då det sålunda ej här är tal om större förhållanden, torde sannolikt för kostnadsbedömandet kunna läggas till grund de nu slutförda kostnadsberäkningarna för en blott några mil längre

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

upp föreslagen bredspårig bana, visserligen ej avsedd att övergå gränsen, men närma sig densamma. Denna bana, renstakad och kostnadsberäknad under distriktschefens kontroll så sent som i februari *i år*, kostar enligt här föreliggande utredning 58,680 kronor per kilometer. En stationsanläggning utom bangård, men med hus, lastkajer, plattformer, inventarier etc., avsedd för föreningspunkten mellan tvenne banor, kostar 26,000 kronor, en vagnvåg 6,000 kronor, en vattenstation 6,000 kronor etc. En mindre stationsbyggnad för samma bana går till 13,000 kronor. Med dessa siffror för ögonen förefalla utskottets 200,000 kronor vara onödigt högt kalkylerade, då enligt dess förslag det ju endast skulle bli fråga om ett 300 meters extra spår med bangård samt en höjning av spåret på en längd av cirka 1,600 meter och man, som ovan framhållits, kan lägga 1 km. *helt ny* bana för icke fullt 60,000 kronor, vari ingå alla de av utskottet uppräknade posterna enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär för beräkning av nyanläggningar.

Nu har ortsbefolkningen, låt vara fåtalig, vädjat till sitt land. Då svaras: »Ni äro för få. Vid Högen, där motorvagnslägenhet bjudes och *två handelsbodar* finnas, ha endast 234 personer på ett år av- och påstigit, och ni kunna få ut vagnar för linjelastning, och därmed få ni nöja eder. Det blir för dyrt, *tro vi.*» Detta svar vädjar just inte till fortsatta strävanden, utan verkar allt fortfarande betryckande och modfällande. Låt åtminstone de svenskar, som ryckt upp sig ur dvalan och vågat sig fram för att tillvarataga ortens intressen få ett förstående svar, åtminstone i form av en utredning, som visar dem och landet, vad deras begäran kostar i *verkligheten*, och deras arbetslust blir då en helt annan! De hava fått förståelse från det egna landet och behöva ej vända sig till grannlandet, vilket nog gärna vill taga emot dem. Måhända kan en välvilligt verkställd utredning leda till nya förmånligare uppslag. Vart den alldeles säkert leder är till en ljusare förhoppning på framtiden och en större benägenhet att tillvarataga det egna landets intressen och möjligheter.

Herr Kjellén: Det föreföll mig, som om utskottets ärade herr ordförande i sin replik tagit mera hänsyn till min motion än till det anförande jag nyss hade. Hade han tagit mera hänsyn till mitt anförande, hade han knappast kunnat komma fram med ett sådant skäl, som att Norge skulle hava alla förmåner på sin sida. Jag trodde mig ha ganska tydligt avvisat det. Man måste skilja på två saker, en skillnad, som det är alldeles nödvändigt att göra för att rätt bedöma frågan: Å ena sidan Kornsjös övertag över den närmaste gränstrafiken, och å andra sidan Fredrikshalds övertag över bredare trakter av de svenska gränsprovinserna. Här är endast fråga om Kornsjö. Dess uppblomstring beror väsentligen på, att det har ett uppland på den svenska sidan. Det förhåller sig nämligen knappast så, som herr utskottsordföranden synes

föreställa sig, att det är en rik kulturbygd på norska sidan bakom Kornsjö. Tvärtom. Jag har färdats rätt mycket där, och jag kan intyga, att det finnes mycken obygd även där.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Vidare vidhåller herr utskottsordföranden fortfarande, att omläggningen är omöjlig som affär betraktad, och tar sålunda fortfarande ingen hänsyn till den besparing i lönerna för tullpersonalen, vilken jag framhöll, och som kapitaliserad betyder mycket.

Jag beklagar, att herr utskottsordföranden trodde, att jag velat inlägga en elak mening i mitt uttryck om den »grumliga källan». Jag nämnde dock uttryckligen, att det icke var meningen att här inlägga något »personligt gravamen». Det är icke personligt graverande för en person, som på grund av hela sin ställning har ett intresse i en sak att han pläderar denna sak; detta kan han göra fullkomligt lojalt, omedvetet och på god tro. Men det kan ändå vara så, att saken för en opartisk åskådning måste te sig annorlunda.

Så kom den ärade utskottsordföranden med ett par nya skäl, som jag ber att med ett par ord få besvara. Det ena var, att det skulle vara för trafiken orimligt att få ytterligare en station på en kort sträcka, men han har icke tänkt på, att här icke är fråga om ett egentligt uppehåll till, ty på samma gång som den nya stationen vid Högen kommer till, drages det gamla uppehållet vid Mon väsentligen in. Det är ju likgiltigt för tidtabellen, om det större uppehållet blir på det ena eller andra stället.

Vidare framhöll herr ordföranden, att exporten till Norge hade varit väsentligt mycket större än exporten från Norge. I den mån detta kan ha någon beviskraft, så är det väl ett bevis på riktigheten av vad jag sagt, nämligen att Norge har den större dragningskraften i fråga om trafiken. Det förefaller mig nästan, att om herr ordföranden är större järnvägsexpert än jag, han knappast är styvare handelsexpert.

Han sade vidare — jag tror, att han ångrar det — att det var »*bara* nationella hänsyn», som skulle spela in här. Det är väl ändå icke »*bara*».

Även nämnde herr ordföranden, att han först var mycket tilltalad av motionen, men att ju mera han tänkte på saken, desto mera tveksam blev han. Jag är rädd för, att han blev mera tveksam, i samma mån han uppgav de nationella hänsynen, vilket jag ur flera synpunkter beklagar.

Herr utskottsordföranden sade vidare, att han alltjämt sympatiserade rätt mycket med motionen och ingalunda skulle bliva ledsen, om kammaren skulle antaga den. Jag kan icke hjälpa, att detta ledde min tanke på den där friaren, som fick nej, men som i den fatala situationen hade nog själsnärvaro att fråga föremålet: får jag kanske uppfatta detta nej som ett *blygt ja?* Ordföranden är här föremålet, och om jag finge tro honom nu, så skulle jag nästan kunna uppfatta utskottets nej som ett blygt ja. För egen del kunde jag vara nöjd därmed; men det gäller här icke endast mig, det står en mängd intresserade medborgare bakem mig

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

(Forts.)

— och därför hoppas jag, herr greve och talman, att kammaren förvandlar utskottets »blyga ja» till ett öppet ja!

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7,30 e. m.

Herr Olsson, Oscar: Motionären yttrade ett par ord om att vi i utskottet haft omsorg om mångahanda och därför glömt det väsentliga. Ja, vi ha som väsentliga ansett de sakliga uppgifter, som motionären anfört, och funnit, att de voro felaktiga och missvisande nära nog allesammans. Så är det ställt med vad utskottet haft för sig. Det är ju möjligt, att de sakliga uppgifter, varpå motionären byggt sin motion, varit oväsentliga, men utskottet ansåg sig icke ha rätt att vid prövningen av motionen utgå från den synpunkten.

Att alla eller så gott som alla uppgifterna äro missvisande, kan naturligtvis bero på den nationella synpunkt, som är lagd på saken, fastän det vill jag icke gärna tro. Det gäller här icke någon nationell fråga, fastän motionären vill ta det så. Här gäller saken närmast: skall en station på svenskt område, belägen 1 ½ km. på vägen från en ypperligt belägen station på det norska området, kunna dra rörelsen från den 15 minuters väg längre bort belägna stationen? Det är den saken frågan gäller. Nu säger motionären, att bakom denna fråga ligger den svenska gränsbygdens avfolkning genom emigration o. s. v. Det är icke nog med ett påstående i det fallet.

Motionären har i dag gent emot utskottsordföranden beklagat sig över, att uppgifterna i hans motion blivit bemötta men icke hans resonemang i dag. Jag får säga, att jag fortfarande håller mig till motionen, tills jag fått pröva även de sakliga uppgifter, som motionären kommit fram med i dag. Jag kan icke tro, att kammaren utan en prövning av alldeles nya primäruppgifter skall vara färdig att taga en motion, då de gamla uppgifterna som blivit prövade i utskottet befunnits felaktiga.

Jag vill fästa uppmärksamheten på ett par nya saker, som motionären kommit med alldeles nu. Det var först fråga om export- och importsiffrornas belysande verkan. Ja, men denna svenska bygds naturliga exporthamn är Fredrikshald. Såvitt jag kan se, hava vi icke någon svensk hamn, som skulle kunna bliva exporthamn för densamma mer än Strömstad, men det föreligger icke alls någon fråga om att draga exporten från dessa trakter till Strömstad. Jag tror att, sedan urminnes tider, höll jag på att säga, eller åtminstone sedan mycket långt tillbaka liggande tider det varit så, att Fredrikshald varit denna svenska bygds exporthamn, liksom den nog för framtiden kommer att bliva det, och då tycker jag icke det är illa gjort av norrmännen att hjälpa svenskarna med en järnväg, så att svenskarna lättare få tillgång till denna exporthamn, än de förut haft.

I detta sammanhang bör också ses, vad motionären yttrade om

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Kornsjö, att om den stationen legat på den svenska sidan, denna skulle hava uppblomstrat. Men hur var det före järnvägens tillkomst? Jo, all rörelse från dessa trakter gick till Fredrikshald. Svenska gränsbefolkningen har sålunda genom banan fått den fördelen, att den icke behöver gå ända till Fredrikshald, utan kan stanna vid Kornsjö. Det är enda skillnaden. Således den rörelse, som annars från svensk sida skulle hava gått till Fredrikshald, fördelas nu på Fredrikshald och Kornsjö.

Vidare var det en högst underbar upplysning jag fick allra senast. Det var, att tågen icke skulle stanna vid Mon, ifall vi finge station vid Högen. Här gäller det dock, att vid Mons järnvägsstation det finns en befolkning på 600 personer, varav ungefär hälften, om det bleve station vid Högen, för att komma dit måste gå förbi Kornsjö station under nuvarande trafikförhållanden. Nu säger motionären, om jag hörde rätt, att stationen vid Mon naturligtvis skall slopas, så att tågen icke stanna där, utan tågen skola stanna vid Högen och vid den 1 ½ kilometer där bortom belägna Kornsjö station. Hur skall det då gå med de personer, som hava Mon till centralpunkt? De äro ju många flera än de 200 à 300, som hava Högen till centralpunkt. De äro väl svenska inbyggare, som bo omkring Mon också, och icke blott de som bo vid gränsen. Skola vi beröva ett större antal svenska medborgare deras kommunikationer till förmån för dessa svenska medborgare, vilka äro bosatta i trakten av Högen och vilka jag också ömmar ganska mycket för? Jag kan icke finna, att den politiken är så synnerligen nationell.

För att gå till de sakuppgifter, som äro lämnade till stöd för denna motion, börjar den med det yttrandet, att »Dalslands järnväg av svenska staten uppmuntrats med ett anslag, som lär vara alldeles enastående i sin fullständiga renonsering på finansiell valuta för staten». Så förhåller det sig visst icke. Det är flera järnvägar svenska staten givit lån till utan att fordra igen pengarna.

Vidare säger motionären, att »detta naturliga premium för den ena parten på ett konstlat sätt förstärkts till den andra partens ytterligare förfång». Vi skola nu se bevisen på detta »konstlade sätt».

Här står så talat om att Korn- och Boksjöarna är det centrala i trafikavseende här. Nu vill jag fästa uppmärksamheten på vad redan utskottets ordförande påpekat, nämligen att den lämpliga hamnen ligger vid Kornsjö station, under det att vid Högen icke finnes någon lämplig hamn. Motionärens intressanta meddelande, att Högens station kan förläggas längre ner, så att den kommer att ligga vid en vik, är ett alldeles nytt uppslag, som jag tycker icke precis kan godtagas obesett.

Sedan påpekas i motionen, att från början på norska sidan utbredde sig nästan oavbruten obygd från gränsen, liksom på den svenska sidan. — Jag har redan förut fäst uppmärksamheten på att all svensk handel förut gått till Fredrikshald, så att trakten

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

må hava varit hur mycket eller hur litet som helst bebyggd, den svenska handeln dock alltid gått åt den norska sidan. Norge skjuter här ned i Sverige med en två till tre mil lång kil, som är 1—2 mil bred och som har Bohuslän på den ena sidan, Dalsland på den andra. På detta område hör man ungefär lika mycket svenska talas som norska. Det skulle vara beviset, menar motionären, för att emigrationen går ut till norsk bygd. Man skulle också kunna säga, att det visar, hur en norsk landsända håller på att erövras av svenskhet. Det beror ju bara på hur man ställer frågan. Det är emellertid den bästa bygden, och det är helt naturligt, att de på båda sidor om denna bygd liggande svenska områdena måste hava sin trafik över denna bygd och ha denna bygd till sitt uppland precis lika mycket, som norrmännen hava den svenska bygden till sitt uppland.

Motionären sade, att det tycks vara en självklar följd på grund av de omständigheter han anfört, att stationen ursprungligen varit avsedd att förläggas till Högen, och han anför till stöd härför, att befolkningen ursprungligen ville hava stationen förlagd till Högen. Ja, naturligtvis vill folk överallt hava en station förlagd i sin närhet, om man kan få det! Emellertid vill jag upplysa kammaren om — vilket motionären försummat göra — att Konungens befallningshavande och generalstaben, när det var fråga om huruvida stationen skulle förläggas vid Högen eller vid Mon, uttalade sig för Mon. Det är således icke något påhitt av det norska bolaget, att stationen skulle ligga vid Mon. Det norska bolaget ville hava en station vid Kornsjö på grund av att förutsättningarna därför voro lämpliga, men de svenska myndigheter, som yttrat sig, hava på svensk sida icke förordat Högen, utan Mon.

Det är ganska konstigt, att stationen fick namnet Mon, säger motionären. Ja, så hette hemmanet, där stationen anlades. Värre är det icke med den saken.

Nu påstås det, att Mon fortfarande är en obygd, en mosse o. s. v. Ifrån en tidning däruppe förefinnes dock ett uttalande, som lyder på detta sätt: »Faktum är att efter järnvägsstationens tillkomst vid Mon omfattande torrläggnings- och odlingsföretag utförts varvid flera hundra tunnland jord lagts under plog. Denna egendom, nu tillhörande staten, med sina arrendegårdar, boställen och torp, håller större ladugårdsbesättningar än någon annan egendom inom det vidsträckta pastoratet.» Faktum är, att de, som ivra något för modernäringen här i landet, kanske få giva mig rätt i att denna station måhända har sin betydelse ändå, särskilt om vi se efter vad det är för varor, som exporteras över gränsen. Det är i första hand levande djur och i andra hand livsmedel.

