

Nr 263.

Av herrar **Englund** och **Lövgren** i Nyborg, om *beredande åt riksdagens ledamöter av rätt till fria resor å landets järnvägar.*

Frågan om fria resor för riksdagsmän på statsbanorna har vid flerfaldiga tillfällen varit föremål för riksdagens behandling. Redan år 1884 förelåg för riksdagen framställningar i detta syfte. Även vid 1890 års riksdag förelåg motion i frågan.

Genom motion i första kammaren år 1901 kom frågan att behandlas av konstitutionsutskottet, vilket då fastslog, att grundlagshinder icke förefanns för beviljande av denna förmån till riksdagens ledamöter. Konstitutionsutskottet år 1901 uttalade livliga sympatier för syftet. Detta uttalande av 1901 års konstitutionsutskott har sedermera vid upprepade tillfällen återopats av de utskott i båda kamrarna, till vilka sedermera motioner om fria resor för riksdagsmännen varit remitterade. Sålunda anslöt sig år 1903 andra kammarens första tillfälliga utskott till vad konstitutionsutskottet år 1901 yttrat angående gagnet av, att riksdagsmännen genom studieresor lärde känna olika delar av landet. Under den fortsatta riksdagsbehandlingen av denna fråga har också beständigt från vederbörande utskott understrukits betydelsen av, att riksdagsmännen genom resor bleve i tillfälle att förskaffa sig en närmare inblick i de mycket skiftande förhållanden, som äro rådande i olika delar av vårt vidsträckta land. Det ligger i sakens natur att motionärerna på olika sätt sökt belysa gagnet för det allmänna, att riksdagens ledamöter genom personliga studier förskaffade sig erfarenhet och kunskap om skilda landsändars behov och förhållanden. De riksdagsresor, som tid efter annan under det senaste årtiondet arrangerats, och till vilka riksdagen beviljat medel, ha i själva verket varit ett erkännande åt det berättigade uti, att riksdagens ledamöter genom fria resor sattes i tillfälle att förrika sina kunskaper om det egna landet. Emellertid har också framhållits, att de gemensamma riksdagsresorna icke hade samma värde som de resor, den enskilde riksdagsmannen företog. Denna synpunkt underströks sålunda i den motion i frågan, som framfördes i andra kammaren vid 1915 års riksdag av hr W. Bäckström m. fl. Liksom såväl tidigare som senare motionärer framhöllo motionärerna 1915, att många riksdagsmän gärna skulle vilja företaga studieresor för att lära känna landet, men att för många ekonomiska hinder förelågo för en sådan önskans förverkligande. Det framhölls ävenledes, att staten offrar

miljoner för olika ändamål, utan att en enda riksdagsman haft tillfälle att sätta sig in i frågan på annat sätt än genom av vederbörande myndigheter förebragt utredning.

En dylik anmärkning äger alltfört så mycket större fog, som det icke kan bestridas, att flertalet riksdagsmän ej ha råd att av egna medel företaga en än så påkallad studieresa, vilken äger direkt samband med ett samvetsgrant utförande av riksdagsmannaupdraget.

Med anledning av den förenämnda motionen år 1915 ansåg andra kammarens första tillfälliga utskott, till vilken motionen remitterats, att sällskaps- och gruppresor voro att föredraga med hänsyn till kostnaderna för det allmänna. Enär frågan om riksdagsarvodets höjning vid den nämnda tidpunkten var aktuell, anförde utskottet emellertid även, att just med hänsyn till det då gällande lägre riksdagsarvodet, frågan om detsammans höjning ägde sådant samband med frågan om de fria resorna, att arvodesfrågans lösning borde gå före såsom angelägnare. I enlighet härmed avstyrktes också hr Bäckströms m. fl. motion.

I utskottets hemställan, som bifölls av kammaren, fördes dock för första gången fram en synpunkt, varom här skall erinras, nämligen den, att *de fria resorna borde gälla även de enskilda järnvägarna*, för att frågan skulle erhålla en fullt tillfredsställande lösning.

