

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1938.

Andra kammaren.

Nr 30.

Lördagen den 30 april.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 23 innevarande april.

§ 2.

Herr statsrådet *Pehrsson-Bramstorp* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 303, angående åtgärder till stödjande av trädgårdsnäringen m. m.;
- nr 304, med förslag till vissa ändringar i gällande tulltaxa;
- nr 305, angående medgivande av vissa förmåner åt Internationella regleringsbanken i Basel; samt
- nr 306, om ändrad lydelse av § 11 förordningen den 18 juni 1864 (nr 41) angående utvidgad näringsfrihet, m. m.

Dessa propositioner bordlades.

§ 3.

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

till behandling av lagutskott propositionerna:

- nr 296, angående ytterligare anslag ur kyrkofonden till bostadsbyggnad för en kontraktsadjunkt i Ammarnäs i Sorsele församling; och
- nr 297, med förslag till grunder för dyrtidstillägg åt präster för budgetåret 1938/39;

till statsutskottet propositionerna:

- nr 298, angående uppförande och underhåll av landsvägsbro mellan Sverige och Norge över Svinesund;
- nr 300, angående förvärv av aktier i Landskrona—Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag; och
- nr 301, angående eftergift till viss del av ogulden skatt för Kiplingebergs och Närlinge fideikommissegendomar m. m.; samt

till bankoutskottet propositionen, nr 302, angående tilläggspension åt studierektorn vid arméns underofficersskola, läroverksadjunkten C. Eneman.

§ 4.

Vid härefter skedd föredragning av herr *Bagges m. fl.* på kammarens bord liggande motion nr 479 hänvisades motionen, i vad anginge jordbruksärenden, till jordbruksutskottet samt i övrigt till statsutskottet.

Andra kammarens protokoll 1938. Nr 30.

Vidare föredrogos övriga på bordet liggande motioner; och remitterades därvid

till statsutskottet motionerna:

nr 480 av herr *Carlström m. fl.*;

nr 481 av herr *Åqvist m. fl.*; och

nr 482 av herr *Jonsson i Skedsbygd m. fl.*;

till bankoutskottet motionen nr 483 av herr *Weijne*; samt

till jordbruksutskottet motionen nr 484 av herr *Viklund m. fl.*

§ 5.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden och memorial nr 109—115 samt bankoutskottets utlåtanden nr 34 och 35.

§ 6.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 434, innefattande delgivning av nämnda kammares beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 6, i anledning av väckt motion om ordnande av skolkökslärarinnornas vid fortsättningsskolorna anställnings-, bostads-, löne- och pensionsförhållanden.

Enär andra kammaren den 27 innevarande april vid behandling av sitt första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, i anledning av en i samma ämne väckt motion, nr 27, fattat enahanda beslut som det, vilket nu blivit kammaren delgivet, beslöt kammaren, att delgivningen icke skulle föranleda någon kammarens åtgärd.

§ 7.

Interpellation. Ordet lämnades härefter på begäran till herr **Wallén**, som anförde: Herr talman! Enligt gällande instruktioner för de statsmyndigheter, vilka verkställa granskning av statsverkets räkenskaper, åligger vederbörande tjänsteman, bland annat, att tillse att inkomsterna uppburits och redovisats samt utgifterna verkställt och bokförts i enlighet med riksstat, specialstater, utfärdade författningar och eljest givna stadganden ävensom att i övrigt vid förvaltningen av kronans medel och andra tillgångar gällande föreskrifter blivit följda samt nödig sparsamhet och statens bästa iakttagits. Enligt vad jag har mig bekant, lär talan endast föras i sådana fall, då statens intresse blivit åsidosatt exempelvis därigenom, att inkomster influtit med *för litet* belopp eller utgifter verkställt med högre belopp, än som rätteligen bort ske. Där emot lär icke någon skyldighet föreligga för vederbörande ämbetsverk att vidtaga åtgärder för rättelse i sådana fall, då den enskildes intresse trätts för nära därigenom att denne verkställt större inbetalning eller erhållit lägre ersättning, än som enligt gällande grunder bort ifrågakomma. Särskilt i sådana fall då de reglerande föreskrifterna äro av mera invecklad natur — jag tänker härvid närmast på skatteförfattningarna — synas felaktigheter staten till godo och den enskilde till nackdel lika lätt kunna uppkomma som motsatta förhållandet. Det torde visserligen åligga den enskilde att kontrollera, att den inbetalning han skall verkställa är riktig likasom att den ersättning han äger uppbära är rätt beräknad. I många fall och särskilt då det gäller skatteinbetalning torde emellertid flertalet av de enskilda skattskyldiga knappast vara kompetenta eller äga möjlighet att verkställa sådan kontroll. Till följd härav kan det inträffa och har även i ett flertal fall ägt rum, att en