Följaktligen har, såvitt jag kan se, denna järnväg i sin helhet en ofantligt stor betydelse för de svenska handelsintressenas tillvaratagande i Dalsland. Talet om att här är fråga om att bygden avfolkas och går tillbaka och att det är emigration

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

därifrån belyses allra bäst därav att efter år 1906 det varit ett kolossalt uppsving i denna bygd, vilket motionären emellertid icke heller aktat nödigt att underrätta kammaren om. Det är efter 1906, som de två relativt stora handelsbodarna där kommit till. Före 1906 funnos inne i landet fyra handelsbodar, som förde en ganska torftig tillvaro, och efter 1906, efter upphävandet av mellanrikslagen och gränslagen, hava dels dessa två nya affärer kommit till, dels de andra fyra ryckt upp till en mycket blomstrande tillvaro. Jag tror, att vi hava andra bygder i Sverige, där faran för emigration är större än vad fallet här är. Det är några dagar sedan herr Ingeström i denna kammare försvarade en motion, som rörde Värmlands Näs. Han ville hava anslag till en järnväg där, på grund av att från denna bördiga och folkrika bygd på några tiotal år ungefär hälften av befolkningen — tror jag — måst utvandra, så att befolkningssiffran nu är betydligt mindre, än den var för tio år sedan. Kammaren ansåg, att här icke alls förelåg några skäl för att staten i det fallet skulle lämna bidrag till en sådan bana. Det skulle vara högst underligt, om denna kammare, efter den frågans utgång, beträffande en betydligt mindre folkrik bygd skulle anse de skäl föreligga, som kammaren då icke kunde finna föreligga.

Det är en riktig uppgift, som sedan kommer, att Kornsjö station har till väsentlig del både sitt trafik- och sitt handelsområde på den svenska sidan av gränsen. Det är en riktig uppgift, men denna skall ställas i belysning av vad jag förut har sagt, nämligen att Fredrikshald förut hade det trafik- och handelsområde, som Kornsjö nu har. Således järnvägen har icke bidragit att göra det svenska gränsområdet i högre grad beroende av de norska intressena, än det varit förut.

Sedan belyser motionären de svenska intressena genom »*ett enda* praktiskt exempel» — och det är fullkomligt felaktigt. Detta enda praktiska exempel, som motionären tagit med i denna nationella motion, lyder på följande sätt: »En gränsbo vid Högen behöver kalk till sin magra jord och hämtar den från Kinnekulle, med båt över Vänern till Sunnanå lastageplats, som är utgångspunkt för Dalslands järnväg. Där omlastas den alltså för att med järnvägen föras till landsvägen vid Högen. Då har han att betala: 1) järnvägsfrakt från Sunnanå över Mon förbi Högen till Kornsjö; 2) frakt tillbaka från Kornsjö hela väglängden till Mon; 3) särskild avgift (2 kr. per vagn) för att få lossa på banan vid Högen mellan stationerna.» Detta enda praktiska exempel är fullkomligt felaktigt, ty gränsbon får visserligen betala frakt till Kornsjö — så långt är det rätt — men för övrigt får han endast betala vagnuttagningsavgift vid Högen, såsom vid alla svenska järnvägsstationer, såvitt jag har mig bekant.

Vad detta exempels praktiskhet betyder vill jag icke mycket yttra mig om. Faktiskt är, att det aldrig varit någon sådan vagn, som lastats vid Högen; och faktum är också, att de gräns-

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

bor, som skulle hava den största nyttan av stationen vid Högen, fortfarande måste taga sina gödningsämnen över Kornsjö, därför att dessa fraktas i pråmar över sjön till respektive hemman. Således så värst praktiskt torde exemplet icke heller vara i det avseendet. Dessutom är det som sagt alldeles felaktigt.

Utskottets ärade ordförande har påpekat, att det är fullkomligt orimligt att tala om att vi här se en svensk gränsmark, som ekonomiskt erövrats av norrmännen, åtminstone om däri skall läggas — och det måste det ju, om det skall vara någon mening med påståendet — att denna erövring skett genom järnvägens anläggning. Så förhåller det sig nämligen icke. Vad beträffar rörelsen över Högen var det 1914 en import till ett värde av 22,000 kronor och en export på 300,000 kronor. 1915 ha siffrorna ändrats så att importen sjunkit till 18,000 kronor och exporten till 183,000 kronor. Hur pass storartad utvecklingen blev efter 1906, får man en aning om genom att se på tullavgifterna här. Det är icke blott exporten som blivit livlig, utan importen har också ökat, och det är ju därpå som herr Kjellén sätter särskilt värde. Tullinkomsterna uppgingo år 1907 till 1,800 kronor, 1908 till 2,700 kronor och 1909 till 5,000 kronor. Sålunda hava både exporten och importen här avsevärt ökats, vilket icke brukar vara fallet med bygder, som äro dömda till att för sin ekonomiska existens vara beroende av grannländerna.

En sak, som kanske i någon mån förvånat kammarens ledamöter, är att herr Kjellén väckt motion i kammaren, innan den kommitté, som tillsatts av Älvsborgs läns landsting för att taga saken under behandling, yttrat sig därom. Motionären upplyser, att denna kommittés arbete avstannat. Skälen därtill få vi icke reda på. Ja, skälen äro, att kommitténs ordförande anser, att det icke finns så pass starkt intresse i landstinget för saken, att han tycker det är skäl att komma med en utredning inför landstinget. Det är ändå något besynnerligt att, när en sak ligger under behandling av en utav vederbörande landsting tillsatt utredningskommitté, draga den inför riksdagen, innan den blivit slutbehandlad av nämnda kommitté. Landstinget är väl här den institution, som närmast borde hava intresse av dessa saker, och ifall förevarande behov är av den art, som herr Kjellén här vill göra gällande, så låter väl icke landstinget utredningen av saken, om den är av någon vikt, somna bort i all tysthet.

Vad motionären visar i sin motion synes mig allt annat än stärka behovet av den föreslagna stationen vid Högen. Det är sant, att utskottet här påvisat, att i de socknar, som skulle kunna räknas till dem som skulle höra till stationsområdet, finnas cirka 600 invånare. Men beträffande de 200 à 300, som bo i Bohuslän, förhåller det sig så, att de för att komma till Högen måste åka förbi Kornsjö station, och jag tror icke det är någon god nationalism att söka få folk att resa förbi närmaste station till en därpå följande, därför att den första ligger på

norskt område. Beträffande en hel del av dem, som bo på området i övrigt, förhåller det sig på samma sätt. Skola de åka till Högen, måste de under nuvarande förhållanden också åka förbi Kornsjö station.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Motionären säger att det för övrigt icke är nog med den föreslagna stationen, utan att man också behöver nya vägar därintill. Ja, skulle vi icke kunna få de där vägarna först, så kanske det i någon mån stärkte förtroendet för det nu föreliggande förslaget.

Ytterligare en synpunkt vill jag i detta sammanhang något belysa, och det är frågan, vad dessa till ett par hundra personer uppgående gränsbor skola säga, om riksdagen avslår motionen. Den frågan ställdes icke här i kammaren, när 55 % av svenska folkets myndiga män och kvinnor bådo kammaren genomföra spritförbudet. Den frågan ställdes icke här i kammaren, när nykterhetsdeputationen, representerande en majoritet av svenska folket, bad kammaren om spritförbud. Jag har därmed icke sagt, att man icke skall höra på vad ett par hundra personer säger. Det sympatiuttalande, som herr Kjellén fått, är underskrivet av ungefär 75 personer, och jag har den allra största känsla för dessa 75 personers behov, när de säga, att de behöva en station vid Högen. Men jag kan ändå icke anse, att det är ett skäl, som här får spela någon avgörande roll.

Herr Kjellén anmärkte, att denna motion närmast vore att betrakta såsom ett stickprov, ett brottstycke av en stor motion för gränsmarkernas utnyttjande. Jag må då säga, att det skulle vara synnerligen olyckligt, om sakuppgifterna i det stora förslaget icke skulle vara bättre fotade, än de äro i det här av utskottet behandlade.

På grund sålunda av att de uppgifter, som lämnats i motionen, icke på något sätt giva stöd för det behov, som motionären anser föreligga, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Eklundh, Carl: Då jag begärde ordet, var det för att påpeka en sak, nämligen att Älvsborgs läns landsting tillsatt en kommitté för att utreda förevarande fråga. Detta nämndes också av herr Olsson, men han lämnade tillika den uppgiften, att kommitténs ordförande skulle låtit kommittén dö, därför att icke tillräckligt intresse för saken förefunnes i landstinget. Detta är likväl icke förhållandet, utan anledningen till kommittéarbetets avstannande är det motstånd, som frågan rönt från järnvägens sida. Den har ständigt härvidlag fört en non-possumus-politik. Förslagsställaren i landstinget har i själva verket sedan 1907 arbetat på att få saken ordnad och har säkerligen sin del i att genom denna motion få fram frågan för riksdagen. Kan nu riksdagen icke gå längre, skulle åtminstone en skrivelse till Kungl. Maj:t om utredning hålla frågan vid liv. Ett avslag nu skulle för all framtid lämna frågan oavgjord i det outredda skick, vari den för närvarande befinner sig.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Det är alldeles tydligt att icke kan Älvsborgs läns landstings kommitté taga upp frågan vidare, om motionen nu avslås av riksdagen. Det är av denna anledning, som det vore behjärtansvärt att första kammaren ginge med på motionen.

Beträffande frågan i övrigt, synes det mig, som om det lagts en alldeles för ensidigt ekonomisk synpunkt på densamma. Det finns verkligen även en ytterligt stor kulturell synpunkt att härvidlag beakta.

Jag vill erinra om, att i detta område finns ingen fast folkskola, utan man får nöja sig med en ambulant sådan. Bleve en station förlagd vid Högen och ett stationssamhälle därstädes utvecklade sig, skulle den frågan bliva löst, så att man snart finge åtminstone en fast folkskola; och det förstå vi litet var, vad det skulle ha för betydelse. Det är icke många år sedan posten till denna trakt gick över Norge. Detta har visserligen ändrats på sista tiden, man i alla fall är det fortfarande mest norska tidningar, som läsas i denna svenska landsända. Det vill således synas mig, som om alla skäl tala för att denna kammare åtminstone vore med om bifall, då nu icke begäres annat än en skrivelse till Kungl. Maj:t med hemställan om utredning.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till motionen.

Herr Barthelson: Herr talman! En ärad ledamot av utskottet frågade nyss, om de kilometer, som ligga mellan den nuvarande stationen och den vid Kornsjö, skola kunna hava någon betydelse. Härpå vill jag för min del obetingat svara ja. De trakter, som ligga på svenska sidan om Kornsjön äro en skogsbygd med den geologiska formation att utfartsvägarna måste gå ned till Kornsjö för att över denna fraktas till förädlingsverk på norska sidan. En följd härav är, att all virkesförsäljning i dessa orter är beroende av norska bolag. Någon konkurrens finnes egentligen icke.

Jag ber i detta avseende få påpeka, att det är icke blott nationalekonomiska hänsyn, som det här gäller, utan även statsekonomiska. Vi hava nämligen å dessa orter avsevärda kronoparker, från vilka vi nu hava ganska svårt att få någon avsättning för virke, speciellt därför att vi erhålla så dålig betalning från den norska sidan. Avsättning åt den svenska sidan är ringa på grund av brist på förädlingsverk därstädes. Jag kan nu icke uppgiva arealen på den mark, som ligger emellan vattendelaren och Kornsjön. Men jag anser mig kunna konstatera, att den är avsevärd och att det således är en avsevärd virkesmängd, som årligen får flyta ned till Kornsjö för att den vägen gå över till Norge. Kunde man nu genom en omändring av stationens läge få en station vid sjön med möjlighet till sågverk där, så är det givet, att vi finge större konkurrens och därmed bättre betalt såväl för statens som för enskildas virke.

Det är denna synpunkt på frågan, som jag tagit mig friheten framhålla. För övrigt anser jag, att motionären så kraftigt försvarat

sin motion, att jag för min del utan tvekan ber att få yrka bifall till densamma.

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Herr Hammarskjöld: I mitt föregående anförande frågade jag, vem som skulle betala kostnaderna, jag ansåg nämligen orimligt, att bolaget skulle göra det. Då återstår icke något annat, än att staten skall göra det. Men då framställde jag den frågan, om staten verkligen kan tvinga bolaget att vid sin järnväg taga emot en stationsanläggning, som sannolikt skulle medföra olägenhet för bolaget.

Jag vill nu ytterligare poängtera den saken. Så vitt jag kunnat förstå och även fått höra av kammarens lagfarna ledamöter, är det absolut omöjligt för staten att kunna juridiskt tvinga bolaget till ett sådant medgivande, om icke bolaget frivilligt vill gå in på saken. Nu har visserligen motionären i sin motion framhållit, att staten skulle kunna hava en tumskruv på bolaget genom att neka ändring i bolagsreglerna. Men, såsom vi sagt i utskottsbetänkandet, föreligger ingen anledning tro, att bolaget vill hava sina bolagsregler ändrade, och då kan det dröja oändlig tid, innan staten kan komma i tillfälle att begagna denna tumskruv. Över huvud taget förefaller det mig ytterst obehagligt, om staten genom sådana repressalier skulle söka tilltvinga sig en rättighet. Om så är, och jag tror det är obestridligt, att staten icke har någon makt att tvinga järnvägsbolaget att medgiva anläggning av en station, går det väl ändå icke an att riksdagen avlåter en skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om en utredning, som då praktiskt taget skulle utmynna i att staten skulle fordra av bolaget att få anlägga en station. Det går väl icke an, jag säger det ännu en gång, att svenska staten utsätter sig för risken att få ett blankt nej ifrån det norska bolaget.

Herr Bellinder: Herr talman, mina herrar! Utskottets ärade ordförande anförde i sitt första yttrande, att utskottet mindre fäst sig vid den nationella sidan av denna motion än vid den ekonomiska. Det är ju klart att den ekonomiska sidan härvidlag har stor betydelse, men jag vågar säga, att det hade varit lyckligt, om utskottet ändå fäst mera vikt vid den nationella och kulturella sidan av saken. Det är oemotsägligt, att gränsbebyggarna i dessa trakter med nuvarande anordning av stationsförhållandena befinna sig i ett synnerligen ofördelaktigt läge.

