

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1915.

Andra kammaren.

Nr 74.

Tisdagen den 11 maj.

Kl. 3 e. m.

§ 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 5 innevarande maj förda protokollen.

§ 2.

Herr talmannen lämnade härefter ordet åt

Svar å interpellation.

Chefen för lantförsvarsdepartementet, herr statsrådet Mörcke, som anförde: Herr talman, mina herrar! Med kammarens medgivande har herr Berg i Munkfors till mig riktat en interpellation med anledning av uppgivna missförhållanden vid trupptransporter till och från övre Norrland under den tilländagångna vintern. Interpellationen grundar sig, bland annat, på en i »Stockholmstidningen» för den 17 sistlidna mars intagen artikel »*I oeldade vagnar i 35° köld*». Artikeln lämnar en beskrivning på förhållandena vid värnpliktigas transport från Sollefteå den 29—30 sistlidna januari till övre Norrland och den 30—31 i samma månad från övre Norrland till Sollefteå.

Enligt sagda tidningsartikel bestod tågsättet av ett 20-tal vagnar av äldre modell. Redan vid ilastningen konstaterades, att vagnarna voro kalla, och efter hand som resan fortgick tilltog kölden i ohygglig grad. Vid framkomsten — efter 20 timmars resa — var truppen i mycket medtaget tillstånd, och samtliga vagnars passagerare voro förkylda. Endast i en vagn hade temperaturen varit någorlunda dräglig.

Av det omedelbart efter framkomsten anställda förhöret hade framgått, att temperaturen i vagnarna under resan hållit sig under — 10° Celsius, att väggarna varit isbelagda och de resande frusit fast på bänkar och vid väggpaneler, samt att orsaken till kölden i vagnarna varit, dels att värmeledningen varit trasig, dels att temperaturen ute varit synnerligen bister, — 35°. En massa förkylningar hade blivit följden, och av dessa hade ett par fått dödlig utgång, båda genom lunginflammation.

Andra kammarens protokoll 1915. Nr 74.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Så långt tidningsartikeln! Interpellanten framhåller vidare i sin motivering, att kraftiga åtgärder måste vidtagas för att förhindra, att den värnpliktiga ungdomen, landets värdefullaste kraft, hanteras på ett så obarmhärtigt och upprörande sätt.

Då interpellanten anser en sådan behandling vara farlig ur flera synpunkter än hygieniska och mänskliga, har han till mig riktat följande spörsmål:

1) Har herr statsrådet fått meddelande om de svåra förhållanden, under vilka vissa värnpliktiga, som varit kommenderade till tjänstgöring i övre Norrland, måste resa? och

2) Ämnar herr statsrådet vidtaga åtgärder för att förebygga, att de värnpliktiga framdeles utsättas för samma faror?

För att bilda sig ett opartiskt omdöme i denna sak torde det vara nödvändigt att undersöka:

1) vad som i verkligheten passerat under ifrågavarande transporter samt

2) gällande bestämmelser för trupptransporter och i samband därmed, huruvida dessa bestämmelser i anmärkta fall blivit följda eller fel begåtts.

För att vinna klarhet i här anmärkta förhållanden hava på min anmodan förhör och utredningar ägt rum vid samtliga de truppförband, som berörts av ifrågavarande transporter. Den av chefen för VI. arméfördelningen insända rapporten giver vid handen, att vid transporter av kontingenter ur arméfördelningens samtliga infanteriregementen den 29—31 januari 1915 förekommit, att vissa vagnar under då rådande mycket starka kyla icke varit tillräckligt uppvärmda. Beträffande de transporter, som avses i den av interpellanten åberopade tidningsartikeln, nämligen av kontingenter ur Jämtlands fältjägarregemente, Västernorrlands regemente och Norrlands trängkår den 29—30 januari samt av kontingenter ur Hälsinge och Västernorrlands regementen den 30—31 januari får jag härmed i korthet relatera de genom arméfördelningschefen infordrade rapporterna.

a) Hälsinge regemente:

I en kombinerad 2 och 3 klass-vagn hade temperaturen i 3-klassavdelningen varit så låg, att manskapet på natten nödgats flytta ur densamma; i tvenne andra vagnar hade drycker (kaffe och vatten), som medförts, frusit. I övriga vagnar hade temperaturen varit bättre. Kontingentsbefälhavaren ansåg det disponibla utrymmet för litet i förhållande till så lång transport, som här var fråga om.

b) Jämtlands fältjägarregemente:

Vid ilastningen i Östersund bedömdes temperatuern i vagnarna till + 8° å 10°, i ett par vagnar dock något lägre. Under färden till Långsele bibehöll sig temperaturen vid det ursprungliga gradtalet. Från Långsele voro kontingentens vagnar kopplade närmast efter lokomotivet, varigenom temperaturen i dessa varit jämnare än i eftergående vagnar. På kvällen och på natten hade dock temperaturen i vissa vagnar enligt de värnpliktigas bedömande nedgått till

fryspunkten och därunder. Särskilt hade kylan varit kännbar tidigt på morgonen den 30 januari, innan tåget nådde Boden (av annan utredning framgår, att temperaturen ute varit lägre än -40°). I enstaka fall hade mössor frusit fast vid väggarna och likaså en resväska, som stått lutad mot vägen.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Kontingentsbefälhavaren hade redan i början av färden gjort anmälan till konduktören angående bristande uppvärmning och fått till svar, att det ej gick att driva temperaturen högre, emedan vägnarna voro gamla och otäta samt värmeelementen för små. Omkring 80 % av styrkan hade mer eller mindre ådragit sig förkylning under järnvägsresan, dock hade icke något allvarsammare fall inträffat.

c) Västernorrlands regemente:

Transportbefälhavaren hade i Sollefteå anmärkt, att det kändes kallt i ett par av vagnarna, men hade ansett, att det skulle bli bättre, sedan tåget satt sig i gång. Mellan Sollefteå och Mellansel hade ej heller anmälan gjorts om kyla i någon vagn. Under färden mellan Mellansel och Boden sjönk temperaturen i vagnarna, särskilt i vissa av dem, och mellan Boden och Morjärv bedömdes temperaturen i flera vagnar hava nedgått under fryspunkten, varigenom flera av manskapet, som sutto närmast väggarna, fröso fast vid dessa och enligt kompanichefens uppgift nära hälften av manskapet ådragit sig förkylning — dock i allmänhet av lindrigare art.