Interpellation. (Forts.)

felaktig debitering den enskilde till nackdel icke blivit av honom påtalad i därför föreskriven ordning. Då de granskande myndigheterna icke heller vidtaga åtgärder, då de vid sin granskning observera felaktigheter av angivnen art, blir det begångna misstaget icke rättat. Jag vill i detta sammanhang nämna, att även felaktigheter vid beräkningen av de grundbelopp, efter vilka skatten sedermera uträknas, kunna uppkomma exempelvis genom felaktigt fastställande av ortsavdrag eller dylikt. Den enskilde kan härigenom såsom erfarenheten visat lida avsevärd förlust, vilket torde få anses lika oriktigt, som att statsverket genom en felaktig uträkning gör en orättmätig vinst.

Då det torde vara ett allmänt intresse, att åtgärder vidtagas för att icke blott statsverkets utan även den enskilde medborgarens intresse i angivna hänseende bli på bästa sätt tillgodosedda, får jag härmed anhålla om andra kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande fråga:

Har statsrådet för avsikt att vidtaga sådana åtgärder att granskning av de statliga beskattningsslängderna må omfatta kontroll jämväl däröver att den skattskyldige icke erlagt högre skattebelopp än som rätteligen bort ske samt att den skattskyldige, i de fall då sådant förhållande konstaterats, beredes möjlighet att återfå det för mycket erlagda beloppet?

Ifrågavarande anhållan bordlades.

§ 8.

Vidare lämnades på begäran ordet till herr **Hagberg** i Malmö, som yttrade: *Interpellation.* Herr talman! I 3 kap. 4 § vägtrafikstadgan äro vissa bestämmelser meddelade, huru vägfarande skola förfara vid möte och omkörning samt i en del andra situationer. Dessa bestämmelser bygga på principerna för vänstertrafik. Innebörden härav är, att mötande fordon skola hålla till vänster om varandra och att omkörande fordon skall hålla till höger om det fordon, som omköres.

Tid efter annan hava yrkanden framkommit om att vårt land skulle övergå till högertrafik. Till stöd härför har särskilt åberopats, att sistnämnda trafiksystem är det i utlandet mest allmänt tillämpade. I de europeiska staterna förekommer vänstertrafik, förutom i Sverige, numera allenast i Storbritannien och Irländska fristaten samt Island och Ungern. Tjeckoslovakien har hittills haft vänstertrafik men enligt uppgift lär övergång till högertrafik vara att emotse. Särskilt anmärkningsvärt är att samtliga Sveriges grannländer tillämpa högerregeln. Beträffande de utomeuropeiska länderna må blott nämnas, att Amerikas förenta stater tillämpa högertrafik samt att Kanada övergått till samma system.

1927 års motorfordonssakkuniga hänvisade till att en förändring i ifrågavarande trafikregler skulle medföra ansevärliga utgifter men förklarade, att den tid och sakkunskap, som stått de sakkunniga till buds, icke medgivit en utredning av spörsmålets ekonomiska sida. De sakkunniga hade därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i reglerna om trafikriktning utan inskränkte sig till att uttala den förhoppningen, att detta spörsmåls ekonomiska sida, som snarast syntes böra göras till föremål för utredning, icke skulle visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

I propositionen nr 121 till 1930 års riksdag förordades, i anslutning till motorfordonssakkunnigas förslag, att systemet med vänstertrafik tills vidare skulle bibehållas i vägtrafikstadgan. Föredragande departementschefen framhöll emellertid, att till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken det

Interpellation. (Forts.)

dock måhända torde visa sig nödvändigt, att även vårt land antog den regel, som tillämpades såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Departementschefen förklarade sig därför beredd att tillstyrka motorfordonssakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsattes angående de kostnader, som kunde bli förenade med införande av högertrafik i vårt land.