Det har nämnts av herr Olsson att efter 1906 uppstått flera handelsbolag på den svenska sidan. Om så är förhållandet, är det ock klart att dessa bolag behöva en station för att på egen mark kunna driva sina affärer utan att behöva anlita den norska gränsstationen.

Jag vill nu icke förlänga diskussionen, som har blivit nog så lång i denna fråga, men jag är av den åsikt, att den utredning

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

som har presterats av utskottet och av motionären icke är tillräcklig. Därför tror jag, att kammaren skulle kunna kosta på sig att skriva till Kungl. Maj:t för att få en grundligare utredning utförd, vilken skulle giva riksdagen en god ledning vid frågans bedömande; och därför, herr talman, ber jag att få tillstyrka bifall till motionärens anhållan om en sådan skrivelse till Kungl. Maj:t.

Herr Kjellén: Jag anser mig, herr greve och talman, böra säga ett par ord till; det skall icke bliva många.

Vad beträffar utskottsordförandens påpekande att saken har en ömtålig sida, så har detta naturligtvis icke undfallit någon. Jag har redan i mitt första anförande framhållit, att största möjliga hänsyn måste tagas på båda sidor. Men det vore märkvärdigt, om icke vänliga och fredliga underhandlingar skulle kunna upptagas mellan staten och bolaget, då staten har en medlem i styrelsen och sitter inne med en slags moralisk om än icke juridisk rätt.

Vidare vill jag säga ett par ord med anledning av vad en annan av utskottets ärade ledamöter framhöll. Åtskilligt kan jag gå förbi, men ett och annat behöves kanske till sakens ytterligare utredning. För det första var det rätt onödigt att uppkonstruera en kommande konflikt emellan Mon och Högen. Det är givetvis endast uppehållet *för tullbehandlingen*, som skulle komma att flyttas till Högen; naturligtvis komma tågen eljest att stanna vid Mon, men det blir i alla fall icke någon stor förlängning av tiden.

Det framhölls vidare, att de svenska myndigheterna hade tillfälle att uttala sig, när järnvägen anlades, och stannade då vid Mon. Men då bör man icke heller glömma, under vilken tid dessa förhandlingar ägde rum. Det var under *unionstiden*. Det framgår redan av den korta framställning jag givit att det var det unionella intressekravet, att »knyta ett nytt band emellan de skandinaviska folken», som var det ena stora intresset, som motiverade statsanslaget och genomdrev det gent emot ganska starka meningar inom riksdagen. På den tiden var det god svensk politik att eftersätta svenska intressen för norska. Från generalstabssynpunkt voro ju förövrigt bägge rikena ett. Vi ha absolut ingen anledning att repliera på de synpunkter, som då gjorde sig gällande.

Vidare är det ett missförstånd som måste undanrödjas, i detta ständiga tal om att exporten måste gå till Fredrikshald. Här är icke fråga om den utländska exporten — åtminstone icke i första hand — utan om bygdens eget affärsliv, handel och vandel och arbetsförtjänst.

Det nämndes, att jag skulle hava kommit med felaktigheter i mina uppgifter. I så fall står det på den sagesmans konto, som jag åberopat. Men det har dock icke bestritts, att det skulle vara en fördel med stationen, även om den icke skulle vara riktigt

så stor som för mig uppgivits. Det har sagts att bygden redan vunnit det, att man nu icke behöver gå till Fredrikshald, utan får sina affärer klara redan i Kornsjö. Ja, men om man kan låta affärerna stanna i Sverige, är det väl ändå bättre! Det är väl ändå icke något skäl mot en station vid Högen, att man förr behövde gå ända till Fredrikshald!

Om upprättande av en järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg. (Forts.)

Det har vidare sagts, att utvecklingen till bygdens förmån varit stark på senaste tiden. Ja, det är riktigt; herrarna skola minnas att det tills helt nyligen icke ens fanns post på stället, och följaktligen så gott som endast norska tidningar; herrarna kunna förstå, vad det betyder i kulturellt hänseende. Järnvägsstationen skulle öka denna pågående emancipering från Norge. Och jag har aldrig hört det skälet åberopas emot en föreslagen reform, att den ligger just i utvecklingens egen riktning.

Jag yrkar fortfarande bifall till min motion.

Efter härmed slutad överläggning gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framställts, propositioner, först på bifall till vad utskottet i föreliggande utlåtande hemställt samt vidare därpå att kammaren, med avslag å utskottets hemställan, skulle bifalla den i ämnet väckta motionen; och förklarade herr talmannen sig anse den förra propositionen, vilken upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad första kammarens första tillfälliga utskott hemställt i sitt utlåtande nr 11, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan och bifalles den i ämnet väckta motionen.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 67;

Nej — 52.

Föredrogs ånyo första kammarens första tillfälliga utskotts den 4 och 5 innevarande april bordlagda utlåtande nr 12, i anledning av *dels* herr Åkermans m. fl. inom andra kammaren väckta motion nr 194 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åstadkommande av mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underoffi-

Om åstadkommande av mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare m. m.

Om åstadkommande av mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare m. m. (Forts.)

cerare *dels och* herr Lindqvists m. fl. inom samma kammare väckta motion nr 209 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående beredande av inkvartering in natura åt vid Stockholms truppförband tjänstgörande underofficerare.

I en inom andra kammaren av herr *Åkerman* m. fl. väckt motion nr 194 hemställdes att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt taga under omprövning, vilka åtgärder som borde vidtagas för att åstadkomma mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare än nu vore fallet.

I en likaledes inom andra kammaren av herr *Lindqvist* i Stockholm m. fl. väckt motion nr 209 hemställdes att riksdagen måtte besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t vidtaga åtgärder i syfte att snarast möjligt bereda vid Stockholms truppförband tjänstgörande truppunderofficerare inkvartering in natura.

Ifrågavarande motioner hade hänvisats till andra kammarens andra tillfälliga utskott, som, efter att hava från arméförvaltningen emottagit ett jämlikt § 46 riksdagsordningen infordrat yttrande i ämnet, i avgivet utlåtande hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt taga under omprövning vilka åtgärder som borde vidtagas för att åstadkomma mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare än nu vore fallet, och att därvid jämväl måtte beaktas, om åtgärder kunde vidtagas i syfte att snarast möjligt bereda vid Stockholms truppförband tjänstgörande truppunderofficerare inkvartering in natura.

Efter det andra kammaren bifallit sitt utskotts ifrågavarande hemställan, hade detta andra kammarens beslut delgivits första kammaren, som hänvisat ärendet till förberedande behandling av sitt första tillfälliga utskott, vilket i nu föredragna utlåtande hemställt, att första kammaren, med biträdande av andra kammarens i ärendet fattade beslut, måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt taga under omprövning, vilka åtgärder som borde vidtagas för att åstadkomma mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare än nu vore fallet, och att därvid jämväl måtte beaktas, om åtgärder kunde vidtagas i syfte att snarast möjligt bereda vid Stockholms truppförband tjänstgörande truppunderofficerare inkvartering in natura.

Herr Gullberg: Jag har intet annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan. Jag anser nämligen i likhet med utskottet att hyresersättningen för de underofficerare, som icke få bostad i kronans lägenheter utgår med alldeles för små summor — 180 kr. för sergeanter och 240 kr. för fanjunkare.

Om åstadkommande av mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare m. m. (Forts.)

Men det är en annan sak jag vill fästa uppmärksamheten vid. Riksdagen har 1908 uttalat sig för att fanjunkare bör ha tre rum och kök och sergeant två rum och kök. Men alla de underofficersbostäder, som byggdes före nämnda tid innehålla ett rum och kök för sergeant och två rum och kök för fanjunkare. Det torde icke vara omöjligt att i dessa äldre bostadshus åstadkomma förändring av rumsindelningen, på det att det må bliva likformighet, så långt det är möjligt, även med avseende på inkvarteringen in natura. Jag har endast velat uttala detta.

Herr Wrangel: Herr greve och talman! Det händer tyvärr icke alltför sällan, att bestämmelser, som röra vare sig armén eller marinen, utfärdas utan att äga motsvarighet inom den andra försvarsgrenen, och detta även i frågor, där alldeles enahanda föreskrifter både kunde och borde råda. Sådana företeelser stämma ju icke väl överens med kravet på planmässighet och enhetlighet och de kunna mången gång innebära en orättvisa.

I det nu föreliggande ärendet föreslår utskottet »att första kammaren, med biträdande av andra kammarens i ärendet fattade beslut, måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt taga under omprövning, vilka åtgärder som böra vidtagas för att åstadkomma mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare än nu är fallet, och att därvid jämväl måtte beaktas, om åtgärder kunde vidtagas i syfte att snarast möjligt bereda vid Stockholms truppförband tjänstgörande truppunderofficerare inkvartering in natura».

Enligt mitt förmenande hade det varit ytterst lämpligt och väl befogat att här upptaga jämväl *marinens* underofficerare. Hurudana inkvarteringsförhållandena för flottans underofficerare nu gestalta sig, har jag icke hunnit förskaffa mig någon närmare kännedom om. Men för kustartilleriets underofficerare ställa de sig så, att av underofficerare av första graden, motsvarande arméns fanjunkare, hava två fyra rum och kök, tolv tre rum och kök, fyrtiotvå två rum och kök och en ett rum och kök, och av underofficerare av andra graden, motsvarande arméns sergeanter av första graden, hava sju tre rum och kök, fyrtiotvå två rum och kök och sextio ett rum och kök. Övriga hava kontanta inkvarteringsbidrag.

Utav det nämnda torde framgå, att marinens eller åtminstone kustartilleriets underofficerare äro i lika stort behov av sins emellan likartade inkvarteringsförhållanden som arméns underofficerare.

Då jag emellertid av formella skäl är förhindrad påyrka någon ändring i utskottets hemställan, nödgas jag inskränka mig till att uttala en förhoppning, om vilken jag vågar tro att den skall delas av flertalet av riksdagens ledamöter, den förhoppningen nämligen, att då den begärda omprövningen och utredningen företages, Kungl. Maj:t skall draga försorg om att den kommer att omfatta jämväl marinens underofficerare.

I denna förhoppning och under uttalande av min glädje över

Om åstadkommande av mera likartade inkvarteringsförhållanden för arméns gifta underofficerare m. m. (Forts.)

att det ställes i utsikt åtminstone någon förbättring av de ekonomiska villkoren för våra underofficerare, vilka mer än de flesta andra torde känna tungan av den rådande dyrtiden, ber jag, herr greve och talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Hammarskjöld: De båda motioner, som utskottet hade att behandla, rörde båda två endast arméns underofficerare. Vi hade således icke någon direkt anledning att sysselsätta oss med flottans. Det hade icke behövt hindra oss från att skaffa oss upplysningar om dessa, men det får jag erkänna, tänkte vi icke på.

Med anledning av herr Wrangels yttrande vill jag endast säga, att jag mycket gärna vill instämma i det önskemål han uttalat, och jag hoppas, att Kungl. Maj:t vid en blivande utredning skall undersöka på vad sätt även flottans underofficerare kunna få sina bostadsförhållanden ordnade.

Under uttalande av den förhoppningen yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Vid förnyad föredragning av bankoutskottets den 5 och 7 i denna månad bordlagda utlåtanden:

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts propositoin angående årliga understöd åt postvaktmästaren Karl Herman Lundbäcks änka och barn, samt

nr 27, angående tillfälligt tilläggsarvode åt förste deputeraden i riksgäldskontoret,

bifölls vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Angående villkoren för åtnjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets den 5 och 7 innevarande april bordlagda utlåtande nr 46, i anledning av väckt motion angående villkoren för åtnjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget.

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 114, av herr *Molin* i Dombäcksmark hade hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att i asveende å villkoren för åtnjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget bland annat borde gälla

1) att fixa anslag beviljades och att redovisningsskyldigheten bortfölle;

2) att all mark likställdes, så att avdrag ej finge ske på grund av att en del av marken odlats; och

3) att anslag erhölles till båda exemplaren kartor och handlingar.

Angående villkoren för åtnjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget. (Forts.)

Utskottet hade i nu föredragna utlåtande på anförda grunder hemställt, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville vidtaga sådan ändring i gällande villkor för erhållande och tillgodonjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget, att bidrag från nämnda anslag finge meddelas till av Kungl. Maj:t vid bidragens beviljande bestämt belopp att utgå oavkortat, att bidrag skulle kunna lämnas till utdikning av jämväl redan odlad jord samt att bidrag finge utgå till dubbla exemplar av kartor och handlingar.

Reservation hade avgivits av herr *Lindblad,* som dock ej däri antytt sin åsikt.

Herr Lindblad, Ernst: Jag ber om ursäkt att jag måste här framhålla skälet för min reservation och det är det, att den bevisföring, som utskottet här har accepterat, kan man omöjligt gilla.

Förhållandet är, att man nu begär att av detta stora anslag det hädanefter skall bestämmas fixa anslag, utan att man behöver redovisa för, hur arbetet bedrives och om det kunnat ske med besparing. Man skulle således icke behöva till statsverket återbära vad som besparas. F. n. gäller precis samma bestämmelser i fråga om anläggning av allmänna vägar, där man får två tredjedelar i statsanslag, att om man kan göra en besparing, är man skyldig redovisa den.

Nu har lantbruksstyrelsen tyckt, att den där granskningen efteråt är så besvärlig och utskottet har vänt sig till byråchefen å avdelningen inom styrelsen och fått utredning om att detta arbete tager så och så många timmar, men man har icke med dessa timmars arbete kunnat komma till högre återbäring till statsverket än att nettoförtjänsten med granskningsarbetet frånräknat är cirka 500 kr. Är sådan bevisning tillräcklig? Hur skulle man då ställa sig, om man kunde bevisa att kammarrättens revisionsavdelning med granskningen av statsverkets utgifter icke kunde tillvinna statsverket mer än så och så många kronor i anmärkningsmedel? Skulle vi därför avskaffa hela kammarrättens revision? Man tänker icke på vad man vinner medelbart genom redogörarnas vetskap, att de ha revisionen över sig och därför måste begränsa utgifterna.

Detta anslag gäller inga småsummor, ty på riksdagens bord ligger ännu oavgjord och skall lösas efter påsk frågan om riksdagen skall bevilja 1,500,000 kr. eller 1,900,000 kr. till norrländska avdikningsanslaget och detta årligen, sålunda inga småsummor! Och när man ser på villkoren för anslagets åtnjutande, att det är meningen att utvidga rättigheten att få anslag även till förut odlad jord, så kan man ju sedermera få sådant nytt anslag och på det sättet om en 20 år få kostnaderna för en tilläventyrs *försummad* diknings återställande och förbättring betald *av statsverket* och detta utan all kontroll, om det till och med *kunnat* ske med besparingar.