Temperaturen ute hade i Sollefteå varit -16° , i Boden -35° och i Morjärv -24° .

Vid nedresan från Morjärv den 30 januari voro tågsättets sista vagnar betydligt kalla, särskilt vissa av dem, mot vilkas bristande uppvärmning redan på uppresan anmälan blivit gjord. Anhållan om ifrågavarande vagnars utbytande i Boden gjordes telegrafiskt, men utan resultat. Visserligen steg temperaturen i vagnarna efter avfärden från Boden, där en ångfinka blivit tillkopplad, men var dock så låg, att, då ej heller i Mellansel begärt vagnutbyte kunde äga rum, manskapet i de nämnda vagnarna överflyttades till Hälsinge regementes vagnar, som voro bättre uppvärmda, men ock härigenom blevo fullpackade.

d) Norrlands trängkår:

Kontingenten hade disponerat en äldre f. d. 2 klass vagn. Värmen i densamma hade varit tillfredsställande. Att emellertid kölden i andra vagnar av tågsättet varit betydande, framgick noggsamt därav, att vid upprepade tillfällen under tågets uppehåll vid stationer manskap från Västernorrlands regemente, uppgivande att i deras vagnar vore så kallt, att de nästan fröso fast i desamma, inkommit i trängkontingentens vagn för att värma sig.

På grund av de rapporter angående tågsättets otillräckliga uppvärmning, som vid ankomsten till Morjärv lämnades områdesbefälhavaren därstädes, lät denne omedelbart därom anställa förhör, vars resultat insändes till chefen för VI. arméfördelningen och av denne överlämnades till kungl. järnvägsstyrelsen.

Ifrågavarande rapporter och förhör överensstämman i huvudsak

Svar å interpellation.
(Forts.)

med de sedermera från regementena infordrade och ovan relaterade redogörelserna. Av den till rapporterna fogade, av tjf. läkaren uppgjorda tablån över sjuklighetsförhållandena bland manskapet under de första dagarna av februari framgår, att antalet förkylda värnpliktiga varit ganska avsevärt vid de regementens kontingenter, vilka, enligt vad ovan anförs, transporterats i de sämst uppvärmda vagnarna, d. v. s. Jämtlands fältjägerregementes och Västernorrlands regementes kontingenter. Vid Hälsinge regementes kontingent åter, vars vagnar varit i stort sett bättre uppvärmda, voro förkylningsfallen färre och vid trängens kontingent, vars vagn varit väl uppvärmd, inga.

Av de hållna förhören har framgått, att även vid några *andra* trupptransporter än de ifrågavarande anmärkningar blivit gjorda.

Befälhavaren för en kontingent ur Norrlands artilleriregemente, som den 11 januari avgick från Ockelbo till Östersund, anför sålunda, att de vid Ockelbo till förfogande ställda tvenne vagnarna varit synnerligen kalla, samt att förhållandet varit enahanda vid vagnombyte i Kilafors. Av de nya vagnar, som vid Bräcke ställdes till förfogande befanns den ena hava ett fönster utslaget och var temperaturen i denna vagn, avläst å en å dess vägg hängande termometer, — 4°; kolden ute var omkring — 30°. Då oaktat anmälan härom till tjf. stationsinspektoren, någon annan vagn ej kunde erhållas, måste hela kontingenten, delvis stående, färdas i den andra vagnen ända fram till Östersund.

Genom kungl. järnvägsstyrelsens försorg hava undersökningar blivit verkställda beträffande samtliga transporter, över vilka anförts klagomål, som hava kommit till styrelsens kännedom.

Sålunda remitterades omedelbart efter den 9 februari områdesbefälhavarens i Morjärv rapport i ärendet till distriktsförvaltningarna vid IV. och V. distrikten för yttrande och, sedan ifrågavarande transporter den 17—19 mars blivit omnämnda i Stockholmspressen, föranstaltade styrelsen om förhör med de av nyssnämnda personal, som med tågets anordnande haft befattning eller annars i saken kunde lämna upplysning, varjämte transportbefälhavarna å tågen och militärpersonal, som åtföljt desamma, hördes.

På grund av dessa undersökningar och förhör *framhåller kungl. järnvägsstyrelsen bland annat följande.*

Rekvisioner å transporter hade i god tid kommit vederbörande järnvägsbefäl vid distrikten tillhanda, nämligen omkring 14 dagar före transporterens utförande, och mot transporterens planläggning hade intet varit att erinra. Samtliga vagnar, som användes för transport av trupp från Östersund och Sollefteå under den 29—30 januari voro försedda med värmeelement, ehuru dessa i nio av vagnarna voro av äldre och mindre värmegivande konstruktion. Att dessa vagnar likväl kommo till användning vid ifrågavarande transporter berodde därpå, att de under hösten och förvintern stått uppställda såsom reservvagnar å 10 trafiksektionen, varvid de upprepadt öfänger använts för trupptransporter.

Före truppens ilastning hade dessa vagnar kraftigt uppvärmts

i Östersund under $6\frac{1}{2}$ timme, i Sollefteå under 11 timmar. Vid truppens ilastning växlade temperaturen i vagnarna enligt järnvägs-personalens uppskattning mellan 10 och 30 grader över 0-punkten, utom i korridoren i en kombinerad 2- och 3-klassvagn, där gradtalet avlästes till $+ 6$.