Jämväl andra lagutskottet vid 1930 års riksdag fann erforderligt utfala önskvärdheten av att en utredning om övergång till högertrafik igångsattes. Vid riksdagens behandling av ärendet godkändes utskottets uttalande av första men däremot ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i förevarande del.

I skrivelse av den 2 mars 1935 har Svenska delegationen för nordiskt ekonomiskt samarbete meddelat, att vid gemensamt möte med motsvarande danska, finska och norska delegationer jämte representant för Islands regering bland annat frågan om införande av enhetliga körregler i de nordiska länderna varit föremål för överläggning. Den svenska delegationen hade efter prövning av olika på saken inverkan omständigheter funnit, att en övergång till högertrafik i Sverige skulle vara av stor betydelse för utvecklingen av automobiltrafiken mellan de nordiska länderna. Ur de synpunkter, delegationen hade att företräda, förordade delegationen alltså, att åtgärder måtte vidtagas i sådant syfte. Förenämnda möte konstaterade med tillfredsställelse, att svenska delegationen förklarade sig villig att förordna införande av högertrafik i Sverige.

I sitt Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m., avgivet den 28 maj 1935, hava 1934 års vägtrafiksakkunniga upptagit till övervägande spörsmålet, huruvida vårt land bör övergå till systemet med högertrafik.

Då yrkanden framställts om övergång till högertrafik har, framhöllo de sakkunniga, såsom skäl härför främst åberopats, att nästan alla europeiska länder tillämpa nämnda trafiksystem. Även enligt de sakkunnigas uppfattning utgör denna omständighet ett synnerligen starkt skäl för att vårt land bör övergå från vänster- till högertrafik. Det är obestridligt, påpekade de sakkunniga vidare, att automobiltrafiken mer och mer internationaliseras, vilket för vårt lands vidkommande innebär såväl att svenskar i ökad omfattning utsträcka sina färder till utlandet som att utlänningar alltmera förlägga automobilresor till Sverige.

I fråga om de med det gällande systemet förenade trafikriskerna anförde de sakkunniga följande:

»Visserligen torde den allmänna erfarenheten vara, att en automobilförare vid färd från ett land med den ena trafikregeln till ett land med den andra regeln förvånansvärt lätt kan anpassa sig efter den nya ordningen. Emellertid måste det i trots härav befaras, att om en förare vid sådan färd råkar i en kritisk situation, som kräver ögonblicklig handling och vars avvärjande ofta blir beroende av en reflexrörelse hos föraren, denne automatiskt kommer att förfara efter de trafikregler, efter vilka han varit van att färdas.»

Riktigheten av detta de sakkunnigas uttalande har tyvärr bestyrkts av verkligheten i ej ringa utsträckning.

Det är alldeles uppenbart, att en övergång till högertrafik måste medföra icke oväsentliga utgifter. De sakkunniga hade rörande de med omläggningen förenade kostnaderna införskaffat vissa uppgifter av visserligen begränsad räckvidd, men vilka dock, enligt de sakkunnigas mening, torde kunna tjäna till ledning för bedömandet av de ungefärliga proportionerna å ifrågakvarande kostnader.

Interpellation. (Forts.)

Till en början ville de sakkunniga som sin mening framhålla, att en övergång till högertrafik i stort sett icke torde behöva föranleda några ombyggnadsåtgärder med avseende å person- och lastautomobiler. Däremot lär det icke kunna undvikas, att en omändring av trafikregeln måste nödvändiggöra mer eller mindre omfattande ändringsarbeten å omnibussar. Dessa äro i regel byggda på sådant sätt, att in- och utgångsdörrar för passagerare äro placerade å den sida, som är vänd mot gångbanan eller vägkanten, alltså för härvarande å vänstra sidan. Då det icke bör komma i fråga, att passagerares på- och avstigning sker på den mot trafiken riktade sidan av en omnibuss, lär det bliva nödvändigt, att vid en övergång till högertrafik in- och utgångsdörrar överflyttas från vänstra till högra sidan.