Jag kan för min del icke finna, att här anförts tillräckliga

Angående villkoren för åtnjutande av statsbidrag från norrländska avdikningsanslaget och allmänna avdikningsanslaget. (Forts.)

skäl för att i detta fall handla annorlunda än man gör beträffande väganslaget, och det är av den anledningen, herr talman, jag ber att få yrka avslag på den gjorda framställningen.

Herr Ericsson, Aaby: Herr greve och talman, mina herrar! Anledningen, varför utskottet gått med på motionärens förslag i detta fall, har varit, att det vid handläggningen av hithörande frågor varit synnerligen svårt och besvärligt att kunna kontrollera de uppgjorda räkningarna. De uppgifter, som lämnats hava visat sig vara ytterst summariska och ofta oriktiga, och man har ansett, att det näppeligen kunde inträda bättre förhållanden med avseende å dessa frågor. Såsom det föreliggande, synnerligen vidlyftiga jordbruksutskottets utlåtande giver vid handen, ha vi hört oss för hos lantbruksstyrelsen, som bekräftat att de förändringar motionären åsyftar äro ytterst önskvärda. Vidare hava de församlade lantbruksingenjörerna vid ett möte i Stockholm enhälligt förklarat, att vad här föreslås, är välbetänkt och gott. Under sådana förhållanden har utskottet ansett sig icke kunna ställa sig avvisande i denna fråga, och de farhågor den siste talaren sökt framkonstruera har utskottet icke ansett vara av beskaffenhet att kunna motväga de fördelar, som vinnas genom ett bifall till motionen.

Jag ber, herr greve och talman, att få yrka bifall till motionen och utskottets utlåtande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes jämlikt därunder förekomna yrkanden propositoiner, först på bifall till vad utskottet i nu föredragna utlåtande hemställt samt vidare på avslag därpå, och förklarades den förra propositionen, vilken upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning av första kammarens andra tillfälliga utskotts den 5 och 7 i denna månad bordlagda utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion om upptagande av en skattefri maltdryck i spisordningen för flottans värnpliktiga manskap, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt; och skulle jämlikt § 63 riksdagsordningen detta beslut genom utdrag av protokollet delgivas medkammaren.

Vid ånyo skedd föredragning av lagutskottets den 4 och 5 innevarande april bordlagda utlåtande nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Författningsförslag om automobiltrafik.

Föredrogs ånyo lagutskottets den 4 och 5 innevarande månad bordlagda utlåtande nr 27, i anledning av dels Kungl. Maj:ts propo-

sition med förslag till ny förordning om automobiltrafik dels ock fyra i ämnet väckta motioner.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Genom en den 31 december 1915 dagtecknad proposition, nr 51, vilken blivit hänvisad till lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden, velat inhämta riksdagens yttrande över förslag till förordning om automobiltrafik, lydande så som propositionen utvisade.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehaft fyra med anledning av propositionen väckta, till utskottet hänvisade motioner, nämligen:

inom första kammaren:

nr 97 av herr *Alkman* och

nr 98 av herr *Ernst Lindblad* samt

inom andra kammaren:

nr 232 av herr *Magnusson* i Tumhult med instämmande av fem andra kammarens ledamöter och

nr 233 av herr *Åkerlund*, i vilken motion tre av kammarens ledamöter instämt.

Utskottet hade i föreliggande utlåtande på åberopade skäl hemställt,

1:o) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av nu ifrågavarande förslag riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit, samt

2:o) att de i anledning av propositionen väckta motionerna, därest de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet sålunda hemställt, ej måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herrar *Gezelius*, *Rogberg*, *Lars Olsson*, *Pettersson* i Bjälbo, *Gustafsson* i Örebro, *Karlsson* i Fjäl och *Lindqvist* i Kosta, vilka i avseende å bestämmelserna i 13 § 1 mom. om bredden å väg, varå körning med automobil skulle vara tillåten, velat hemställa, att riksdagen måtte göra den erinran, att här inrymda bestämmelser borde innehålla, att körning med automobil skulle, där ej av stadgandena i paragrafen annorlunda framginge, vara tillåten å allmän väg, vars bredd överstege 3,6 meter, samt å gata och torgplats; dock med rätt för Konungens befallningshavande att, efter vederbörande vägstyrelses hörande, medgiva automobiltrafik, där sådan utan olägenhet kunde äga rum, jämväl å allmän väg av mindre bredd än eljest i samma moment sagts.

Herr Gezelius: Vid behandlingen av förevarande ärende har inom lagutskottet framkommit skiljaktiga meningar uti åtskilliga punkter men endast i en har vid utlåtandet fogats en reser-

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

vation. Den reservationen går ut på, ehuru det icke så tydligt kommit till synes i avfattningen, att reservanterna jämte de erinringar, om vilka utskottets majoritet enat sig, jämväl velat hemställa, att ytterligare en erinran till föreliggande förslag till automobilförordning skulle från riksdagens sida uttalas. Jag ber att med några få ord få angiva, i vilka hänseenden reservanterna och utskottets majoritet skilja sig och de skäl, som för reservanterna varit bestämmande.

Såväl utskottets majoritet som reservanterna godkänna den av Kungl. Maj:t i förslagets § 13, som handlar om körning med automobil, angivna princip, enligt vilken varje allmän väg må kunna upplåtas för automobiltrafik, där sådan utan olägenhet kan äga rum. Men reservanterna skilja sig från majoriteten inom utskottet därutinnan, att de icke godtagit majoritetens tillstyrkan av Kungl. Maj:ts förslag, rörande vilka vägar *ovillkorligen*, alltså oavsett huruvida automobiltrafik utan olägenhet kan äga rum eller icke, skola upplåtas till automobiltrafik. I det hänseendet har majoriteten tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag, att automobiltrafik skall vara medgiven på sådana allmänna vägar, vilkas bredd uppgår till minst 3,6 meter, under det reservanterna uttalat sig för att endast de vägar, som överstiga 3,6 meters bredd ovillkorligen skola vara upplåtna för automobiltrafik. Då jag säger »ovillkorligen», gäller det för såväl Kungl. Maj:ts som reservanternas förslag i frågan, att undantag må kunna göras även för sådana vägar, vilka i övrigt rubriceras som ovillkorligen upplåtna, på sätt angives i andra momentet av den föreslagna 13 §. Men dessa undantag skola, enligt samma bestämmelse, motiveras av att vägen är av för automobiltrafik otjänlig beskaffenhet, så att särskild fara eller olägenhet genom dess upplåtande kan anses föreligga vare sig för automobiltrafik över huvud taget eller för visst slag av sådan trafik.

Skillnaden kan synas oväsentlig och efter orden skulle den vara millimeterfin, men den uppfattning, på vilken Kungl. Maj:t byggt sitt förslag skiljer sig från reservanternas i principiellt hänseende. Det är visserligen sant, att det är den faktiska vägbredden som skall vara bestämmande för, huruvida vägen faller under eller över den begränsning, som angivits i detta moment. Men med den ståndpunt reservanterna intaga, hålla reservanterna fast vid den princip, på vilken den nuvarande förordningen är byggd. Denna princip avser att, på samma gång det så långt som möjligt skall kunna medgivas automobiltrafik på alla allmänna vägar, begränsa det *obligatoriska* hänförandet till lovgivna eller icke lovgivna vägar till det minsta möjliga. Då Kungl. Maj:t i sitt förslag gått ifrån nu gällande stadganden, så har Kungl. Maj:t, enligt vårt förmenande, gått åt felaktigt håll. Kungl. Maj:t har velat efter *vägbreddens* storlek begränsa en klassifikation av tillåtna och icke tillåtna vägar i stället för att, enligt reservanternas mening, den riktiga utvecklingen varit, att prövningen av frågan om en vägs upplåtande för automobiltrafik skulle i konkreta fall

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

kunna ske även och väsentligen efter andra synpunkter än vägens bredd. Det har synts reservanterna anmärkningsvärt, att Kungl. Maj:t lämnat den ståndpunkt, på vilken den nuvarande förordningen byggts i ifrågavarande hänseende. Då denna förordning antogs, inhämtades även riksdagens yttrande. I det utskottsutlåtande, som avgavs över Kungl. Maj:ts förslag, vilket var byggt på principen om alla allmänna vägars upplåtande för automobiltrafik, enade sig en ojämförligt stor majoritet — endast två reservanter uttalade sin anslutning till Kungl. Maj:ts förslag — om den uppfattning, som sedan blev bestämmande för förordningens avfattning och båda riksdagens kamrar följde sitt utskotts majoritet, i andra kammaren utan votering.

I anledning av en framställning från kungliga automobilklubben, som avsåg utvidgning av den nuvarande begränsningen, inhämtades samtliga länsstyrelsers i riket utlåtanden. Sexton av dessa avstyrkte framställningen, fyra tillstyrkte den, fem ställde sig neutrala, de hade ingenting att erinra mot framställningen; och enligt den kungliga propositionens redogörelse för förevarande ärendes gång hava vederbörande länsstyrelser intagit enahanda ståndpunkt till den fråga, det här gäller, eller spörsmålet om, huruvida en utvidgning eller ändring ifråga om bestämmelserna från det nuvarande till det som Kungl. Maj:t föreslår bör äga rum. Alltså, av rikets samtliga 24 Konungens befallningshavande hava 16 uttryckligen avstyrkt förslaget.

Den myndighet, som Kungl. Maj:t åberopat för förslaget, vilket icke heller är byggt på den av vederbörande kommitté verkställda utredningen — ty denna kommitté har också enhälligt tillstyrkt, att den nya förordningen i detta hänseende skulle stanna vid nu gällande regel, är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dess yttrande återgives på sid. 46 i den kungliga propositionen sålunda: »betydande vägsträckor, som byggts med bredden 3,6 meter under åtnjutande av statsanslag vore ojämförligt mycket bättre och mer lämpade för automobiltrafik än flertalet andra något bredare vägar, som icke utförts under statskontroll. I följd härav vore det lämpligast föreskriva att vägar, vilkas bredd uppgår till minst 3,6 meter i regel skola vara tillgängliga för automobiltrafik». För mig synes det icke logiskt, att med den motiveringen, att betydande vägsträckor med en bredd av 3,6 meter byggts under statskontroll, fastslå som generell regel, att minst 3,6 meters bredd bör vara bestämmande för obligatorisk upplåtelse av alla allmänna vägar för automobiltrafik. Jag behöver icke erinra om det notoriska förhållandet, att det också finnes betydande allmänna vägsträckor med sådan bredd, som icke byggts under statskontroll, liksom också betydande vägsträckor, byggda med eller utan statskontroll, som hålla större eller mindre bredd än 3,6 meter. Bakom detta från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordrade utlåtande ligger, synes det mig, en åskådning, att icke enbart, ja kanske icke ens väsentligt vägens bredd bör vara avgörande för, huruvida vägen skall upplåtas för automobiltrafik eller icke, utan även andra faktorer, såsom om

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

vägen är krokig, backig eller i övrigt med hänsyn till beskaffenhet eller eljest olämplig för automobiltrafik. Men då skall man, enligt mitt förmenande, bygga på den andra linjen att icke snäva, till bestämmelserna om vägbreddens avgörande betydelse, utan man skall i stället såvitt möjligt vid avgörande i det konkreta fallet pröva även andra faktorer, något som med lagförslagets avfattning i övrigt på ett lyckligt sätt kunnat tillgodoses.

Vad Kungl. Maj:t i övrigt åberopar till stöd för ändring i nu gällande författning och i de sakkunnigas förslag är kungliga automobilklubbens uttalande. Ingenting annat har ställts mot de 16 länsstyrelsernas uttalade uppfattning, och det torde vara rätt förklarligt, om icke envar vill erkänna automobilklubben såsom mera tillförlitlig representant för »allmänhetens intresse» — för att citera automobilklubbens eget uttalande — än exempelvis länsstyrelserna angående förhållandena i de skilda länen. Ty, såsom jag redan framhållit, gäller det här, huruvida man mot det ostridiga förhållandet, att automobiltrafiken föranleder olägenheter, skall kunna *tilltvinga sig* i allt högre grad att få vägar upplåtna för automobiltrafik. Detta är givetvis i första rummet ett ortsbefolkningens intresse. Det gäller olägenheter för annan trafik och även i övrigt för den allmänhet, som beröres av automobiltrafiken. I konsekvens härmed har också i förslaget införts, att ifråga om upplåtelse av rätt till automobiltrafik på väg, som icke obligatoriskt faller under bestämmelserna, vederbörande vägstyrelses yttrande skall inhämtas. Det sakförhållandet är därför icke vidare anmärkningsvärt, att det väsentligen är representanter från landsbygden, som ställa sig betänksamma mot den av, Kungl. Maj:t ifrågasatta ändringen, ett förhållande som kraftigt lyser igenom vid sortering av de olika representanterna inom utskottet efter deras skilda ståndpunkter i frågan. Jag för min del har icke kunnat komma ifrån, att man bör tillmäta den uppfattning, landsbygdens befolkning hyser, större betydelse än man på sina håll velat göra. Ty det är ofrånkomligt, att en automobiltrafik, som icke regleras även med nödig hänsyn till det lokala behovet och lokala intressen, kan medföra även andra olägenheter än den direkta faran för andra trafikanter, såsom exempelvis ökade kostnader för den trafik, som från ortsbefolkningens sida med nödvändighet måste bedrivas på respektive vägar.

Nu säger man, att denna reservation — för att icke tala om annan kritik, som ägnats densamma — skulle åsyfta att hindra en skälig utveckling av automobiltrafiken i landet. Det synes mig egendomligt att klaga över den hastighet, med vilken automobiltrafiken i vårt land utvecklat sig under hägnet av en förordning, som har samma innehåll och verbatim samma avfattning, som den reservanterna på ifrågavarande punkt tillstyrkt att bibehållas. Jag tror mig utan att behöva framdraga några statistiska siffror kunna säga, att utvecklingen gått i synnerligen raskt tempo även på vår landsbygd och att utvecklingen av automobilvägnätet skett i en utsträckning, som i regel icke lämnar något övrigt att önska, utom

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

till äventyrs för de speciella intressen, för vilka blicken på det hela kanske icke är bestämmande.