*Sev. å inter-
pellation.
(Forts.)*

Under färden till Boden kontrollerades, att uppvärmningsanordningarna hela tiden fungerade fullt normalt. Under denna tid kunde icke temperaturen i någon vagn hava nedgått under fryspunkten, enär med skodonen medföljande snö förvandlades till vatten, så att golven hela tiden voro våta. Rimfrost på väggar och i hörn förklaras av den häftiga avkylningen utifrån, som vagnarna voro utsatta för, varigenom själva väggarna voro kallare än luften inne i vagnarna.

Då vid framkomsten till Boden ångfinkan måste erhålla påfyllning av sitt vatten- och kolförråd, visade det sig, att dels vattenkastaren, dels ena dörren till ångfinkans ångpannerum frusit fast. Stationsbefälet, som icke förutsett detta, lät tåget avgå, innan bristerna avhjälpts eller ny ångfinka hunnit uppeldas, varigenom de sex sista vagnarna i tåget, medförande manskap tillhörande Väster-norrlands regemente, fingo vara utan värme dels under uppehållet i Boden, dels under den två timmar långa färden till Morjärv. Under då rådande starka kyla kom temperaturen i dessa vagnar givetvis att nedgå under fryspunkten.

Vid Hälsinge och Väster-norrlands regementens transport från Karungi och Morjärv till Sollefteå och Gävle den 30—31 januari stodo endast de vagnar till buds, som förut använts för nyssnämnda transporter. Dessa vagnar blevo emellertid ordentligt förvärmda under 6 timmar, och den lägsta av järnvägspersonalen vid ilastningen avlästa temperaturen var $+ 6^{\circ}$.

Under färden Karungi—Morjärv uppvärmdes Hälsinge regementes fyra vagnar från tåglokomotivet. I Morjärv förenades dessa vagnar med de nio vagnarna för Väster-norrlands regemente till ett extratåg. Som behovet av ångfinka till detta tåg icke ansetts föreligga, skedde uppvärmning av tåget under gången från Morjärv till Boden endast från lokomotivet, varvid emellertid de två sista vagnarna praktiskt taget tillfördes ringa värme.

Den sedan i Boden tillkopplade ångfinkan hade i Brännberg (kl. 10,47 em.) gått varm och först i Åsträsk (kl. 2,34 fm.) hade ny med extratåg från Vännäs uppsänd ångfinka kunnat erhållas.

Under färden mellan sistnämnda stationer hade temperaturen i de sista vagnarna av tågsättet givetvis avsevärt nedgått. Då tåget nått Vännäs (kl. 4,30 fm.) hade gradtalet i flertalet vagnar uppgått till i medeltal $+ 8^{\circ}$, i några äldre vagnar dock endast till $+ 4^{\circ}$ å 5° .

Vid flera tillfällen hade undersökts att ångan gått genom värmeledningarna, och någon felaktighet i anordningarna hade icke kunnat konstateras.

Den i Boden av transportbefälhavaren gjorda framställningen om nthyttande av några äldre vagnar beaktades icke av stationsbe-

Scar å inter-fälet i Boden och kunde sedan icke, på grund av brist på reserv-
pellation. vagnar vid nedanför liggande stationer, äga rum förrän i Läng-
(Forts.) sele.

Temperaturen ute under ifrågavarande transporter hade varit:
under färden till Morjärv:

i Långsele	— 16,
» Vännäs	— 27,
» Älvsby	— 42,
» Boden	— 35 och
» Morjärv,	— 33° samt

under färden från Morjärv:

i Boden	— 34,
» Åsträsk.	— 36,
» Vännäs	— 33 och
» Mellansel	— 30°.

Såsom *anledningar* till att vissa vagnar ej alltid varit tillräckligt uppvärmda anför kungl. järnvägsstyrelsen:

den exceptionellt starka kölden;

omöjligheten att med nu befintlig vagnpark vid trupptransporter av den utsträckning, som ägde rum över hela landet under dessa och närmast föregående dagar, tillhandahålla all trupp väl uppvärmda vagnar;

bristande förutseende hos stationsbefalet i Boden, varigenom tågsättet å sträckan Boden—Morjärv—Boden varit utan ångfinka och i ett fall vagnar icke utbytts.

missödet med ångfinkan i Brännberg, samt

viss värdslöshet från manskapets sida vid uppehållsstationerna yttrande sig däri, att vagnsdörrarna och fönsterna vid flera tillfällen stått öppna efter det manskapet lämnat vagnarna.

Kungl. järnvägsstyrelsen framhåller ock, att bestämmelserna i »Reglemente för militärtransporter» å järnväg *icke* innebära någon skyldighet för järnvägsmyndighet att ordna trupptransporterna med samma bekvämligheter som vanliga passagerares resor. Skulle sådan fordran framställas, komme betydande kostnader att därav förmedlas.

Beträffande de *förkyllningar*, som de värnpliktiga under de ifrågavarande transportererna skulle hava ådragit sig, anför kungl. järnvägsstyrelsen, att dessa huvudsakligen måste hava varit av lindrigare art, då enligt tjf. läkarens tablå över sjukligheten under de närmaste dagarna efter truppens framkomst i medeltal blott 3 % av styrkan varit sjukanmäld.

Beträffande de tvenne *dödsfall*, som bland den transporterade truppen inträffat, anföres, att den ena av de avlidna under hela resan varit pigg och kry och att han därefter varit i tjänstgöring en vecka innan sjukdomen bröt ut, samt att den andre avlidit i följd av tuberkulös meningit (av tuberkler förorsakad hjärnhinneinflammation) och *icke* i följd av lunginflammation.