År 1917 återkom frågan genom motion i första kammaren av hrr von Koch och Pers. Dessa motionärer erinrade om, att riksdagen icke underskattat det värde, som legat i de under ett par årtionden upprepade motionerna om fria resor för riksdagsmännen. Motionärerna hänvisade ävenledes till uttalandet av 1901 års konstitutionsutskott, vilket bl. a. yttrat, att »införandet av fria resor för folkrepresentationens medlemmar utan tvivel skulle lända riksdagsarbetet och såmedelst det allmänna till avsevärt gagn». Med anledning av riksdagsresan år 1916 till Västernorrlands län anförde motionärerna, att den ifrågasvarande resan nog varit mycket intressant och givande för deltagarna, men att dylika stora resor med hänsyn till kostnaderna endast kunde företagas med rätt avsevärda tidsmellanrum. I likhet med vad som i motioner i denna fråga tidigare för riksdagen framhållits, torde man ock numera få anse, att större sällskapsresor eller gruppresor för riksdagsmän icke ge den valuta, som vore önskvärd. Vidkommande riksdagsresan år 1916 vågar undertecknad för övrigt som sin uppfattning uttala, att den säkerligen ur kunskapsinhämtandets synpunkt icke kan betygsättas allt för högt. Jag hade tillfälle att något på närmare håll följa den ifrågasvarande resan, och det intrycket står alltjämt fast, att säkerligen de allra flesta deltagarna i resan skulle ha inhämtat mera faktisk kunskap, därest de rest ensamma, än som var möjligt att inhämta i ett stort sällskap, vilket var nödsakat att resa tämligen rastlöst, vadan intrycken måste bli ytliga och kunskaperna summariska. Det är säkerligen ur alla synpunkter önskvärt, att, därest allmänna medel ställas till riksdagsmännens förfogande för studieresor, dessa medel komma den enskilde riks-

dagsmannen till godo i form av fribiljetter och icke vidare användas för be- kostande av stora, samlade resor för riksdagsmännen, vilket torde få anses vara en form för studier, som numera icke kan sägas vara tidsenlig och icke heller fylla sitt ändamål.

Med anledning av hrr von Koch och Pers motion anförde första kammarens andra tillfälliga utskott, att motionärernas förslag var beaktansvärt. Utskottet ansåg, att beviljandet av förmånen av fria resor för riksdagsmännen ur stats- finansiell synpunkt saknade betydelse. Med anledning av uttalade farhågor för att beviljandet av fria resor skulle kunna betraktas såsom en ökning av riksdagsarvodet, synes utskottet ha delat motionärernas uppfattning, att en dylik invändning saknade betydelse och att garantier mot missbruk icke voro svåra att finna. Utskottet anförde bl. a. härutinnan, att redan det, att en resa kostar avsevärt utöver biljetten, var en garanti mot missbruk. Utskottet fäste även uppmärksamheten vid, att fribiljetter för parlamentsmedlemmar voro införda i ett flertal länder. Motionärernas utredningsyrkande blev också av utskottet tillstyrkt. Första kammaren avslög emellertid motionen.

Vid 1917 års riksdag fördes fribiljettsfrågan ånyo fram i andra kammaren, denna gång genom motion av hr Palmstierna. Med anledning av hr Palm- stiernas motion blev det tillfälle för tredje tillfälliga utskottet att ånyo an- föra vad konstitutionsutskottet år 1901 yttrat i frågan. Utskottet lämnade en utförlig historik över frågans behandling i riksdagen och lämnade även en sammanställning av de förmåner i fråga om fria resor på järnvägarna, som ett flertal andra länder äro beviljade parlamentens medlemmar. I sitt utlåtande hänvisade utskottet till det faktum, att frågan ständigt av vederbörande kam- marutskott blivit med den största välvilja behandlad, ehuru av olika skäl de olika motionerna avstyrkts och avslagits. Bakom de formella och sakliga skäl, som åberopats, har legat, anförde utskottet, bl. a. tveksamheten att be- vilja något som är eller kunde uppfattas som en ekonomisk fördel för riks- dagens egna ledamöter. Utskottet, som underkände de stora riksdagsresornas betydelse, förordade mindre gruppresor och hoppades att Kungl. Maj:t skulle ställa sig välvillig till framställningar om fribiljetter för sådana resor. I fråga om fribiljetter till enskilda riksdagsmän var utskottet betänksamt med hänsyn till svårigheten att på ett lämpligt sätt kunna begränsa fribiljettsrätten. Ut- skottet ansåg därför, att rätten till fribiljett icke borde bindas vid det tånj- bara och lätt missförstådda begreppet »studieresor» utan borde riksdags- männen medgivas fria resor till visst antal eller på viss begränsad tid.