Jag hade nöjet att för ett ögonblick höra herr civilministern i andra kammaren lämna den upplysningen, att inom Norrbottens län, om vilket han äger särskild kännedom, i stort sett samtliga bygdevägar, med undantag av några mindre, olämpliga partier, upplåtits för automobiltrafik. Det torde vara förhållandet i mycket stor omfattning även inom andra län och särskilt hava norrländska vägar upplåtits för automobiltrafik, ehuru de icke nått eller, såsom den nuvarande förordningen stadgar, överstigit 3,6 meters bredd. Det gäller endast, huruvida man skall pröva, om de olägenheter, som med upplåtandet av en smalare väg för automobiltrafik kunna vara förenade, uppvägas av de fördelar, i första rummet för orten och ortsbefolkningen men även för den allmänna trafiken, som av ett sådant upplåtande vinnas.

Vidare har man dragit fram såsom en betänklighet mot att följa reservanterna, att vissa enklare vägar i Norrland — »vägar av enklare beskaffenhet» — som icke byggas ens till 3,6 meters bredd, skulle komma att uteslutas från automobiltrafik, om man följer reservanternas förslag och alltså låter bestämmelserna i den nuvarande förordningen stå kvar. Häremot behöver man endast erinra, att i vilketdera fallet som helst icke alla vägar ovillkorligen skola uteslutas eller upplåtas för automobiltrafik vare sig man bestämt vägens bredd till att överstiga eller till att minst uppnå 3,6 meter och att särskilt i Norrland stora sträckor av vägar, som icke hava större bredd än 3 meter, redan äro upplåtna för automobiltrafik.

Det gäller alltså, mina herrar, här väsentligen endast, huruvida riksdagen genom ett uttalande för det kungliga förslaget skall giva vederbörande administrativa myndigheter, som hava sig anförtrott handhavandet av denna lag i ifrågavarande hänseende, den uppfattningen, att utvecklingen av automobilvägnätet går så sakta, att vi skola tvinga fram en obligatorisk utveckling utan hänsyn till de olägenheter en sådan utsträckning särskilt för ortsbefolkningen kan medföra eller icke. Det är vad frågan gäller.

Under hänvisning till de skäl jag anfört, och under erinran, att andra kammaren redan uttalat sig i enlighet med reservanternas hemställan, ber jag, herr greve och talman, att få yrka bifall till reservationen, vilket alltså innefattar hemställan om bifall till utskottets förslag med det tillägg, att mot den föreslagna förordningen bort göras även den erinran, som finnes omförmäld i reservationen.

Herr Hallberg: Herr talman, mina herrar! Jag skall icke inlåta mig på den fråga, som den ärade reservanten, den föregående talaren, yttrade sig om. Det förefaller mig nämligen, som om det skulle vara tämligen betydelselöst, huruvida de bestämmelser, det här gäller, hava den ena eller andra lydelsen, helst som det lämnats Konungens befallningshavande öppet att

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

efter beprövande ingripa justerande och således förbjuda trafik på en väg, vare sig den har den ena eller andra bredden. Jag ber i stället få göra några erinringar beträffande andra punkter av föreliggande lagförslag.

Kommitterade som haft i uppdrag att uppgöra förslag till ny automobilförordning föreslogo i § 4 en bestämmelse angående automobilers bredd, gående ut på att vid begäran om registrering uppgift skulle lämnas jämväl om automobilens bredd. Denna bestämmelse har icke influtit i den kungliga propositionen, och jag har icke kunnat finna någon motivering härför. För mig förefaller det ganska erforderligt, att en sådan bestämmelse finnes. Man skönjer en avgjord tendens att göra automobilerna allt bredare, detta evad det gäller automobiler för persontrafik eller för lastningsändamål. Man förser lastautomobiler med sidoutsprång, krokar m. m., allt i ändamål att öka lastningsförmågan. Det finnes automobiler — jag tror man kan säga att den vanliga typen har en bredd av ungefär 1,81 meter — vilkas bredd går upp till över 2 meter. Tänker man sig, att en sådan bil framföres på en väg av 3,6 meters bredd, behöver man icke mycken räknekonst för att finna, huru svårt det måste vara att möta ett åkdon förspänt med häst. Det går nämligen icke an att allenast räkna geometriskt, utan man får tänka sig även litet spelrum för hästen, vars matematiska sans icke är så fullt utvecklad. Och än vidare, därest Konungens befallningshavande bemyndigas att förbjuda automobiltrafik på en viss väg eller automobiler av viss beskaffenhet att färdas fram på vissa vägar, måste, synes det mig, i de flesta fall hänsyn tagas dels till automobilens tyngd men jämväl till dess bredd. En smal väg kan icke vara lämplig för framförande av en bil med oskälig bredd. Göres vid registrering av automobil ingen anteckning i det exemplar av besiktningsinstrumentet, som tillhandahålles bilägaren, förutsätter jag, att han i de flesta fall själv icke vet, huru bred automobilen är, men detta torde dock vara nödvändigt, om han skall kunna taga sig till vara för att befara vägar, som äro förbjudna för automobiler, som hålla över en viss bredd. Jag håller alltså före dels att vid anmälan om registrering uppgift bör lämnas om automobilens bredd, och dels att vid automobilens registrering anteckning härom bör ske i registret. En tidsfråga torde det nog vara, då föreskrift om automobils maximibredd blir erforderlig, men ännu är tidpunkten kanske ej inne.

Vidare förekommer i § 5 av förslaget en bestämmelse angående provkörning. Tillåtelse till provkörning skall lämnas i Stockholm av överståthållarämbetet, i övriga städer av vederbörande stads- eller polismyndighet och på landet av Konungens befallningshavande. Jag förbiser icke, att sådana bestämmelser redan gälla, men om dessa bestämmelser äro olämpliga, torde det nu, då det är fråga om utfärdande av ny förordning, böra tagas i övervägande, om rättelse bör ske på denna punkt. Att Konungens befallningshavande skall sitta på sitt ämbetsrum och an-

visa viss plats för provkörning kan icke vara lämpligt, ty Konungens befallningshavande saknar i de flesta fall möjlighet att bedöma denna plats lämplighet och måste alltså förhöra sig hos underlydande myndighet, vilket vållar tidsutdräkt. Däremot är en sådan myndighet som kronofogden på orten väl skickad att härutinnan bestämma. En ändring i detta avseende anser jag alltså nödig i § 5.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Slutligen gäller det § 13. Där har utskottet uttalat sig angående önskvärdheten av en bestämmelse, som uttryckligen tillerkänner rätt för läkare, veterinärer och sjuka att, där så erfordras, med automobil befara varje väg. Jag tror, att det är i högsta måtto otjänligt, att en sådan bestämmelse inrymmes. Man syftar ju här på fall av nödläge. Men en prövning måste ju dock ske in casu, huruvida nödläge föreligger eller ej. En läkare eller vilken som helst, stadd i nödläge, torde väl utan risk för ansvar kunna befara vilken väg det än är, men det får i varje fall prövas, huruvida nödläge föreligger. Ordnar man nu saken så, att genom lag fastställes, att läkare och andra likställda skola få fara saklöst fram, äventyrar man, såvitt jag kan se, att man ger denna bestämmelse större räckvidd, än man möjligen åsyftar. Det är ju icke alltid, som en läkare, då han får bud om sjukbesök, är nödgad fara fram huru hastigt som helst. Lika litet är ju alltid en sjuk i den belägenheten, att den allra största skyndsamhet är nödig. Jag vet icke annat än, att till exempel en tandläkare också är läkare. Om en sjuk skall färdas till tandläkare, kan jag icke finna, att något periculum in mora är för handen, så att han skall få fara fram på en väg, som eljest är förbjuden. Jag tror också, att, om man stadgar en uttrycklig rätt härutinnan, man lätt kunde råka utesluta fall av nödläge, där samma behov som för läkare och sjuka m. fl. att befara vissa vägar kan vara för handen.

Dessa äro de erinringar jag har att göra. För övrigt kan jag icke finna annat än, att detta förslag är väl avpassat. Såsom utskottets betänkande är arrangerat, erbjuder det emellertid svårighet att framställa något visst bestämt yrkande. Jag tror knappt heller, att det är behövligt. Ty därest vad jag anfört befinnes hava skäl för sig, torde mina erinringar komma under övervägande vid den slutliga utformningen av lagförslaget.

Jag har alltså intet yrkande att framställa.

Greve Spens: Herr greve och talman, mina herrar! Den förste ärade talaren har i likhet med två motionärer ansett, att vägbredden på automobilvägar borde bibehållas vid över 3,6 meters bredd, under det Kungl. Maj:t upptager bredden till minst 3,6 meter. Skillnaden mellan ena eller andra fallet kan sålunda vara hur obetydlig som helst, vilket den förste talaren ock anförde, t. ex. en millimeter eller en centimeter. Jag tror, att i praktiken det icke kommer att spela så synnerligen stor roll, vilket stadgande som nu antages, och att man givit denna sak

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

alltför stora dimensioner. Konungens befallningshavande hava nog i allmänhet redan upptagit alla vägar om 3,6 meter, som äro fasta och goda, såsom automobilvägar, och Kungl. Maj:ts förslag kommer därför säkerligen icke att i någon avsevärd mån utsträcka antalet automobilvägar. De vägar om endast 3,6 meter, vilka icke hava fast botten eller eljest äro otjänliga för automobiltrafik, komma Konungens befallningshavande med all säkerhet icke att upptaga bland tillåtna automobilvägar. Enligt 15 § i förslaget skall liksom nu Konungens befallningshavande hava skyldighet att årligen utfärda kungörelse angående tillåtna automobilvägar och de villkor, under vilka tillstånd äger rum. Om nu Kungl. Maj:ts föreliggande förslag antages, kommer Konungens befallningshavande naturligtvis att från kronobetjäningen inhämta deras åsikt om, vilka ändringar i kungörelsen som böra vidtagas i anledning av den nya författningen, och Konungens befallningshavande kommer därvid givetvis att påpeka för kronobetjäningen, att vägar som icke hava fast vägbotten eller hava dåliga broar eller eljest äro olämpliga för automobiltrafik, icke böra bliva tillåtna för automobiltrafik. Jag tror, att det blir ett mycket litet antal nya vägar, som komma att intagas i Konungens befallningshavandes kungörelser och som sålunda bliva tillåtna automobilvägar.

Kungl. Maj:t har stött sitt förslag på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande, såsom den förste talaren framhöll. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger, att »betydande vägsträckor, som byggts med bredden 3,6 meter under åtnjutande av statsanslag, vore ojämförligt mycket bättre och mer lämpade för automobiltrafik än flertalet andra något bredare vägar, som icke utförts under statskontroll. I följd härav vore det lämpligast föreskriva, att vägar, vilkas bredd uppgår till minst 3,6 meter, i regel skola vara tillgängliga för automobiltrafik.» Såsom ytterligare skäl för denna begränsning av vägbredden vill jag framhålla fördelen av att få en fullt bestämd gräns mot den obestämda »över 3,6 meter». Då nu mycket starka garantier äro föreslagna för, att försiktighet skall iakttagas vid automobilkörning, och för större kompetens hos chaufförerna, samt strängare ansvars- och skadeståndsbestämmelser upptagits i förslaget, synes det icke kunna medföra någon fara att bestämma vägbredden till minst 3,6 meter.

Jag skall be att få påpeka, att de gamla häradsvägarna, som nu kallas för bygdevägar, endast behövde vara 6 alnar breda, d. v. s. 3,56 meter, sålunda under 3,6 meter. Dessa komma följaktligen icke, såvida de icke uppgå till 3,6 meter, att ingå bland tillåtna automobilvägar enligt förslaget, så framt icke Konungens befallningshavande efter vägstyrelsens hörande förordnar därom. Detta, att vägstyrelsen skall höras, är ytterligare en garanti, som förut icke finnes, men som föreliggande förslag har, mot att olämpliga vägar skola intagas som automobilvägar. Samma förhållande som med häradsvägarna råder i

detta avseende med de gamla socknevägarna. Dessa äro, som man vet, i allmänhet smalare än häradsvägarna, och av dessa socknevägar intogos en del som bygdevägar vid tillkomsten av den nya väglagen. Dessa komma således i regel icke heller att bli automobilvägar, utan att Konungens befallningshavande därtill meddelar särskilt tillstånd. De av herr Gezelius åberopade avstyrkande yttranden av sexton länsstyrelser avsågo förslag av Kungl. Automobilklubben, att alla allmänna vägar, oavsett deras bredd, och således även de gamla härads- och socknevägarna med mindre bredd än 3,6 meter skulle bliva upplåtna för automobiltrafik. Att detta förslag avstyrktes av så många länsstyrelser är icke underligt.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Jag skall be att i detta sammanhang få upptaga en anmärkning av herr Lindblad i hans motion. Han har där talat om ett prejudikat, som han anser synnerligen viktigt, från regeringsrätten, och sagt, att Konungens befallningshavande i Stockholms län skulle i enlighet med detta prejudikat hava ålagt enskilda väghållare att på egen bekostnad utlägga landsväg till 6 meter och bygdevägar till 3,6 meter. Jag kan icke tro, att detta skett i annat fall, än då vägarna rätteligen skulle haft denna bredd, men minskats genom väghållarnas försumlighet att underhålla vägkanterna, så att dessa icke rasat. Har väg aldrig haft lagstadgad bredd, men behöver utläggas därtill, skall detta ske i den ordning, som bestämmes i 4 § av väglagen angående omläggning av vägar. Då skall ansökning göras hos Konungens befallningshavande, samt vägstämman och kronofogden höras, varefter Konungens befallningshavande meddelar utslag i ärendet.

Jag ber sålunda att i avseende på vägbredden få tillstyrka utskottets förslag.

Sedermera har herr Hallberg anmärkt, att vid automobilernas registrering borde i registret införas bredden på automobilerna. Frågan om registrering av automobiler behandlades av förra riksdagen och var då föremål för behandling av ett särskilt utskott. Då gjordes ingen anmärkning i detta hänseende. En kunglig förordning utfärdades den 11 juni 1915 i överensstämmelse med riksdagens beslut. Bestämmelserna i denna förordning hava nu oförändrade influtit i föreliggande förslag till ny automobilförordning. Lagutskottet har icke haft anledning att nu föreslå någon förändring i det, som så nyligen som förra året beslutats. Bestämmelsen synes mig knappt behövlig att införa på de skäl, den föregående talaren anfört. Automobilerna växla visserligen högst betydligt i bredd, men de större automobilerna hava den fördelen framför de mindre, att de icke så lätt kunna stjälpa, och de större äro därför i regel fördelaktigare och böra icke motarbetas. En sådan bestämmelse, som herr Hallberg föreslagit, skulle nog hava sin nytta med avseende å automobiler, som skola gå i regelmässig trafik, men då vid tillstånd till sådan trafik utredning skall göras och till-

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

ståndet skall avse trafik med viss automobil eller vissa automobiler, kan ju Konungens befallningshavande lätt inhämta upplysningar om bredden på automobilerna, innan tillståndet lämnas.