Järnvägsstyrelsen har härutöver anført, att densamma vid an-

ordnandet under den gångna vintern av fälttjänstövningstransporter för underlydande myndigheter bland annat städse framhållit

att personvagnarna skulle ordentligt förvärmas, samt

att tågsätten skulle så rangeras, att personvagnar *under* transporten kunde hållas uppvärmda.

Då vid ett tillfälle under II. arméfördelningens fälttjänstövningstransporter i slutet av januari klagomål anförts över att ett tågsätt ej varit uppvärmt vid ilastningen, hade styrelsen omedelbart anmodat samtliga distriktsförvaltningar att skärpa uppsikten över dessa föreskrifters noggranna iakttagande.

Vad särskilt trafiken i övre Norrland beträffar har kungl. järnvägsstyrelsen gått i författning om, att sådana vagnar av äldre typer, vilkas värmeledningsanordningar icke äro tillräckligt effektiva vid en yttertemperatur av — 20 à 30 grader icke skola få användas i Norrland under vintertid för trupptransporter, därest någon järnvägsteknisk möjlighet finnes att ombesörja transporten med andra vagnar.

Jag övergår nu till en kortfattad redogörelse för gällande bestämmelser för trupptransporter å järnväg.

Enligt *reglemente för militärtransporter på järnväg*, fastställt år 1911, indelas de militära transporterna, som ifrågakomma, i:

regementstransporter, vilka anordnas av chef för regemente (kår) eller av honom underlydande chefer, och omfatta sådant truppförband, vars styrka icke överstiger ett regemente;

arméfördelningstransporter, vilka i och för fälttjänstövningar anordnas av arméfördelningschef och omfatta flera än ett av de arméfördelningschefen underlydande förbanden; samt

större fälttjänstövningstransporter, vilka anordnas av chefen för generalstaben.

Enligt samma reglemente skall den *militära myndighet*, som har att avgiva rekvisition å transports utförande — för arméfördelningstransport, arméfördelningschefen och för regementstransport, regementschefen — *planlägga* densamma och för den skull, om så erfordras, träda i förbindelse med vederbörande lokala järnvägsmyndighet.

Den rekvirerande militärmyndigheten bör, då transportens omfattning eller särskilda krav på järnvägsvagnarnas utrustning därtill giva anledning, även innan tidpunkten för densammans verkställande kan noggrant bestämmas, lämna vederbörande järnvägsmyndighet ett *föberedande meddelande* angående den sannolika tidpunkten för den förestående transporten, dess omfattning, önskemål rörande transportens utförande, huruvida järnvägsvagnar skola vara vinterutrustade o. s. v.

Då järnvägsvagnar, vilka *icke* äro försedda med värmeapparater måste användas, tillkommer det den militärmyndighet, som planlägger transporten, att bestämma, huruvida de skola förses med *anordningar för tätning mot drag*, vilka anordningar i så fall vidtagas av vederbörande järnvägsmyndighet. *Halm mattor* anskaffas och inläggas genom ovannämnda militärmyndigheters försorg.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Vid längre transporter eller vid stark köld må *dessutom* löshalm inläggas i vagnarna, därest den militärmyndighet, som planlägger transporten, eller transportbefälhavaren så finner erforderligt.

Dessa bestämmelser torde dock huvudsakligen få anses gälla militärtransporter av *större omfattning* (d. v. s. då ett flertal tåg äro för transporterna erforderliga, varvid tågsätten till större delen bestå av till persontransport inredda godsvagnar), och sålunda knappast äga tillämpning på här anmärkta transporter.

Beträffande *järnvägsmyndighets skyldigheter* föreskrives, att densamma skall i god tid sammanföra, rengöra och utrusta den rullande materiel, som erfordras för rekvirerad transports utförande. Vid transporter under den *kallare årstiden* böra, såvitt möjligt, utslutande med värmeapparater försedda vagnar komma till användning, samt sådana vagnar i god tid uppvärmas. Vagnar, som icke äro försedda med värmeapparater, skola om möjligt förvärmas.

Huru hava nu dessa reglementariska bestämmelser av vederbörande myndigheter iakttagits under den gångna vinterns militärtransporter.

Under den gångna vintern hava för fälttjänstövningstransporter framförts omkring 75 extra militärtåg. Frånsett några mindre anmärkningar (huvudsakligen mot uppvärmningen), hava dessa transporter varit i stort väl planlagda och utförda. Särskilt synes detta hava varit fallet vid VI. arméfördelnings fälttjänstövningstransporter, varom ock arméfördelningschefens till kungl. järnvägsstyrelsen framförda erkännande vittnar.

Det andra slaget av militärtransporter, som under vintern förekommit, har varit *förflyttning av truppförband från utrustnings- till tjänstgöringsorterna.*

Dessa transporter hava varit anordnade, *dels* — i ett fåtal fall — av kungl. järnvägsstyrelsen, *dels* — i flertalet fall — av vederbörande trafikbefäl på distrikten.

Det är mot några av de sistnämnda transporterna och huvudsakligen mot transporterna till och från övre Norrland, den 29—31 januari, som mera graverande anmärkningar blivit riktade.

Av de gjorda undersökningarna synes mig framgå, att beträffande militärbefällets planläggning av ifrågavarande transporter samt tågrekvisitioners avgivande intet är att erinra, vilket ock av kungl. järnvägsstyrelsen vitsordas.

Något skäl för militärbefälet, att genom medförande av flätade halmmattor minska kölden i vagnarna, har icke förefunnits, enär gällande reglemente förutsätter sådana anordningar erforderliga, endast då *vagnar utan värmeledning* tagas i anspråk.