På utskottets hemställan avslög dock andra kammaren hr Palmstiernas motion.

Vid 1918 års riksdag återkom emellertid frågan, nu åter genom motion i första kammaren av hrr von Koch och Pers, vilka föreslogo, att riksdagen till fria resor på statsbanorna för riksdagsmän skulle anslå ett belopp av 10,000 kronor. Denna motion behandlades av bankoutskottet, som i sitt ut- låtande till riksdagen lämnade en utförlig historik över de olika riksdags-

motionernas behandling under de gångna årtiondena. Utskottet uttalade, att beviljandet av fria resor var för riksdagsarbetet och landet nyttigt. Utskottet underströk ävenledes de enskilda resornas betydelse och instämde utan tvekan uti, att det framförda önskemålet borde realiseras. Liksom tidigare under frågans behandling i riksdagen anförde bankoutskottet, att inga konstitutionella hinder eller betänkligheter förelögo eller kunde anföras för sakens genomförande. Vidare ansåg utskottet, att invändningen att rätten till fria resor skulle missbrukas hade ringa berättigande. Utskottet hemställde om närmare utredning under vilka villkor fria resor borde beviljas riksdagsmännen på statsbanorna och föreslog, att 10,000 kronor skulle beviljas och att riksgäldsfullmäktige skulle bemyndigas att mot rekvisition ställa detta belopp till järnvägsstyrelsens förfogande.

Bankoutskottets hemställan bifölls av andra kammaren men avslogs av första kammaren. Med anledning av dessa skiljaktiga beslut av kamrarna föreslog utskottet gemensam votering. Voteringspropositionen bifölls av andra kammaren men avslogs av första kammaren. Frågan hade sålunda ånyo fallit.

Som av ovanstående framgår, har frågan om fria resor på statsbanorna många gånger varit föremål för riksdagens behandling. Det kan sägas, att frågan varje gång fallit framåt. Vid varje behandlingstillfälle har något argument mot frågans realiserande, som tidigare tillmätts avgörande betydelse, visats vara av mindre vägande beskaffenhet. Särskild vikt och betydelse har alltid tillmätts det uttalande, som konstitutionsutskottet gjorde år 1901. Bankoutskottet år 1918 anförde det nämnda uttalandet in extenso och tillmätte det samma avgörande betydelse. Det torde också stå fast, att allt auktoritativt stöd, som kan anföras, blivit anfört för frågans lösande.

Under den hittillsvarande riksdagsbehandlingen har det övervägande blott varit fråga om beviljande av fria resor på statsbanorna. Det har dessutom ansetts självklart, att de fria resorna skulle få företagas i studiesyfte endast under tid, då riksdagen icke är samlad. *För en rationell lösning av frågan borde likväl rätten till fria resor innefatta sådan rätt till samtliga landets järnvägar*, i likhet med vad fallet är i ett flertal andra länder. Kostnadsökningen för statsverket av en sådan utsträckning blir säkerligen heller icke så betydande, att man däri med fog kan söka ett argument mot hela saken. Det är nämligen uppenbart, att fria resor, antingen generellt eller för studier, begränsade till statsbanenätet, skulle göra denna förmån tämligen illusorisk. Landet har ett betydande enskilt järnvägsnät, och antingen det gäller en studieresa eller en resa för övrigt, skulle de enskilda järnvägarnas undantagande innebära en inskränkning, som skulle göra hela saken mindre värdefull.