Herr Hallberg anmärkte vidare, att utskottet icke hade bort föreslå rätt för läkare och veterinärer vid sjukbesök samt för sjuka vid deras forslande till läkare eller till sjukvårdsanstalt att med automobil befara även sådana allmänna vägar, varå automobiltrafik eljest icke vore tillåten. Talaren har i likhet med de sakkunniga befarat, att ett sådant stadgande kunde missbrukas och ansett, att läkare eller sjuka ej borde få göra sådan resa, om ej sjukdomsfallet vore trängande. Jag tror emellertid icke, att det är äventyrligt att införa en sådan generell rätt. Tandläkare torde knappast kunna anses vara läkare, såsom herr Hallberg antydde. Läkare har nog icke i allmänhet kännedom om det i kungl. propositionen åberopade utslaget, enligt vilka läkare vid trängande sjukbesök skulle hava rätt att färdas även å vägar, som icke eljest äro tillåtna. Enligt min tanke är det praktiskt att införa en uttrycklig bestämmelse om denna rätt. Nu göras oupphörligen till Konungens befallningshavande framställningar skriftligen eller per telefon i sådant avseende. De sökande få betala en massa stämpelavgifter för resolutioner i anledning av sina framställningar. Dessa åstadkomma även rätt mycket besvär såväl för de sökande som för länsstyrelserna.

I avseende på provkörning hade herr Hallberg också en anmärkning. Förra året, då denna fråga var före, gjorde herr Hallberg en liknande anmärkning. I anledning av denna anmärkning har nu i förslagets 5 § upptagits den bestämmelsen, att då fråga är om provkörning i stad magistraten skall lämna tillstånd därtill och anvisa plats för provkörningen. Nu vill herr Hallberg, att kronofogden i stället för Konungens befallningshavande skall lämna tillstånd till provkörning på landsbygden. Detta är väl ändå en småsak, och jag tror icke att detta kommer att besvära Konungens befallningshavande så mycket eller vålla någon olägenhet i övrigt.

Jag ber att få tillstyrka bifall till utskottets förslag.

Herr Lindley: Herr talman, mina herrar! Jag måste säga, att jag redan vid behandlingen av själva lagen hade stora betänkligheter mot de påförda ökade juridiska och ekonomiska straffskärpningar, som äro ämnade att gå ut över chaufförerna. Det är ju helt naturligt och självklart, att om dessa chaufförer göra sig skyldiga till förseelser, man straffar dem för dessa förseelser; men även oavsett detta kunna de komma i det predikament, att de råka in i svåra juridiska och ekonomiska förhållanden på grund av omständigheter, över vilka de i själva verket icke hava kontroll. De hava nämligen icke någon bestämmanderätt över själva körningen, utan bliva kommenderade att utföra densamma. Följaktligen är det icke chauffören utan ägaren, som skulle påtaga sig hela detta ansvar. Även Kungl.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Maj:t har ju i sin framställning beaktat detta och själv uttalat några små betänkligheter häremot, men likväl försökt trösta sig med, att detta offer vore nödvändigt för att därigenom tillfredsställa allmänheten, som givetvis är mycket förgrymmad på grund av små personliga obehag med automobiltrafiken. Emellertid få en hel del chaufförer sig pålagt ökat juridiskt och ekonomiskt ansvar, som dock i mångt och mycket kunde hava mildrats genom motsvarande bestämmelser i förordningen.

Då detta utlåtande justerades, fick jag icke tillfälle att närvara; i annat fall skulle jag vid betänkandet hava fogat en hel del reservationer. I § 16 talas om, att »automobilförare skall, innan körning börjar, förvissa sig om, att alla apparater, särskilt styr-, broms- och andra säkerhetsanordningar, äro i fullgott skick och verka säkert». Med detta menar man naturligtvis, att om en av de vanliga droskchaufförerna anmodas köra och finner dessa säkerhetsanordningar icke verka fullt tillfredsställande, han skall på denna grund säga: »Nej, jag kör icke.» — Det är naturligtvis vad som åsyftas med detta. Men det kan också hända en sådan chaufför, att han kan få i uppdrag att köra ut åt landet exempelvis till Lidingön på en tid, då alla vägar äro belagda med isskorpa och det lätt inträffar olyckshändelser i följd av att bilen slirar. Givetvis skulle en sådan olyckshändelse anses hava inträffat på grund av chaufförens förseelse, och då finge han till hälften dela det ekonomiska ansvaret med ägaren. Det finnes icke det skyddet för chaufören, att han har rätt att vägra körning under sådana förhållanden, då fara kan föreligga, att olyckshändelse skall uppstå.

Men icke nog därmed, utan man skall ock i andra hänseenden finna, att förordningen icke är tillfredsställande. Hur förhåller det sig till exempel i Stockholm beträffande så viktiga omständigheter som arbetstiden? I allmänhet är det två chaufförer på varje bil, och dessa två dela då arbetstiden sinsemellan. Jag vet en hel del bilar här — vi taga Stockholm som utgångspunkt — vid vilka man har 24 timmars tjänstgöring, alltså 12 timmar för varje chaufför. Denne måste med spänd uppmärksamhet ge akt på alla förekommande omständigheter under dessa 12 timmar, förutsatt att icke bilen får stå stilla och vänta och chaufören vila sig. Men det kan ju inträffa, att körning ideligen förekommer. Att då under 12 timmar hava sin uppmärksamhet spänt riktad på alla de faror, som möta chaufören på hans väg, är givetvis bara detta en oerhört stark nervspänning, vilken borde begränsas. Men till detta kommer, att det icke är ovanligt i Stockholm, att en chaufför får köra 24 timmar i sträck, d. v. s. när ombyte skall ske, så att icke samme chaufför ideligen skall behöva ha samma tjänstgöringstid, varför han som allaredan fullgjort sina 12 timmar får fortsätta med sammanlagt 24 timmar. Det är givet, att sådana fall skola öka olycksfaran i mycket hög grad. Det är också därför jag anser, att i denna förordning borde finnas sådana reglerande bestämmelser, att de i någon mån kunde skydda mot dylika missförhållanden.

Sedan skulle beträffande förordningen i övrigt en hel del punk-

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

ter kunna kritiseras, vilkas formulering visar hän på, att de herrar, som gjort upp denna förordning säkerligen icke bland sig haft någon representant för de verkliga bilförarna, för dem vilka hava detta till sitt yrke. Visserligen har denna fråga varit hänskjuten till automobilklubben, men jag tror, att dessa herrar sportmänniskor icke se på dessa frågor på samma sätt som en vanlig chaufför gör, som endast får månads- eller veckolön för, att han utför ett visst arbete. Trots vad jag förut framhållit, kunna vi ju dock vara glada åt, att så ytterst få olyckor inträffat.

Emellertid har jag vidare fäst mig vid en passus i mom. 5 § 16. Där talas om — vi ha också inom utskottet resonerat angående den saken — skyldigheten att vid vissa vägar föra automobilen tillbaka till härför lämplig plats. Ja, det finnes så många andra förhållanden i samband härmed, som även borde beaktas, men det är kanske omöjligt att i denna förordning inflicka bestämmelser därom. Jag tänker exempelvis på, att det även från de häståkandes sida, särskilt på landet, kan visas tjurighet. Fall kunna inträffa då en skjuts från en stor bred landsväg kör in på en smal byväg för att trakasserande tvinga bilen att gå tillbaka kanske ett par kilometer, då den icke kan komma förbi den mötande. Det borde givetvis finnas straffpåföljd för sådant. Jag har också hört talas om fall, då en åkande hållit sig framför bilen och låtit densamma gå efter en vanlig bondskjuts ett par kilometer och vägrat släppa förbi automobilen. Även i det hänseendet borde det finnas reglerande bestämmelser, som kunde göra en dylik obstruktion straffbar.

Jag skall härefter be att få framhålla paragraf 28, som förefaller mig orimlig i sin formulering. Där står nämligen under »Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad» i momentet 1 följande:

»Förare, som brukar automobil,

a) vilken ej registrerats och erhållit igenkänningsmärke, där sådant bort ske, eller

b) mot vars användande förbud, enligt § 10, föraren veterligen, meddelats, eller

c) som icke överensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser, där ej brukandet allenast avsåg framförande av automobil, som skadats under färd, till närmast belägna plats för skadans avhjälpande, samt uppenbar fara ej var därmed förenad,

böte från och med 10 till och med 500 kronor.»

Nu är det enligt min tanke oriktigt, att här står »förare», ty det är väl icke föraren, som skall ansvara för dessa uppräknade omständigheter. Jag har i anledning härav skrivit en reservation, som jag icke fick tillfälle att avgiva, men jag tager mig friheten läsa upp densamma nu:

Ansvaret i denna § har uppenbarligen lagts på fel person. Det måste ovillkorligen vara ägarens skyldighet att tillse det honom tillhörig bil blivit vederbörligen inregistrerad, innan han utlämnar densamma till den engagerade föraren. En nyanställd förare har säker-

Författningsförslag om automobiltrafik: (Forts.)

ligen mycket ringa möjlighet att verkställa undersökning i hithörande spörsmål, innan han antager erbjuden plats.

Oresonligheten i detta stadgande framträder ännu tydligare i momentets sista stycke, där det hänvisas till i § 1 fastställda villkor beträffande bilars utrustning, säkerhetsanordningar m. m. Skulle det tilläventyrs visa sig, att en bil icke är utrustad eller underhållen i enlighet med däri stadgade föreskrifter, så blir föraren den ansvarsskyldige. Visserligen stadgas i mom. 2, att även ägaren blir förfallen till böter, om han haft vetskap om dessa fel och brister, men detta ändrar ingalunda orättvisan av förarens bötfällande.

Antagligen synes Kungl. Maj:t vid bestämmelsens avfattning ha utgått från den förutsättningen, att detta stadgande kunde vara behövligt för att tvinga förare att till ägaren inrapportera eventuella fel och brister samt genom hänvändelse till ägaren söka få denne att vidtaga åtgärder för felens avhjälpande. Dessa ständigt återkommande bilreparationer uppgå årligen till ganska avsevärda belopp, varierande mellan 20—50 % å bilens värde och framkalla därför en stark benägenhet från bilägarens sida att lämna förarens framställning utan avseende. Det kan även medföra, att en alltför mycket reparationskrävande bilförare kan råka i onåd samt därigenom förlora sin innehavda anställning, vilket återigen medför en ökad fara för allmänheten därigenom, att förare hellre än att riskera avsked, föredrar att taga den ökade risken genom att köra med en underhaltig bil.

Förhållandena ha även undergått en betydande förändring, sedan denna bestämmelse i 1906 års bilförordning tillkom. Det jämförelsevis lilla fåtal biler, som då fanns i bruk, voro mestadels lyxfordon, där föraren intog en helt annan ställning än de förare eller utkörare av allehanda förnödenheter, som nu trafikera våra gator och vägar. De senares inflytande på bilens tillstånd och underhåll torde vara ytterst ringa och därför bör ansvaret rätteligen överflyttas på ägaren. Det är därför jag tager mig friheten i § 28 yrka följande ändring av moment 1:

§ 28.

Mom. 1. *Ägare, som till bruk utlämnar automobil,*

a) vilken ..... ske, eller

b) *mot vars användande förbud, enligt § 10 meddelats,* eller

c) som ..... förenad, böte från och med 10 till och med 500 kronor.

Jag anser, att det är mera korrekt att giva denna bestämmelse en sådan form.

I konsekvens härmed bör också vidtagas en ändring i 35 §, där det också talas om föraren i stället för ägaren, varför jag i avseende på denna paragrafs mom. 2 ber att få yrka, att det måtte få följande lydelse:

Mom. 2. Brukas i yrkesmässig trafik automobil, som ej är för

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

sådan trafik godkänd, böte *ägaren* från och med 10 till och med 500 kronor.

Skedde brukandet med vetskap av trafiktillståndets innehavare, vare jämväl denne *brukare* förfallen till ansvar, som nyss sagts.

Jag tror emellertid, att vad än beträffande dessa moment kommer att beslutas, Kungl. Maj:t möjligen skall vidtaga alla de ändringar i den blivande förordningen, som kunna vara av behovet påkallade. Jag har därför endast velat fästa uppmärksamheten på dessa i förordningsförslaget föreliggande brister.

Kanske jag då även bör till detta lägga en annan liten brist, som förefaller mig uppenbar, nämligen att i § 1, där det talas om alla säkerhetsanordningar, som automobilerna skola hava, man intet nämner om belysningsanordningarna, vilka jag anser tillhöra de viktigaste delarna, när det gäller bilernas framförande. Det finnes visserligen bestämmelser om den saken i en annan paragraf, men dessa borde rätteligen ändras till skyldighet för förare att tillse, att belysningen är tänd och hithörande anordningar fungera ordentligt.

Jag hoppas dock, som sagt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga behövliga åtgärder för dessa bristers avhjälpande.

Herr Nilson, Karl August: Herr talman! Jag har begärt ordet endast för att yttra ett par ord till förmån för motorcyklarna. I §§ 41 och 42 finnas upptagna bestämmelser för motorcyklar. De äro i ganska stor utsträckning desamma som för automobilerna. Dit hör, att en sådan motorcykel skall hos Konungens befallningshavande anmälas och registreras. Man får vidare icke provköra en motorcykel på landet utan att ha tillstånd av Konungens befallningshavande, och om en motorcykel blir obrukbar och kommer ur användning, skall också detta anmälas inom fjorton dagar efter det att det blivit känt. Därjämte följer, att alla straffsatser för brott emot stadganden om motorcyklar äro desamma som ifråga om automobiler. Nu känna naturligtvis herrarna allesammans till, att man icke kan jämställa motorcykeltrafiken med automobiltrafiken. Motorcyklarna äro för det första numera en handelsvara, som mycket ofta går ur hand i hand. Varje år säljas i landet tusentals cyklar, och de utgöra ett fortskaffningsmedel, som väl behöves för den stora allmänheten ute på landsbygden.

Jag skulle vilja till herr statsrådet och chefen för civildepartementet hemställa, huruvida det icke skulle vara möjligt att göra några förändringar i bestämmelserna om motorcyklar. Så t. ex. skulle väl anmälan på landsbygden — i stad skall den naturligtvis ske hos magistraten, vilket är mycket enkelt — kunna ske hos länsmännen eller annan lämplig myndighet i stället för denna långa omväg. Dessutom skulle väl de mest besvärande detaljerna i övrigt, som jag nyss omnämnde, t. ex. bestämmelsen om provkörning och liknande, kunna bortfalla.