Av såväl militärmyndigheternas som kungl. järnvägsstyrelsens undersökningar synes mig därjämte vara fastställt, att de i åberopade tidningsnotis lämnade uppgifter om missförhållandena äro delvis överdrivna, men att dock, tyvärr, berättigade klagomål kunna anföras mot uppvärmningen i vissa vagnar.

De tillfällen, då temperaturen i vissa vagnar nedgått så lågt

(delvis under fryspunkten), att vistelsen i desamma måste anses hava varit hälsovådlig, torde sålunda huvudsakligen hava varit,

dels 2-timmarsfärden mellan Boden och Morjärv, då tågsättets 6 sista vagnar gingo utan uppvärmning, vilket enligt vad kungl. järnvägsstyrelsen framhållit kunnat förebyggas genom större förutseende hos vederbörande stationsbefäl,

dels under 4-timmarsfärden mellan Brännberg och Åsträsk, då å nedgående tåget värmeledningen till de sista vagnarna måste avstängas, emedan ångfinkan gått varm.

Sistnämnda fel avhjälpes dock så snart ske kunde genom att närmast till hands varande ångfinka med extratåg fördes trupptåget till mötes.

Att i övrigt uppvärmningen i flera av vagnarna *icke* varit tillfredsställande, synes mig även vara fullt konstaterat, men anser jag mig böra framhålla, att man vid militärtransporter vintertid, åtminstone icke vid sådan av större omfattning, av lätt förklarliga skäl icke kan påräkna så hög värme i vagnarna, som i den allmänna trafiken är fallet.

Anledningarna i *här* föreliggande fall till den otillfredsställande uppvärmningen äro att söka *dels* i den exceptionellt starka kölden, som vid tillfället var rådande, *dels* i att vagnar av äldre typer med visserligen felfria, men under sådan köld ej nog effektiva värmeanordningar kommit till användning.

I vilka fall det senare kunnat undvikas och vilka järnvägsmyndigheter, som härför bort eller kunnat vidtaga åtgärder, torde vara vanskligt att bedöma. Det vill dock synas, som om vederbörande trafikbefäl, på grund av att de ifrågavarande vagnarna av äldre typer förut under vintern utan anmärkning från militärbefälets sida varit i användning vid militärtransporter, icke tillräckligt beaktat, att dessa vagnar kunde vara olämpliga vid transporter under så sträng köld, som i föreliggande fall varit rådande.

Beträffande interpellantens till mig riktade fråga, om jag erhållit meddelande om de svåra förhållanden, under vilka vissa värnpliktiga, som varit kommenderade i övre Norrland, fått resa, har jag att svara, att några rapporter i denna sak vid tidpunkten för interpellationens framförande icke kommit mig tillhanda.

Den interpellationen bifogade tidningsnotisen hade däremot redan före interpellationens avgivande kommit till min kännedom.

Interpellantens andra fråga lyder: »Ämnar herr statsrådet vidtaga åtgärder för att förebygga, att de värnpliktiga framdeles utsättas för samma fara.»

Mitt svar å denna fråga blir följande:

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, hava de *militära* myndigheterna *icke* haft någon skuld i vad som passerat, varför någon föreskrift berörande de militära myndigheterna icke visat sig erforderlig.

Där de anförda klagomålen vid den verkställda undersökningen visat sig berättigade, har felet berott — vilket ock kungl. järnvägsstyrelsen påpekat — *dels* av brist på omtänksamhet hos viss järn-

Scar å interpellation.
(Forts.)

vägspersonal, *dels* av rena missöden med materielen och *dels* av att den vagnmateriel, som använts, till stor del utgjorts av sådan av äldre modell med mindre effektiv värmeledning än i modernare materiel.

Kungl. järnvägsstyrelsen har emellertid *dels* fäst distriktsförvaltningarnas uppmärksamhet på vikten av vagnarnas noggranna förvärmning och uppvärmning *under* transportererna, *dels* hemställt om bestämmelser att militära myndigheter skola i god tid före rekviderade trupptransporters verkställande erhålla meddelande om, huruvida möjlighet förefinnes att verkställa transportererna i väl uppvärmda vagnar, eller, om på grund av bristande tillgång på materiel så icke skulle vara förhållandet, en uppgift om, huru många vagnar i erforderliga tåg kunna erhållas fullt uppvärmda, mindre väl uppvärmda eller icke alls uppvärmda, varigenom beredes möjlighet för militära befälhavare att jämlikt föreskrifterna i reglemente för militärtransporter å järnväg vidtaga andra anstalter för truppens skyddande mot kyla. Någon hemställan i ärendet till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet synes mig icke påkallad, annat än i fråga om utfärdande av reglementariska föreskrifter på grund av vad som kungl. järnvägsstyrelsen sålunda framhållit.

Jag kan naturligtvis ej annat än uppriktigt beklaga de brister, som i fråga om berörda militärtransporter blivit konstaterade.

Med de lärdomar, som av vinterns omfattande militärtransporter vunnits och sedan kungl. järnvägsstyrelsen numera utfärdat ändrade bestämmelser angående sådana transporters utförande samt med tillämpning av kungl. järnvägsstyrelsens ovan omnämnda förslag angående ett intimare samarbete mellan militära myndigheter och järnvägsmyndigheter vid militära transporters planläggning och utförande vintertid, torde man emellertid få antaga, att berättigade anmärkningar mot trupptransporter vintertid hädanefter skola kunna undvikas.