De sakkunniga framhöllo även, att en omläggning av trafikriktningen skulle medföra utgifter med avseende å spårvägstrafiken, där sådan finnes. Dessa kostnader torde fördelas på vagnparken, på flyttning av växlar och omläggningsanordningar och signal- och säkerhetsanordningar ävensom flyttning av hållplatsskyltar, refuger och plattformar m. m.

Utom nu berörda kostnader torde böra räknas med utgifter för vägmärken o. d., ävensom för särskilda av en ny trafikordning betingade omläggningar av väg- och gatutrafiken.

Vid en sammanräkning av alla nu antydda kostnader för en övergång till högertrafik kommo de sakkunniga fram till en sammanlagd kostnadssumma för det dåvarande av mellan 8 och 10 miljoner kr.

Med hänsyn tagen till skilda på frågan inverkanse faktorer ansågo sig de sakkunniga böra hemställa, att en övergång till högertrafik måtte vidtagas så snart som möjligt. De sakkunniga utarbetade i anslutning härtill förslag till erforderliga författningsändringar. I den kungl. propositionen nr 213 till 1936 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga upptog föredragande departementschefen dock icke de sakkunnigas förslag i denna del. Den s. k. vänsterregeln kvarstår alltså väsentligen i den utformning den fått i tidigare författningar.

Dock kan med fog ifrågasättas, huruvida icke tiden nu är inne att till förnyat övervägande upptaga det av 1934 års vägtrafiksakkunniga framförda förslaget om övergång till högertrafik i Sverige.

Som främsta motiv härför torde kunna anföras den visserligen redan tidigare påvisbara men på senare år alltmera accentuerade internationaliseringen av motorfordonstrafiken med därav följande risker för utländska motortrafikanter i Sverige och för svenska i utlandet. En överblick över trafikens utomordentligt snabba utveckling giver statistiken i fråga om motorfordonstrafiken Helsingborg—Helsingör och vice versa. Nämda statistik visar följande siffror:

1924	.....	955 st.	1931	.....	14,047 st.
1925	.....	1,430 »	1932	.....	17,384 »
1926	.....	2,133 »	1933	.....	20,140 »
1927	.....	3,550 »	1934	.....	22,991 »
1928	.....	5,227 »	1935	.....	28,079 »
1929	.....	7,209 »	1936	.....	34,882 »
1930	.....	11,111 »	1937	.....	40,459 »

Av denna sammanställning framgår sålunda, att motorfordonstrafiken enbart på denna led uppvisar en tiobubbling på endast tio års tid. Härtill komma åtskilliga tusental motorfordon, som årligen begagna sig av lederna Malmö—Köpenhamn eller Trelleborg—Sassnitz.

Av för innevarande år föreliggande siffror vill det förefalla som om trafikfrekvensen komme att än ytterligare väsentligt ökas. Motorfordonstrafiken

Interpellation. (Forts.)

mellan Sverige och utlandet över följande städer gestaltar sig jämfört med föregående år sålunda:

1937, januari	Hälsingborg	889	Malmö	52	Trelleborg	19
februari	»	592	»	35	»	30
1938, januari	»	903	»	73	»	19
februari	»	894	»	71	»	15.

De risker, som med nu förefintliga skiljaktiga körregler uppstå för utländska motortrafikanter i Sverige och för svenska motortrafikanter i utlandet, hava givetvis uppmärksamats icke blott av motorismens ansvariga organ utan även, icke minst på senaste tiden, av pressen. Vid De Nordiska Automobil- och Motorcykelklubbarnas Permanenta Kommittés sammanträde i Helsingfors den 7 september 1937 framhölls bl. a. följande:

»Från de till Sverige angränsande länderna hade framförts allvarliga betänkligheter mot den i Sverige tillämpade vänstertrafiken, som anses utgöra en hämsko på bilismens sunda utveckling länderna emellan. Ehuru ingen statistik föreläge, vilken kunde i siffror belysa antalet olycksfall, som inträffat på grund av svenska bilisters färder i högertrafikerande länder och vice versa, stode det enligt många samstämmiga vittnesbörd tydligt i medvetandet, att trafikolyckorna i gränstrakterna äro oproportionerligt många, vilket torde giva belägg för åsikten, att de olika trafikreglerna utgöra ett förfång för den allmänna säkerheten.