Det är ju dock en smula obilligt, att fabrikationen av motorcyklar, som är en svensk industri och som anstränger sig att varje

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

år få ut flera och flera motorcyklar, här endast skall mötas av så stränga restriktioner, som nu äro föreslagna. Dessa bestämmelser kunna omöjligen vara av behovet påkallade. Då vi nu ha hunnit vänja oss vid trafiken med motorcyklar så väl, som vi redan gjort här i landet, borde vi väl kunna övergå till en enklare behandling av dem än av automobiler. Det är endast dessa synpunkter jag velat framföra för att fästa departementschefens uppmärksamhet på denna fråga. Jag är förvissad om att det skall kunna finnas någon utväg att mildra de här föreslagna bestämmelserna.

Därtill kommer en omständighet, som jag särskilt skulle vilja påpeka med avseende på frågan om vägbredden. Ifall reservationen skulle komma att antagas, kunde det inträffa, att man icke får med motorcyklar med sidovagn, som äro något bredare än 1,40 meter, fara på en väg, som är 12 fot eller 3,6 meter bred. Det är naturligtvis alldeles orimligt, att motorcyklar med sidovagn i sådana fall skola jämställas med automobiler. Jag förmodar, att det icke skall bli omöjligt att avhjälpa sådana små brister, och har endast velat fästa uppmärksamheten på dem.

Herr Larsson, Knut: Herr greve och talman! Endast några ord! Den automobillag, som här är framlagd, skärper på alla sätt straffen för vårdslöshet under körning såväl för ägare som chaufförer. Även bestämmelserna med avseende på besiktning och inregistrering ha skärpts, och särskilt noggrann är lagen med trafik, som sker mot lega med passagerare i stad och på landet.

Alla, som ha kört en automobil, veta bestämt, att det avgjort mindre är vägens bredd, som är hindrande och farlig för de vägfarande, än just att chaufförer och ägare icke fara varsamt fram. Detta har nog efter mitt förmenande Kungl. Maj:t velat uppnå genom att skärpa straffsatserna och ansvaret vid körning med automobil. I stället har man upplåtit även bygdevägarna. Nu för tiden skall ju en bygdeväg vara 3,6 meter. De gamla bygdevägarna äro icke det, men dessa gamla bygdevägar äro mycket bra gjorda och lämpa sig synnerligen väl för automobiltrafik. Jag vet ett ställe, där väglängden blir en mil att resa, om man far en smal bygdeväg, men tre mil, om man måste fara landsvägen till samma plats. Och då det icke finns någon som helst risk, om både chaufförer och ägare iakttaga varsamhet, vore det väl, tycker jag, rent av kinesiskt att hindra automobilåkande att använda denna bygdeväg.

Vi ha sett, hur den vanliga cykeln, som nu för tiden är så allmän, då den började införas, möttes av lika starka klagomål, som det nu är mot automobilerna. Nu ha automobilerna i sin tur börjat falla i pris, och i min provins ha flera hemmansägare, som ha långa vägar att resa, köpt automobiler. Dessutom går det lastautomobiler till stor fromma för befolkningen på landsbygden. Allt detta skulle på sätt och vis hindras, om icke stadgandena i denna del bli i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Jag kan icke finna anledning att yrka annat än bifall till utskottets förslag.

Herr Lindblad, Ernst: Herr greve och talman! För att icke herr Larsson skall vara den enda landsbygdsrepresentant i denna kammare, som tar till orda i denna särskilt för landsbygden viktiga sak, anser jag det vara min skyldighet att också säga några ord. Vi representera nämligen två olika ståndpunkter. Han representerar automobilägarens ståndpunkt, och jag, som icke har någon automobil, men i egenskap av vägstyrelseordförande får höra åtskilliga klagomål över bilarnas framfart, representerar den del av befolkningen på landsbygden, som icke hittills har gjort sig direkt hörd i kammaren.

Den verkligt avgörande punkten här är naturligtvis just den om vägbredden. Man har framhållit, att det borde icke vara mycket, som i realiteten skiljer dessa uttryck, »minst 3,6 meter» och »överstigande 3,6 meter». Ingen kan ju gärna inbilla sig, att man här skall gå och taga några hårfina mått, utan det är naturligtvis till vägens beskaffenhet och vägbredden i allmänhet, som man tar hänsyn, då det gäller att avgöra, om man skall upplåta en väg eller inte. Men varför har man då satt en bestämd gräns? Jo, därför att väglagen säger, att en bygdeväg skall vara 3,6 meter bred. Således har Konungens befallningshavande rätt att föreskriva, att bygdeväg *skall* utläggas till denna bredd. Där har man det drivande momentet. Denna bestämmelse kommer med all säkerhet också att genomföras, annars skulle det icke vara någon mening med de olika ståndpunkter, som nu förfäktas. Varför stanna anhängarna av regeringsförslaget vid en bredd av 3,6 meter såsom det avgörande, om icke däri låge någon mening? Meningen är, tycker jag, ganska tydlig och klar.

Vi hörde ju nyss av statsrådets mun, att man i Norrbottens län redan med nu gällande lags bestämmelser funnit möjlighet att utsträcka automobiltrafiken till så gott som alla bygdevägar. Men när man med den nuvarande lagens bestämmelser kan komma därhän, då frågar jag, varför man icke kan vara nöjd därmed.

Jag har här ett utslag av Konungens befallningshavande i Södermanlands län, undertecknat av landshövding Boström och kontrasignerat av dåvarande landssekreteraren Widén. Däri medgavs år 1897, att vissa vägar i vårt väghållningsdistrikt skulle få bibehållas vid en bredd av 3 meter, därför att det, som det uttryckligen säges, för den trafik, som där fanns, icke behövdes någon bredare väg. Att skriva det utlåtandet nu torde näppeligen låta sig göra, ty nu är automobiltrafik anordnad på dessa vägar, och denna skall med allt skäl kunna pretendera på att få den lagliga vägbredden genomförd.

Landshövdingeämbetet i vårt län har visat sig mycket villigt att upplåta vägar för automobildrift, och det är uteslutande i

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

sådana fall, där t. ex. en för smal väg skall snart omläggas, och vägstyrelsen framhållit, att det för närvarande är olämpligt och lika farligt för automobilåkare som för de mötande att där föra fram en automobil, som Konungens befallningshavande har ställt sig avvisande. Det har dessutom i mitt distrikt inträffat i ytterligare ett fall. Det rörde en väg, som leder till kyrkan, på vilken en sågverksägare begärde att få komma till sin egendom, som var utarrenderad, men som han besökte någon gång om året för att jaga rapphöns. Då man visste, att vägen — cirka 1 ½ kilometer lång — var krokig och backig, och att det i krökarna delvis fanns skog, avstyrkte vägstyrelsen ansökningen, och Konungens befallningshavande biföll den ej heller. Så gick det ena året. Men nästa år kom samme man tillbaka med sin ansökan. Konungens befallningshavande avslog den fortfarande, men mannen fick en vink, antager jag, från högre håll, varav det framgick, att om han kunde prestera vissa intyg, skulle det icke vara omöjligt att få någon ändring, om han klagade i civildepartementet. Här är mycket riktigt ett utslag, kontrasignerat av vår nuvarande civilminister, att denna väg är öppnad för ifrågavarande persons automobilkörning, men dock med sådana inskränkande bestämmelser som att »körning med automobil å vägen äger rum endast under dagsljus, att automobil icke framföres med större hastighet än 10 kilometer i timmen samt att föraren backar med automobilen till lämplig mötesplats å vägen, när sådant är nödvändigt, för att möta med häst förspänt åkdon eller om däri åkande så påfordrar.

Nu är det ju ingenting annat man begär än att just få sådana inskränkande bestämmelser; till och med om man skulle gå till 15 kilometer i timmen vid dagsljus, tror jag, att man icke skulle opponera sig mycket mot det, men några 30—40 kilometer i timmen bör ej komma i fråga på en sådan väg. Men just därav att Kungl. Maj:t i förevarande fall har gått ned till så låg hastighet som 10 kilometer vid dagsljus, förstå vi, att denna väg är absolut olämplig för automobiltrafik. Emellertid har man tyckt, att han kunde få sin ansökan, då den upprepas bifallen. Mannen hade visat sig envis och kunde prestera sådana intyg, att man trots vägstyrelsens upplysningar ansett, att det kunde tillåtas honom att med dessa försiktighetsmått föra fram sin bil några få gånger om året. Men vad hindrar mannen att uppträda på en söndag — det går lika bra att jaga på en söndag. Men då detta är den enda väg, som för till kyrkan och begravningsplatsen, är det väl då lämpligt, frågar jag, att utsätta de i socknen boende, den inhemska befolkningen, för äventyret att just på denna väg möta automobiler?

Jag är livligt övertygad om att vi om tio år ha de allra flesta bygdevägar öppnade för automobiltrafik, men man behöver ytterligare denna övergångstid, och vårt hästmaterial är ännu icke så väl skolat, att man var som helst, även på smala vägar, kan komma förbi. Ej heller vet man, huru den ökade hastig-

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

heten kommer att verka och än mindre hur ansvarighetsbestämmelserna taga sig ut i verkligheten: det kanske lätt nog kan bli en lag på papperet; låt oss först se tillämpningen. Det är av den anledningen, som jag har tillåtit mig att här föra landsbygdens talan. Och då vi hört utgången av dagens votering i andra kammaren, där reservationen antagits med 104 röster mot 96, och ortsrepresentanterna, som stå folket närmast, fått säga sin mening, vågar jag vädja till denna kammare, att även den ville gå dessa önskningar till mötes. Jag vill erinra om det gamla ordet »richesse oblige», och jag tror, att denna kammare icke bör visa sig okänslig för innebörden däri.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet von Sydow: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att till en början få göra några korta erinringar med anledning av en del yttranden under debatten.

Vad herrar Hallberg och Nilson anförde skall komma under övervägande före det slutliga utfärdandet av författningen. Givetvis kan jag dock i sakens nuvarande läge icke utfästa mig att gå deras önskningar till mötes.

Om herr Lindleys anförande kan jag fatta mig ganska kort. Såvitt jag förstod hans yttrande rätt, innebar det, att chaufförerna i stort sett skulle fritagas både från ekonomiskt och straffrättsligt ansvar för sina förseelser och underlåtenhetssynder, och att detta i allt väsentligt skulle läggas på automobilägarna. Jag befarar, att om dessa funderingar över huvud taget skulle leda till något resultat, detta skulle komma att medföra ett tillstånd, som innebure en allvarlig fara för allmänhetens säkerhet till liv och lem. Jag kan således icke ställa i utsikt att tillmötesgå dessa önskemål.

Beträffande den egentliga debattfrågan här, frågan om vägarnas bredd, synes det mig olämpligt att se den helt och hållet isolerad. Man bör se den i belysning av automobilväsendets allmänna utveckling under de sista tio åren och av den här föreslagna lagstiftningens allmänna läggning.

Jag tillåter mig då att erinra om att automobilerna ifrån att hava varit en lyxartikel, som de här ha kallats, ha övergått till att bli ett nödvändigt kommunikationsmedel, som tagits i det praktiska arbetets och affärslivets tjänst, och i all synnerhet i våra nordliga bygder, där järnvägsnätet är glest, ha de i hög grad bidragit att förkorta avstånden. Automobilernas antal har också vuxit på ett högst betydande sätt under de år, som gått, sedan denna fråga senast debatterades av riksdagen. År 1907 utgjorde automobilernas antal omkring 660; den dag som är går deras antal upp till över 5,600.

Jag kommer sedan till lagens allmänna läggning. Jag vill visst medge, att det är ett ömtåligt problem att rätt avpassa de intressen, som å ena sidan representera landsbygdens berättigade krav och allmänhetens anspråk på säkerhet till liv och lem och å andra sidan automobilismens lämpliga utveckling. Den siste ärade talaren ställde i motsats till varandra å ena sidan automobilägarna och å andra si-

dan landsbefolkningen och allmänheten, vilka senare han sade sig själv representera. För min del kan jag deklarera, att jag icke är automobilägare, men före detta hästägare i ett län, där vi hade samtliga vägar upplåtna för automobiltrafik med undantag av en enda liten väg på några få kilometer. Detta medförde icke några olägenheter, tvärtom vi befunno oss väl därav.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Beträffande lagstiftningens allmänna läggning, ha automobilägarnas och förarnas skyldigheter i mycket hög grad skärpts. Först och främst ålägges dem väsentligt ökad skadeståndsplikt, och lagen har gjorts effektiv i detta avseende genom att bevisskyldigheten lagts om till kärandens förmån. Det är således väsentligt lättare att utkräva det skadestånd man kan ha anspråk på i anledning av inträffad olycka.

Vidare har rättigheten att köra automobil gjorts beroende av särskilt tillstånd från offentlig myndighet. Det kommer sålunda att i varje fall äga rum en prövnng av en förares kvalifikationer, innan han får sätta sig på kuskbocken och köra. Mycket detaljerade föreskrifter ha meddelats angående sättet att köra automobil. Särskilt ifråga om ömtåliga och farliga situationer är i detalj föreskrivet huru föraren har att förhålla sig, och förordningen meddelar bestämmelser om straff för den, som icke ställer sig dessa föreskrifter till efterrättelse. Över huvud taget ha strafföreskrifterna i mycket hög grad skärpts, och fängelse har för svårare förseelser införts i strafflatituden.

Ifråga om automobilägarnas intressen — om man nu skall skilja mellan det ena eller andra intresset, vilket jag för min del anser olämpligt, man bör se endast på det allmänna intresset — får man enligt den nya förordningen endast rätt att köra något fortare huvudsakligen under situationer, då någon fara över huvud taget icke existerar, då vägbanan ligger rak en avsevärd längd framåt och ingen körande eller ridande uppehålle sig på densamma, och vidare är man berättigad att komma fram på något större antal vägar än hittills. Det är sålunda denna siffra 3,6 meter det gäller. Herrarna erinra sig kanske, att man i det förslag, som framlades av de sakkunniga, som utarbetade den första automobilförordningen, gått ut ifrån, att alla allmänna vägar utan hänsyn till bredden skulle upplåtas för automobiltrafik, och detta innebar också Kungl. Maj:ts förslag till 1906 års riksdag. Så kom frågan upp i riksdagen, där man krävde, att vägens bredd skulle överstiga 3,6 meter för att automobiltrafik där skulle vara tillåten. Man trodde sig därigenom från automobiltrafik kunna utesluta en stor kategori byvägar, som enligt nu gällande väglag skola hava en bredd av 3,6 meter. Men förhållandenas makt har gjort, att lagens tillämpning gått långt förbi lagstiftarens tanke. Enligt de upplysningar jag inhämtat har ett stort antal byvägar upplåtits för allmän trafik på grund av det allmänna tillstånd Konungens befallningshavande har att upplåta vägar även av mindre bredd än 3,6 meter för automobiltrafik. Det är också givet, att denna siffra, 3,6 meter, icke kan vara något rationellt tal, som framkommit av automobilens särskilda egenskap eller giver ett speciellt uttryck för, huruvida en väg, som har just denna bredd, är sär-

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

skilt lämpad för automobiltrafik eller icke. Tvärtom, vill jag säga, bredden spelar en rätt underordnad roll. Andra omständigheter äro av större betydelse, såsom om vägen är backig, krokig, hurudan sikten är, omgivningarna o. s. v. En väg som är bredare men krokig och backig, är mindre lämplig än en, som är väsentligt smalare men ligger rak och framgår i öppen terräng.