Vidare yttrade

Herr Berg i Munkfors: Herr talman, mina herrar! Jag ber att till herr statsrådet få framföra mitt tack för det så utförliga och upplysande svar, som lämnats på min interpellation. I stort sett tror jag, att man kan säga, att det är tillfredsställande, då därav ju framgår, att saken har väckt så pass stor uppmärksamhet, att en grundlig undersökning har verkställts. För övrigt kan i alla fall sägas att även om det finns sådana där reglementariska föreskrifter och paragrafer om vilka krigsministern talade, som järnvägsstyrelsen har att gå efter, så är det dock ytterst nödvändigt, såsom också framgick av utredningen, att det blir ett mer intimt samarbete mellan de militära befälhavarna och järnvägsstyrelsen. Det framgick, att det brister mycket i fråga om att anordna dessa trupptransporter på sådant sätt, att man så långt möjligt verkligen tryggar sig för sådana ohyggligheter som dessa. Särskilt framgick det

enligt tidningarnas referat under förhöret i Boden, att där fanns en t. f. stins, som för sin del ansåg, att det var överraskande varmt i de vagnar, där manskapet höll på att frysa ihjäl. Och när en stationsskrivare, som skulle följa med till Morjärv, sade åt honom, att det var så kallt i vagnarna att manskapet fryser ihjäl, om icke någonting åtgöres, så svarade denne stins, att tåget måste i väg i alla fall, det hjälper icke, det får gå hur det kan. Det är givet, att ett sådant förfarande icke kan tolereras och sådana rent av omänskliga tjänstemän få icke i fortsättningen ha ledningen av trupptransporter. Vi lågo väl ändå icke i krig, om vi ock måste rusta för krig. Även om dessa utryckningar måste företagas mycket hastigt, så var väl ändå uppgiften att skydda manskapet under vägen också en stor och viktig uppgift. Om tåget hade behöft stanna någon timme i Boden, så hade väl det i stort sett icke inverkat menligt på saken. Sådana reflexioner måste man göra, då man hör, hur dessa förhållanden ha gestaltat sig. Med tanke på den undersökning, som gjorts och de erfarenheter som vunnits, hoppas jag för min del, att detta skall väcka ett varmt intresse även hos de militära befälhavarna att för framtiden förebygga ett uppreparande av denna sorgliga händelse.

Jag ber än en gång att få till herr krigsministern uttala mitt tack för det lämnade svaret.

Herr Staaff: Herr talman, mina herrar! För det första fäste jag mig vid en detalj, men en nog så viktig detalj, i det av herr statsrådet avgivna svaret. Det yttrades där, att sjukprocenten efter den ifrågavarande transporten hade varit 3 %. Är det icke så, herr statsråd, att genomsnittssjukprocenten efter fälttjänstövningar endast brukar vara 1 %, och var det icke så, om jag icke misstar mig, att även efter de mycket ansträngande fälttjänstövningarna i Västergötland 1912 sjukprocenten dock höll sig till 1 %? Vid sådant förhållande synes det snarast vara betänkligt högt, om procenten stigit till 3 efter denna transport.

Herr statsrådet yttrade vidare, att bland anledningarna till det, som nu inträffat, också var den exceptionellt starka kölden. Ja, visst var det en exceptionellt stark köld, men vi måste tänka på, att uti de trakter, som det här är fråga om, en sådan köld eller något ditåt dock icke är någonting så oerhört ovanligt. Och när vi då ytterligare besinna, att trupptransporter, långväga trupptransporter och trupptransporter i Norrland under vintertid torde komma att bli någonting för vår armé ganska vanligt i och med den nya härordningen, då tror jag, att vi alla måste erkänna, att här föreligger en i sanning viktig sak, en sak, som kan betecknas såsom i och för sig synnerligen sorglig och tillika såsom innebärande en kraftig varning för framtiden.

Det är icke lätt att av den detaljerade framställning, som

Svar å interpellation.
Forts.)

vi här hört, omedelbart efter åhörandet bilda sig en klar och sammanfattad föreställning om det hela. Men utan — jag säger det uttryckligen — utan att vilja på något sätt påstå eller antyda, att i *detta fall* något fel från de militära befälhavarnas sida förekommit, så skulle jag dock vilja framställa ett spörsmål, om herr statsrådet ville godhetsfullt upptaga det till besvärande, som synes mig tränga sig på en vid betraktandet av dessa omständigheter. Och det spörsmålet är: då en militär befälhavare får i uppdrag att leda en trupptransport på detta sätt, hur pass stor är då denne militäre behållhavares självständiga myndighet, är han ovillkorligen skyldig att föra fram truppen från utgångspunkten till den föresatta ändpunkten eller skulle han, om oförutsedda omständigheter under resan inträffade, som innebure fara för manskapets hälsa, själv kunna avbryta resan och lägga in manskapet på en station, därest sådan möjlighet stode till buds? Eller, som jag också kan uttrycka det, innebär den militära plikten i detta fall, att denna befälhavare under fred skall fullgöra en sådan transport på det sättet, att han för fram manskapet *levande eller dött* till bestämmelseorten? Jag säger det uttryckligen: det är icke någon anklagelse, som jag framställer i detta fall, ty det kan jag icke göra, jag kan icke påstå, att jag har någon bestämd övertygelse om, huruvida något fel här föreligger från militärbefällets sida. Men vad jag gärna ville veta det är: om det hade varit så, att befälhavaren tydligt och klart sett, att här förelåg en fara för manskapets hälsa, hade han haft rätt, eller hade han icke haft rätt att i sådant fall för manskapet eller en del av manskapet avbryta resan och inlägga det på en station, i händelse detta låte sig göra?

Chefen för lantförsvarsdepartementet, herr statsrådet Mörcke: Herr talman! Med anledning av den siste talarens yttrande skall jag endast be att få säga, att den siffra, jag nämnde såsom sjukprocent, nämligen 3 %, icke var anfordrad av mig såsom låg, utan att den endast var ett citat ur järnvägsstyrelsens försvar och sålunda ett uttryck för vad den ansåg därom. Jag anser icke siffran låg.