Från norskt, danskt och finskt håll hade ofta framhållits, att automobilresor till Sverige ej företagas i den utsträckning, som skulle vara fallet, därest icke rädslan för där rådande vänsterkörning föreläge, ett förhållande, som i viss mån verkar hämmande på det svenska turistväsendets utveckling samt på samhörighetskänslan i Norden.

Vänstertrafiken torde utgöra ett faromoment ej endast för bilisterna utan måhända i ändå högre grad för fotgängare. I länder med högertrafik äro dessa vana vid att vid korsandet av väg eller gata först se åt vänster och därefter åt höger, under det att vänstertrafiken fordrar omvänd uppmärksamhet. Då instinkten visat sig vara avgörande för varåt uppmärksamheten riktas och åt vilket håll väjning sker, vore det med hänsyn till den allt mera internationaliserade vägtrafiken av vikt, att lika bestämmelser råda i de länder, som upprätthålla regelbunden trafik med varandra. Önskemålet vore därför införandet av ensartade trafikbestämmelser på den europeiska kontinenten, eller med andra ord, vad Norden beträffar, övergång till högertrafik i Sverige.»

Vid ifrågavarande möte beslöt De Nordiska Automobil- och Motorcykelklubbarnas Permanenta Kommitté vidare att genom sina ombud hos A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus) och A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme) hemställa att genom Nationernas förbund frågan om högertrafikens införande i alla länder, i första hand på den europeiska kontinenten, måtte upptagas till behandling.

Enligt meddelande i pressen den 29 april 1938 hava Forenede Danske Motorøjere, Kgl. Dansk Automobil Klub och Turistforeningen för Danmark tillställt danska utrikesministeriet en hänvändelse, vari man hänvisar till olägenheterna med den rådande skillnaden i trafikreglerna mellan Sverige å ena sidan och Norge, Finland och Danmark å den andra.

Man fäster uppmärksamheten på att i mars på inbjuden från tyskt håll fördes förhandlingar i Berlin rörande detta förhållande mellan representer för tyska, holländska och nordiska motororganisationer. Det beslöts härvid enhälligt med obetingad anslutning från de svenska deltagar-

Interpellation. (Forts.)

na att uppmåna icke-svenska deltagare att var och en i sitt land verka för att utrikesministerierna riktade en hänvändelse till svenska regeringen att taga under övervägande, huruvida det icke i Sverige liksom i dess grannländers intresse skulle vara ändamålsenligt att övergiva vänstertrafiken.

»Den i närheten av Köge den 26 ds inträffade katastrofen har», heter det vidare, »givit detta beslut en sorglig aktualitet, och med hänsyn till det inträffade, som synes oss visa att tiden nu är inne att handla, vilja undertecknade organisationer härigenom enträget anmoda ministeriet att sätta sig i förbindelse med svenska regeringen för att efterhöra om denna skulle vara villig att låta företa en utredning rörande det snabbaste och lättaste sättet att företa en övergång till högerregeln.»

»Frågan har en sådan betydelse, att vi», säges vidare i nämnda framställning, »även ansett oss böra uppmåna våra systerorganisationer i Norge och Finland att rikta en motsvarande hänvändelse till sina utrikesministerier. Ytterligare ha vi tänkt oss vilja föreslå vederbörande organisationer i de båda länderna samt i Sverige att representanter för alla fyra ländernas turist- och motororganisationer (och ev. andra organisationer, som verka för att främja reselivet och förebygga trafikolyckor) att snarast möjligt samlas till ett möte för frågans dryftande i en av de nordiska huvudstäderna, för att härigenom bidra till att väcka intresse och välvilja bland den svenska befolkningen för den önskade förändringen.»

Ytterligare motiv utöver vad som ovan anförts för en övergång för Sveriges vidkommande till högertrafik synes föreligga däruti, att det alldeles övervägande antalet bilar, som äro i bruk här i landet, med avseende å styranordningarnas placering, till vänster å fordonen, äro konstruerade för högertrafik. På senare år har motorfordonsbeståndet i vårt land tillvuxit högst avsevärt i omfattning. Enligt föreliggande uppgifter uppgick den 31 december 1937 antalet motorfordon till 236,111. Det är givet att i samma mån som antalet för högertrafik konstruerade vagnar ökar, så öka också, vid fasthållande av vänsterregeln, riskerna för olyckor, i synnerhet vid omkörning av framförvarande fordon. I detta sammanhang må erinras därom, att enligt den nyligen utkomna berättelsen från statistiska centralbyrån över »Olyckor vid trafik med motorfordon år 1936» oförsiktig omkörning ingår med 16 % i de fall, där körättet föränlett olyckan.