För övrigt tror jag icke, att mellan Kungl. Maj:ts och reservanternas förslag någon så ofantlig skillnad förefinnes i praktiken. För min del har jag mera sett på det principiella, att automobiltrafik bör få gå fram på det stora flertalet allmänna vägar. Jag har låtit undersöka, huru Kungl. Maj:ts förslag skulle komma att verka. Vi hava ungefär 65,000 kilometer vägar, därav 40,000 kilometer bygdevägar. Genom Kungl. Maj:ts förslag skulle, därest icke särskilda restriktioner göras av Konungens befallningshavande — vilket dock säkerligen kommer att ske — omkring 9,000 kilometer upplåtas för automobiltrafik. Relationen mellan 65,000 och 9,000 är icke alltför avskräckande. Såsom herrarne veta, är det dessutom föreslaget i denna förordning, att Konungens befallningshavande skall hava rättighet, därest körning med automobil å viss allmän väg, varå sådan trafik enligt första momentet av § 13 skulle vara tillåten, kan till följd av vägens för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande medföra särskild fara eller olägenhet, meddela förbud vare sig mot all automobiltrafik å vägen eller mot körning därå med automobil av viss beskaffenhet. Det synes mig uppenbart, att om det föreliggande förslaget genomföres, Konungens befallningshavande i länen komma att infordra yttrande från länsmän och kronofogdar och till äventyrs vägstyrelserna för att undersöka, huruvida de av dessa vägar, som nu automatiskt upplåtas till automobiltrafik, uppfylla de bestämmelser man tänkt sig för sådana vägar. Därest vägen är krokig, backig eller på grund av andra omständigheter särskilt farlig eller olämplig, kommer man givetvis att förbjuda automobiltrafik å densamma. Men då kvarstår dock såsom allmän princip, att det stora flertalet vägar böra vara öppna för detta nya och nyttiga kommunikationsmedel. För min del ser jag saken så, att det vore olämpligt av statsmakterna att lägga direkt hinder i vägen för utvecklingen av detta kommunikationsmedel, som slagit igenom och blivit en nyttighetsvara.

Med en sådan syn på tingen hyser jag förhoppning, att denna kammare ville ansluta sig till utskottets förslag.

Herr Gezelius: Herr civilministern utlovade, att de erinringar, som gjorts mot förslaget av herrar Hallberg och Nilson, skulle tagas i övervägandet, då det gäller att slutligt utfärda författning.

Herr Nilson sysselsatte sig med motorcyklars ställning enligt föreliggande författningsförslag, och detta har föranlett mig att från utskottets behandling av ärendet lämna den upplysningen, att ett vid behandlingen väckt förslag att begränsa den frihet med avseende å motorcyklars användning, som Kungl. Maj:ts

förslag innebär, väckte rätt stora sympatier, men yrkandet föll dock jämte en del andra. Då det gällde att uttala sig över ett författningsförslag, ansåg man icke lämpligt att komma med alla möjliga reservationer. Det yrkandet avsåg, att man skulle ifrån den frihet, som lämnats motorcyklar, utesluta sådana med bivagn, oavsett om bredden av fordonet »styrstången oräknad översteg 1,40 meter». Det visades oss från åtskilliga håll, att det i flere hänseenden vore synnerligen betänkligt att fritt släppa fram dessa motorcyklar med bivagn på alla vägar, och jag tror man kan stå för, att det bör ske med en viss försiktighet. Varken ljuddämpare eller hänsyn till vägens plan är utmärkande för en hel del motorcyklar med bivagn, som man ser utefter vägarna. Jag har velat säga detta, i förhoppning att Kungl. Maj:t må taga hänsyn till betänkligheterna mot att gå så långt som av herr Nilson föreslagits ifråga om dessa motorcyklar.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

I anledning av herr civilministerns anförande ber jag att få göra ett par erinringar, vilka jag hoppas även kommer att fästas avseende vid, då Kungl. Maj:t går att besluta i ärendet.

Det är sant, att med denna nya förordning i viss mån följer skärpt skadeståndsplikt för missbrukande av rätten till automobiltrafik. Men det är en mycket klen tröst i särskilda fall. Om en olycka, som det heter, sker av betänklig art, är det icke så synnerlig glädje med, att ett stort skadestånd kan uttagas. Men det synes mig alldeles självfallet, att ökad skadeståndsrätt, respektive plikt måste vid en friare prövning komma att inverka vid handhavandet av lagens bestämmelser om upplåtelse i särskilda fall av vägar för automobiltrafik och att denna skärpning i skadeståndsbestämmelserna så tillvida skulle återverka, automatiskt skulle jag vilja säga, på dessa upplåtelsebestämmelsers utvidgning. Nej, men den fråga, som står kvar, är, huruvida det finnes på grund av erfarenheten giltiga skäl för att utsträcka rätten till automobiltrafik å, såsom herr civilministern i siffror angivit, 9,000 kilometer svenska allmänna vägar, som ju redan nu kunna upplåtas till automobiltrafik, därest sådant kan ske utan olägenhet, till att gälla för dessa 9,000 kilometer även då det konstateras, att en sådan upplåtelse måste föranleda övervägande olägenheter. Det är spörsmålet. Det är en väsentlig skillnad mellan vad som säges i 1 mom., att automobiltrafik kan medgivas, där »sådan utan olägenhet kan äga rum» och vad som talas om i andra mom. första stycket, där det heter, att automobiltrafik må förbjudas å väg, som eljest skulle vara upplåten för sådan, där vägens otjänliga beskaffenhet kan medföra *särskild* fara eller olägenhet. Det är endast i konstaterade flagranta undantagsfall vägen kan undantagas.

Den upplysning herr civilministern lämnade om den utvidgning automobiltrafiken fått under det senaste årtiondet, vilken utveckling skett under hägnet av den lags bestämmelser, vars bibehållande reservanterna uttalat sig för, synes mig giva vid handen, att något behov, någonting som motiverar en sådan ändring

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

icke kan av utvecklingsstatistiken hämtas. När vi hört herr civilministern, med den erfarenhet han har om Norrbottens län, bekräfta, att under nu gällande bestämmelser så gott som hela Norrbottens landsvägssystem av bygdevägar, med en enda liten väg undantagen, upplåtits för allmän automobiltrafik, så tillåter jag mig fråga, vad det finnes för behov att beträffande Norrbottens län göra någon skärpning. Det skulle enligt mitt förmenande kunna komma att i särskilda fall föranleda underlåtenhet, ja, det *måste* föranleda underlåtenhet att i särskilda fall pröva även viktigare faktorer i mina ögon än vägens bredd vid bestämmande av, huruvida en väg skall upplåtas för automobiltrafik eller icke. Det är mot den principen jag reagerat med min anslutning till reservationen, att man skall gå ifrån den vägen att låta även andra reella faktorer vara bestämmande, och utesluta ett stort antal av våra vägar från saklig prövning.

Det är på dessa grunder som jag, herr greve och talman, ber att få vidhålla mitt förut framställda yrkande.

Herr Lindley: Jag har uppkallats av ett yttrande av herr civilministern, då han sade, att, om han fattat mig rätt, det av mig gjorda yrkandet innebar, att chaufförerna skulle fritagas från allt väsentligt juridiskt och ekonomiskt ansvar och att han för sin del icke kunde tillstyrka en sådan inskränkning. Jag tror, att det delvis beror på en missuppfattning, om han uppfattade mitt yttrande så. Jag har icke yrkat något sådant. Jag har sagt, att man endast med stor tvekan kan gå med på den skärpning som lagen om automobiltrafik innebär beträffande chaufförernas delaktighet. Ty det står i 2 §: »Vare automobilens ägare ansvarig ändå han ej är till skadan vållande» och så står det i sista delen: »Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.» Men han kan vara indirekt vållande till skadan och blir säkerligen icke då fritagen. Han kan, såsom jag pekade på i mitt förra anförande, tvingas att köra å en isgata, på en väg, belagd med is och råka ut för olycksfall. Han blir då ansvarig för skada som tillfogats annan. Han kan t. ex. på grund av en lång arbetstid vara trött och blir då direkt ansvarig. Fastän arbetsgivaren, som hållit honom till denna långa arbetstid är den verkligt moraliskt ansvarige, blir föraren till hälften ansvarig. Nu säger man, att detta icke betyder så värst mycket, enär förarne i allmänhet icke ha någonting att ersätta med. Ja, men vad skall detta nu återigen innebära? Jo, just någonting, som vi icke vilja skall komma ifråga. Ägaren kan försäkra sig, förarne bruka icke försäkra sig, men det kan hända finnas förare, som icke äro så absolut utan alla resurser utan kanske ha någon sparpenning. Om de finna, att försäkringsbolagen taga ut ersättning från förarna, kommer det att verka därhän, att ingen, som har någon sparpenning, vill bli

förare. Vi kanske komma att få en sämre klass chaufförer, just på grund av att vi gå för långt ifråga om ansvarsbestämmelserna. Nu har jag icke begärt, att ansvarsbestämmelserna för chaufförerna skola tagas bort. Vad jag begärt är, att hänsyn skall tagas till de svåra förhållanden, som möjligen äro tillfinnandes på vissa områden och i förordningen vidtaga de åtgärder, som äro erforderliga. Det ligger nära till hands, att vi skulle gå på den andra linjen och säga: icke skola vi öka chaufförernas faror genom att öppna smala vägar för allmän trafik, varigenom faran för olycksfall ökas i högre grad, och följaktligen skulle vi givet rösta mot alla sådana utvidgningar. Men jag har icke velat göra det på grund av att jag icke vill hindra ett fortskaffningsmedel av det slag, som automobilen är, från dess rikliga utnyttjande och användning i vårt land, där vi ha så svårt beträffande järnvägskommunikationer och andra fortskaffningsmedel. Jag har därför icke velat gå på den linjen, men å andra sidan har man rättighet att kräva, att alla åtgärder, som kunna vidtagas för att skaffa chaufförerna rättvisa också iakttagas i den förordning Kungl. Maj:t äger att giva för att reglera dessa förhållanden. Det är bara ett uppenbart missförhållande jag velat ha ändrat, och jag kan icke se, att detta är liktydigt med, att jag, såsom herr statsrådet sade, skulle vilja fritaga chaufförerna från juridiskt och ekonomiskt ansvar. Det vill jag sannerligen icke göra. Jag tror, att även jag har en liten smula känsla av den allmänna ovilja som är till finnandes hos allmänheten mot biltrafiken på grund av en del chaufförers vårdslösa framfart. Det är just därför chaufförerna i närvarande stund hava så få försvarare både här och i angränsande kammare, men jag vill tillägga: men även chaufförerna äro ju också människor och ha rätt att kräva rättvis behandling.

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende å förevarande utlåtande yrkats, dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, av herr *Gezelius*, att utskottets hemställan skulle bifallas med det tillägg i punkten 1, som angivits i den vid utlåtandet fogade reservation.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 27, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Författningsförslag om automobiltrafik. (Forts.)

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med det tillägg i punkten 1, som angivits i den vid utlåtandet fogade reservation.

Vid slutet av den häröver anställda omröstningen befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 79;
Nej — 24.

På framställning av herr talmannen medgav kammaren, att de anslag, som utfärdats till sammanträdets fortsättande på aftonen, finge nedtagas.

Föredrogos och hänvisades till lagutskottet följande vid sammanträdets början avlämnade nådiga propositioner:

nr 137, med förslag till lag om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag m. m.;

nr 138, med förslag till lag om förfogande över viss egendom vid krig, krigsfara eller andra utomordentliga, av krig föranledda förhållanden; samt

nr 146, med förslag till lag om inskränkning i inmutningsrätten.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts under sammanträdet avlämnade nådiga propositioner:

nr 135, angående inköp av övre och nedre klosterträdgården i Vadstena;

nr 142, angående statsbanebyggnader i Norrland; och

nr 143, angående anvisande av medel till avlönande av en extra vaktmästare i Svea hovrätt m. m.

Föredrogos och hänvisades till jordbruksutskottet nedannämnda denna dag avlämnade nådiga propositioner:

nr 139, angående försäljning av vissa delar av det s. k. Köpingskomplexet i Västmanlands län;

nr 140, angående överlåtande å staden Falun av kronans rätt till vissa områden invid nämnda stad; samt

nr 141, angående försäljning till Stockholms läns landsting av ett område av kronoegendomen Mörby i Stockholms län.

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet Kungl. Maj:ts under dagen avlämnade nådiga proposition nr 145, angående pension åt överläraren vid tekniska skolan i Stockholm C. A. Nordström.

Anmäldes och godkändes riksdagens kanslis förslag till riksdagens skrivelse, nr 68, till Konungen angående beredande av skydd för vissa fågelarter.

Anmäldes och bordlades

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 12, i anledning av väckt motion om ändringar i §§ 44 och 45 regeringsformen samt §§ 5, 6 och 7 successionsordningen m. m.; samt

nr 13, i anledning av väckt motion om upphävande av Konungens rätt att upphöja i adligt stånd samt förläna friherrlig och grevlig värdighet m. m.;

statsutskottets utlåtanden:

nr 5, angående regleringen av utgifterna under riksstatens femte huvudtitel, innefattande anslagen till sjöförsvarsdepartementet; och

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till arbetslöshetens bekämpande, ävensom en i ämnet väckt motion; jämte

bankoutskottets memorial:

nr 29, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande punkterna 1:o) och 2:o) av utskottets utlåtande nr 22, i anledning av fullmäktiges i riksbanken förslag till ny avlöningsstat för tjänstemännen vid Tumba pappersbruk; samt

nr 30, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om bankoutskottets utlåtande nr 25, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utvidgning av riksbankens verksamhet.

Justerades fjorton protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4,57 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.