Då jag nu vågat föra fram denna fråga ånyo för riksdagen, gäller också min framställning att det bör undersökas, på vilket sätt och under vilka former den svenska riksdagens ledamöter må beviljas fria resor *å samtliga landets järnvägar*. Gällde det enbart rätten till fria resor för studier, synes den kontroll, som under frågans tidigare behandling ofta påtalats, lättast

kunna vinnas därigenom, att en riksdagsman, som ämnade företaga en studieresa, till riksgäldsfullmäktige insände en resplan, varefter framställningen av riksgäldsfullmäktige överlämnades till järnvägsstyrelsen, som utfärdade biljett för den ifrågavarande resan.

Emellertid tala starka skäl för att rätten till fria resor bör göras generell och omfatta landets samtliga järnvägar. Mitt yrkande om utredning skall alltså komma att gälla en sådan mera vidsträckt rätt, än som tidigare varit ifrågasatt, då framställningarna till riksdagen begränsats till fria resor på statens järnvägar. I våra grannland Norge och Danmark gäller rätten till fria resor generellt, och det vill synas som om den svenska riksdagen för sina ledamöter utan några faror av ena eller andra befarade slaget skall kunna bevilja en liknande förmån, som är gällande även i ett flertal andra länder.

Den invändningen kommer möjligen åter att resas, att beviljandet av fria resor över huvud skulle innebära ett maskerat tillägg till riksdagsarvodet. Ett sådant argument torde dock sakna betydelse. Ett dylikt motiv har naturligtvis varit fullkomligt främmande för de skilda motionärer, som tid efter annan i riksdagen först fört fram frågan om fria resor. Det är här icke fråga om någon förmån, som med minsta fog kan sägas ha karaktär av obehörighet, *det är tvärtom fråga om en förmån, vars beviljande äger direkt samband med effektiviteten och kvaliteten* av en riksdagsmans arbete i denna sin egenskap. Obestriddligt är, att ett mycket stort antal av riksdagens ledamöter icke haft tillfälle att lära känna någon annan trakt av det egna landet än sin egen hembygd. Att detta förhållande ur många synpunkter är både betänkligt och i högsta grad otillfredsställande, skulle knappast behöva understrykas. Vid ett beviljande av fria resor på järnvägarna måste också tyngdpunkten läggas vid, att denna rätt bör gälla för och användas till att om landet och dess skiftande förhållanden inhämta kunskap. Omsättningen av riksdagsmän är tämligen stor; den nyvalda andra kammaren, som nu samlats till sitt första möte, räknar sålunda över ett 50-tal nya medlemmar. Man gör varken dem eller kammarens äldre ledamöter någon orätt genom att säga, att det bland kammarens ledamöter finnas åtskilliga, vilka icke varit i tillfälle att förskaffa sig någon på personlig erfarenhet grundad uppfattning om synnerligt viktiga fakta av skilda slag i olika delar av landet. Att så är förhållandet är dock helt naturligt. Den modärna tiden med dess krävande och hetsande livsformer, ställer endast ett begränsat antal medborgare i tillfälle att genom resor göra studier och kunskaper mera levande och därmed produktiva. Att resa är dock icke blott det yppersta sätt som finnes för att lära, utan även ett privilegium för den situerade. Men ett stort antal av riksdagens ledamöter tillhöra icke de ekonomiskt situerade. Härigenom är emellertid även ett avsevärt antal av riksdagens ledamöter ur stånd att på egen bekostnad företaga en resa, som just för riksdagsuppdragets bästa fullgörande vore motiverad och gagnelig.

Genom anslag sätter det allmänna årligen ett mycket stort antal samhällsarbetare i tillfälle att genom resor, både inom och utom landet, göra sig bättre ägnade att fullgöra sina plikter på skilda områden. Erinras bör härutinnan om de bidrag av statsmedel som årligen kommer t. ex. undervisningens utövare tillgodo, även för hantverkare och andra anslår riksdagen medel för studieresor. Det kan då alls icke ligga något orimligt eller oberättigat uti, att riksdagens ledamöter erhålla en liknande rätt, så mycket mera på sin plats som det ligger i sakens natur, att intimare kännedom om förhållandena i landets olika delar skulle göra det möjligt för den enskilde riksdagsmannen att objektivare bedöma många av de frågor, som komma före i riksdagen. En möjligast grundlig kännedom om landet är helt enkelt ett huvudvillkor för ett rätt fullgörande av riksdagsuppdraget. Det som kan inhämtas av utredningar om skilda frågor är givetvis oundgängligt, men dylik insikt förenad med personlig kännedom om den materiella verkligheten ger likväl ett fastare underlag för omdömet, vars värde icke bör underskattas.