Som en invändning emot en övergång till högertrafik plägar anföras farhågor för allvarliga olyckor under den tid, då omläggningen pågår. Erfarenheten giver emellertid vid handen, att dessa farhågor näppeligen kunna anses befogade. 1934 års vägtrafiksakkunniga hade från Kanada, vilket land i början av 1920-talet för att anpassa sig efter Amerikas förenta stater övergick från vänster- till högertrafik, inhämtat vissa uppgifter i förevarande hänseende. Dessa synas närmast giva vid handen, att den i Kanada vidtagna omläggningen icke föränlett någon ökning i antalet trafikolyckor. En sådan stegring lär för övrigt kunna motverkas genom att en eventuell omläggning sker vid en tid av året, då trafiken är mindre livlig, och genom att densamma föregås av effektiv upplysningsverksamhet.

Då 1934 års vägtrafiksakkunniga i sitt den 28 maj 1935 avgivna betänkande hemställde om övergång snarast möjligt till högertrafik i Sverige, skedde det med bl. a. följande principiella motivering:

»De sakkunniga skulle icke hava anledning att förorda en övergång till högertrafik för Sveriges del, om det förefunnes något hopp om att andra länder skulle komma att lämna högerregeln för att i stället välja den i vårt land tillämpade vänsterregeln. Detta lär emellertid få anses ute-

Interpellation. (Forts.)

slutet. Med hänsyn härtill och till de fördelar, som ur olika synpunkter måste anses vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna vara förenade med internationellt enhetliga regler på förevarande område, förorda de sakkunniga för sin del, att även vårt land övergår till högertrafik. Om en dylik övergång skall ske, kan det icke vara till annat än fördel, att densamma nu bringas till genomförande utan ytterligare uppskov. Härigenom vinnes även den beaktansvärda fördelen, att de med en omläggning förenade kostnaderna utan tvivel bliva mindre, än om frågans avgörande uppskjutes.»

Mot den principiella riktigheten av detta uttalande synas inga befogade erinringar kunna framställas.

Med åberopande härav och vad jag här förut i övrigt anfört anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande spörsmål:

1. Anser herr statsrådet den på senare år alltmera framträdande internationaliseringen av motorfordonstrafiken motivera en övergång för Sveriges del från vänster- till högertrafik för att därigenom i trafiksäkerhetens intresse vinna anpassning till inom det överväldigande antalet kontinentala länder tillämpat system?

2. I så fall, har herr statsrådet för avsikt att snarast låta verkställa en förnyad och på nu rådande förhållanden baserad utredning av samtliga på frågans bedömande inverkan faktorer av ekonomisk och annan art?

Denna anhållan bordlades.

§ 9.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets memorial och utlåtande:

nr 12, angående granskning av de i statsrådet förda protokoll; och

nr 13, i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i lagen om vägdistrikt;

statsutskottets utlåtanden:

nr 116, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till läroanstalter för dövstumma m. m., utom såvitt angår upphävande av lagen angående dövstumundervisningen, ävensom i avseende å i ämnet väckta motioner;

nr 117, i anledning av väckt motion angående utredning om ersättning för olycksfall i arbete åt arbetaren hos statens arbetslöshetskommission S. K. E. Bergman;

nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående avstående till viss del av det allmänna arvsfonden tillfallna arvet efter häradsdomaren Johan Alfred Nilsson från Torpa socken;

nr 119, i anledning av väckt motion angående understöd åt stenarbetaren Axel Svensson i Emmaboda; och

nr 120, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om ändrad löneställning för vissa befattningar vid statens kommunikationsverk m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkande, nr 18, i anledning av väckta motioner om sänkning av tullen å vissa inom byggnadsindustrien använda varor;