Vad den andra direkt till mig ställda frågan beträffar, huruvida jag anser en tågbefälhavare befogad att, om så svåra förhållanden uppstå bland truppen med avseende å köld och dylikt, att dess hälsa riskeras, om han äger rätt att avbryta färden, så kan jag svara, att han obetingat har denna rätt. Absolut skulle han hållas om ryggen, om han företog sig en sådan sak. Men på grund av vad som kommit fram i denna sak tror jag verkligen icke, att det förelåg så farliga omständigheter, att tågbefälhavaren borde ingripa. Därför har jag ej ansett, att det militära befälet här har begått något fel.

Herr Thorsson: Jag vill icke yttra mig om, huruvida de

militära myndigheterna i förevarande fall kunnat handla på annat sätt, än de gjort, men då herr statsrådet i sitt svar uttalade, att han ej för sin del ville tillskriva dem någon skuld i detta fall, så vill jag säga, att, då de militära myndigheterna med dessa vagnar företagit trupptransporter under mildare temperatur, så kunde den fordran, ställas på dem, att de redan från första början skulle kräft andra och varmare vagnar. Om nu, såsom järnvägsstyrelsen har antytt, det saknades möjlighet att effektuera även ett sådant krav, så skulle jag gent emot detta vilja säga, att den erfarenhet jag haft av distribueringen av tillgänglig järnvägsmateriel, även för den vanliga trafiken, är den, att ju längre man kommer uppåt, ju sämre järnvägsvagnar består staten, och fastän jag är skåning, så skulle jag ej alls sett illa på, om kungl. järnvägsstyrelsen hade tagit några av de vagnar, som gå i transport mellan Malmö och Lund, och låtit allmänheten en gång mellan Malmö och Lund, mellan Göteborg och Stockholm eller mellan Stockholm och Södertälje känna på, att vi vid statsbanorna även ha sämre materiel. Järnvägsstyrelsen hade varit bättre försvarad, om den inför klagomål, som hade framställts av allmänheten över obekväma transport mellan dessa nära liggande platser, hade förklarat: allmänheten får i dessa tider nöja sig med att resa i sämre vagnar, ty vi ha skyldighet att transportera värnpliktiga så och så många mil uti den och den temperaturen, och då ha vi en viss skyldighet att sörja för, att dessa värnpliktiga få bättre uppvärmning i vagnarna. Jag vill för min del icke som riksdagsman skriva under på, att järnvägsstyrelsen haft mindre skyldighet att sörja för uppvärmningen i de vagnar, där man transporterar trupp, än att sörja för uppvärmningen i de vagnar, som upplåtas för allmänheten. Att icke truppen kan äga rätt att kräva lika bekväma vagnar — ja, äga rätt kan den — men att järnvägarne icke kunna vid transport av trupp tillförsäkra varje man samma kubikutrymme som resande, under normala förhållanden äga rätt att kräva, är en sak för sig. Men truppen kan med fullt fog kräva, att den ej på grund av sådana anordningar, som här vidtagits, skall behöva sätta hälsa och liv på spel. Om detta blir dyrt, så måste naturligtvis riksdagen taga konsekvenserna därav. Det kan ej hjälpas. Framför allt har jag ansett det vara min skyldighet att inlägga en gensaga mot den uppfattning, som jag till och med fann framskynta i herr statsrådets resonemang, att man icke kan äga rätt att kräva samma värme i de vagnar, där man skall transportera trupp, som man äger rätt att kräva i de vagnar, där man transporterar allmänheten, detta naturligtvis under förutsättning att transporten sker under den tid, när det är nödvändigt att hålla vagnarna uppvärmda. Jag har inte alls haft och har inte heller någon erinran att göra mot att man transporterar truppen i mindre bekväma vagnar, blott man sörjer för att icke genom en uraktläthenhet ifråga om uppvärmningen man sätter de värnpliktiges liv och hälsa på spel. Nu vill jag hoppas att den inträffade händelsen, som är av så allvarlig

Svar å interpellation.
(Forts.)

Star å interpellation. art, skall tvinga de militära myndigheterna och järnvägsmyndigheterna till samarbete i syfte att i fortsättningen förekomma dyliga ledsamheter.
(Forts.)

Herr Olofsson i Digernäs: Herr talman! Jag kunde gärna ha avstått från att uppträda sedan herr Thorsson nu haft ordet. Han framhöll nämligen ungefär detsamma som jag tänkte säga. Det är nämligen så att de gamla sämre utrustade vagnarna skickar man upp till Norrland och det inte bara när det gäller militärtransporter utan även när det gäller att frakta annat folk. Jag tror det är en bakvänd ordning, i synnerhet på vintern. De gamla omoderna vagnarna borde man tänka på att använda i södra Sverige, i det mildare klimatet och inte använda dem just i Norrland, där vi ha så kalla vintrar. Jag ville endast understryka vad den föregående ärade talaren härvidlag sagt att det är en bakvänd ordning detta. I stället för att skicka upp gamla, utslitna vagnar borde man skicka upp moderna och bättre vagnar, synnerligast vintertid.

Herr Öberg instämde häruti.

Herr Vahlqvist: Herr talman! I likhet med ett par föregående talare måste också jag betona, att det hade varit på sin plats att järnvägsstyrelsen ordnat så, att bättre materiel för militärtransporterna hade använts just i de trakter, där behovet är så stort. Det är helt naturligt att transporten kan bli svår under där rådande kalla väderleksförhållanden. Och jag undrar huru det skulle gått om det gällt verklighet. Det är inte angenämt att tänka sig stora truppmassor av vilka, då de komma fram till bestämmelseorten 3 till 4 eller kanske ännu högre procenttal måste intaga sjuksängarna i stället för att stå i leden där de bäst behövas. Jag håller före att man måste tänka på detta och man får lov att söka förebygga att sjukdomsprocenten blir så stor av den orsaken.