Redan omfattningen av statens egen verksamhet gör det till en angelägenhet av första ordningen att riksdagsmännen få tillfälle att inhämta kunskap om den rent materiella verkligheten i detta hänseende. Det har i denna sak tidigare för riksdagen framhållits, att studieresor ävenledes voro motiverade icke minst med hänsyn till de skiljaktigheter, som råda mellan livsvillkoren i landets norra och södra delar. Denna synpunkt äger alltfört sin aktualitet. Skiljaktigheterna i den sociala miljön i landets olika delar skapa säregenheter, som man endast genom personliga studier kan tränga in uti, och allt detta gör sig även på mångfaldigt sätt gällande i de frågor, som riksdagen har att behandla, vadan det icke kan bestridas, att det för riksdagens medlemmar skulle äga stor betydelse att genom fria resor bli i tillfälle att tränga djupare in i de förhållanden, ur vilka viktiga och för landet betydelsefulla problem uppkomma. Denna vidgade kunskap skall säkerligen i längden visa sig väl betala den kostnad, som kan visa sig förenad med beviljandet av rätten till fria resor på järnvägarna.

Jag tillåter mig ytterligare anföra, att, i fråga om statens egen verksamhet liksom beträffande hela det materiella liv, till vilket lagstiftningen skall anpassas, gäller för alla som skola handlägga skiftande sociala och kulturella spörsmål, att de icke blott teoretiskt böra behärska, såvitt möjligt fullständigt, det ifrågavarande området, utan därtill även böra äga kunskap om verkligheten själv. Antingen det är fråga om statens vattenkrafttillgångar och kraftverk, skogarna i Norrland, kolonisationsverksamheten, villkoren för jordbruket i landets skilda delar eller fisket vid våra kuster, arbetarnas bostads- och andra förhållanden i olika delar av landet — vem kan bestrida, att grundligast möjliga insikter, inhämtade på ort och ställe, äga avgörande betydelse för ett rätt bedömande av en lagstiftningsfråga eller handläggningen av ett riksdagsärende av annan natur.

Gentemot en vilseledd eller oförstående opinion ute bland folket, som skulle göra gällande, att det innebär en obehörig förmån för riksdagens medlemmar att under mandattiden åtnjuta rätten till fria resor, bör sålunda med all kraft hävdas, att det icke här är fråga om att tillskansa riksdagens ledamöter ett privilegium, utan att sätta folkrepresentationens medlemmar i stånd att på det effektivaste sätt fullgöra sitt ansvarsfulla uppdrag.

Det demokratiska styrelsesättet, ja, demokratin själv, stämplas av demokratiens fiender som ett säte för inkompetens och oduglighet. Icke minst föres detta tal till torgs i vårt land av dem, som genom rösträttens utvidgning och parlamentets förändrade och demokratiska sammansättning förlorat sin gamla maktställning. Det gäller för visso att icke ge dessa belackare vatten på kvarnarna. Som en huvudsynpunkt i denna sak vill jag sålunda framhålla, att rätten till fria resor på landets järnvägar av representationens medlemmar skall anses i främsta rummet vara en förmån, varigenom den enskilde riksdagsmannen utan tyngande och oöverkomliga kostnader blir i tillfälle att fritt inhämta erfarenhet och kunskap om landet och befolkningens levnadsförhållanden. Förmånen skall sålunda komma lagstiftnings- och riksdagsarbetet till godo och främst betraktas vara till för att göra detta arbete effektivt och sakligt.

Med stöd av vad som sålunda anförts, hemställes,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning, huruvida och under vilka villkor och former riksdagens ledamöter må komma i åtnjutande av rätt till fria resor på landets järnvägar, samt att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 19 januari 1925.

Ivar Englund,
Falun.

O. W. Lövgren
i Nyborg.