bankoutskottets utlåtande, nr 36, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till förändringar av riksdagshuset och dess omgivningar jämte en i ämnet väckt motion;

första lagutskottets utlåtanden och memorial:

nr 34, i anledning av väckt motion med vissa önskemål i avseende å en framtida revision av lagen om avbetalningsköp;

nr 35, i anledning av väckt motion om avskaffande av prästexamen; och

nr 36, angående arvode åt den, som inom första lagutskottet biträtt vid behandlingen av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till gruvlag m. m. dels ock i ämnet väckta motioner;

andra lagutskottets utlåtande, nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till läroanstalter för dövstumma m. m., dock endast såvitt angår förslaget till lag om upphävande av lagen den 31 maj 1889 angående dövstumundervisningen;

jordbruksutskottets utlåtanden och memorial:

nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen, kapitalbudgeten, gjorda framställningar om anslag till kapitalinvesteringar i arrendeegnehemsfonden och arrendelånefonden;

nr 70, i anledning av dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under nionde huvudtiteln gjorda framställningar rörande anslag till kolonisation, dels Kungl. Maj:ts proposition angående hjälpåtgärder åt vissa lägenhetsinnehavare å kronomark och dels i ämnet väckta motioner;

nr 71, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till den lägre mejeriundervisningen m. m.;

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt kemisk-växtbiologiska anstalten i Norrbottens län;

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till lantbrukshögskolan; och

nr 74, med överlämnande till riksdagen av förteckningar över av domänstyrelsen försålda hemman och lägenheter; samt

andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 4, i anledning av väckt motion, II: 336, angående minskning av timantalet i läsåmnena i realskolans nedersta klasser; och

nr 5, i anledning av väckt motion, II: 328, angående undervisning i allmän lagkunskap vid vissa undervisningsanstalter för den mognare ungdomen samt i det fria folkbildningsarbetet m. m.

§ 10.

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

från statsutskottet:

nr 8, angående vissa av Kungl. Maj:t för budgetåret 1938/39 under rikstatsens åttonde huvudtitel gjorda framställningar m. m.;

från bevillningsutskottet:

nr 211, i anledning av väckta motioner om höjning av tullen å bobiner och spolpipor av papper;

från första lagutskottet:

nr 225, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 25 kap. 8 § rättegångsbalken; och

nr 226, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillsynen över anordnande och begagnande av hissar i boningshus m. m.;

Andra kammarens protokoll 1938. Nr 30.

från andra lagutskottet:

nr 212, i anledning av väckta motioner angående vissa ändringar i lagen den 14 juni 1929 om försäkring för vissa yrkessjukdomar; och

nr 213, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 66 § lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation; samt

från riksdagens kansli, nr 210, angående utredning om skärgårdarnas trafikproblem.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag.

§ 12.

Herr *Ericsson* i Kinna avlämnade en av honom undertecknad motion, nr 485, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 286, med förslag till lag om semester m. m.

Denna motion bordlades.

§ 13.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr		under	3	dagar	fr. o. m.	den	30	april,
	<i>Hedlund</i> i Häste							
›	<i>Hellberg</i>	›	4	›	›	›	30	›
›	<i>Andersson</i> i Grimbo	›	4	›	›	›	2	maj,
›	<i>Uddenberg</i>	›	3	›	›	›	30	april,
›	<i>Hallagård</i>	›	3	›	›	›	2	maj,
›	<i>Andersson</i> i Prästbol	›	5	›	›	›	2	›
›	<i>Svensson</i>	›	4	›	›	›	30	april,
›	förste vice talmannen <i>Jeppsson</i>	›	4	›	›	›	30	›
›	<i>Sjögren</i>	›	5	›	›	›	3	maj,
›	<i>Anderson</i> i Norrköping	›	2	›	›	›	30	april,
›	<i>Skoglund</i>	›	2	›	›	›	30	›
›	<i>Hansson</i> i Rubbestad	›	2	›	›	›	1	maj,
›	<i>Sundberg</i>	›	den 3 maj,					
›	<i>Fast</i>	›	2	dagar	fr. o. m.	den	1	› och
›	<i>Wallén</i>	›	3	›	›	›	30	april.

Kammarens ledamöter åtskildes härafter kl. 4.36 e. m.

In fidem
Sune Norrman.