Jag begärde ordet med anledning av det uttalande som herr statsrådet gjorde eller rättare med anledning av hans referat av järnvägsstyrelsens utredning. Järnvägsstyrelsen synes mig där vilja göra troligt att de två dödsfall som inträffat icke kunna skrivas på denna sorgliga trupptransport. Det må nu så vara, att det är svårt att bevisa att dödsfallen berodde på de förkylningar, som de värnpliktiga ådrogo sig. Men jag påstår å andra sidan att ingen läkare vågar försäkra, att icke denna transport med de ådragna förkylningssjukdomarna, framkallat ett katarralt tillstånd i luftvägarna, som naturligtvis berett en synnerligen lämplig jordmån för andra sjukdomsälstrande mikroorganismer. Det är därför ganska sannolikt att förkylningen är grundläggande för den lunginflammation som inträdde en vecka efteråt och sedan ledde till döden.

Beträffande det andra fallet, den tuberkulösa meningiten,

kan man kanske säga, att det skulle ha inträffat ändå, och det är ju möjligt. Men även där vågar jag påstå att den ned-sättning i kroppskrafterna, som den värnpliktige ådrog sig genom förkylningen, i alla fall har predisponerat för denna åkomma. Även i detta fall kan man således icke med absolut visshet påstå att icke även transporten har varit bidragande orsak till såväl sjukdomen som döden.

Liksom den föregående ärade talaren hoppas jag emellertid att vad som skett, även om det varit en dyr läxa, måtte giva anledning till att för framtiden förebygga ett upprepanande av vad som nu inträffat.

Herr Liljedahl: Herr talman! Jag skall blott be att få säga ett enda ord om likheten inför lagen. Nu är det av undersökningen klart, att det militära befälet var oskyldigt till detta. Men om det varit motsatsen, om skulden legat hos militärbefälet, *då* hade vederbörande befälhavare blivit ådömd ett mycket strängt disciplinstraff för en sådan upprörande vanvård av truppen. *Nu* är av undersökningen konstaterat, att orsaken till denna vårdslöshet, detta gränslösa lättsinne, kan återföras till bestämda personer inom järnvägsbefälet, men de få inte något straff utan blott en påpekning om att det bör för framtiden bli bättre. Sådant finner jag upprörande och stridande mot kravet på likhet inför lagen.

Herr Staaft: Herr talman! Jag uttalar min tacksamhet till herr statsrådet för hans tillmötesgående att besvara den av mig under debatten framställda frågan och jag finner med tillfredsställelse att svaret utföll så som jag hoppats, nämligen att han för sin del ansåg det vara militärernas rätt och följaktligen också deras plikt att för den händelse några omständigheter under en trupptransport inträffa som innebära tydlig fara för manskapets hälsa, i sådana fall på eget bevåg vidtaga nödiga skyddsåtgärder, även om de skulle bestå i ett avbrytande av resan.

Emellertid kan det ju vara tvivelaktigt, huruvida denna uppfattning verkligen är så undantagslös hos militärerna som man skulle önska. Och när man tänker på att militärerna, helt naturligt förresten, äro vana att särdeles gärna förutsätta svart på vitt, förutsätta tydliga och klara order eller reglementsbestämmelser, då kan det irrågasättas, huruvida det icke skulle vara lämpligt att de bestämmelser rörande trupptransporter, som herr statsrådet för oss återgivit, kunde utvecklas med några föreskrifter även rörande de skyldigheter, som finnas *under själva* trupptransporten. Jag är verkligen inte fullt säker på att det för varje underordnad militär, som verkställer en sådan transport, står fullkomligt klart, att han äger en sådan självständig rättighet och därmed följande skyldighet, som herr statsrådet här har förklarat sig anse honom äga. Jag vågar hemställa till övervägande, huruvida det inte kunde vara skäl i att just med avseende på de

Svar å inter-
pellation.
(Forts.)

Svar å interpellation. (Forts.) ymnigt förekommande trupptransporter i de norra trakterna, som vi hädanefter kunna vänta, något revidera sagda bestämmelser i antydd riktning.

Herr Höglund: Den förklaring som herr krigsministern här avgav innebär en högst sensationell bekräftelse i stort sett på de meddelanden rörande denna sorgliga sak, som förekommit i pressen. Man verkligen häpnade, när man hörde denna redogörelse, över ett sådant hänsynslöst åsidosättande av manskapets hälsa och kanske till och med liv, som här fått passera. Och man frågar sig: om dylikt är möjligt redan vid trupptransporter under fredstid, hurudant skall det då komma att gestalta sig i händelse ett verkligt vinterfälttåg eventuellt skulle en gång bli nödvändigt?

Jag kan inte alldeles dela den ärade interpellantens tillfredsställelse med det svar som här givits. Det var visserligen utredande och ur den synpunkten nog så värdefullt att få, men jag måste med herr Liljedahl uttala att det verkar rent upprörande att man låter sig nöja med att endast avge en dylik förklaring. Det synes mig som om man i stället borde hålla en verklig räfst med dem som här äro ansvariga, vare sig felet nu är att söka bland järnvägsbefälet eller hos militärbefälet, eller — vilket jag tror är fallet — bland bådadera kategorierna. Ty efter det sista uttalande som herr krigsministern hade till svar på herr Staaffs fråga förefaller det mig som om militärbefälet har haft rätt att avbryta transporten, när dessa vidriga förhållanden inställde sig.

Jag tror också, att om det hade varit så att militärbefälet fått resa i samma klass, i samma vagnar, som truppen, vilket inte lär vara fallet, så kanske man hade ställt större anspråk på uppvärmningen av tåget. Ja, en ganska allmän mening skall säkert stå bakom mig när jag säger det, att man borde dock kräva någon mera räfst ifrån vederbörande myndigheters sida i detta fall än vad nu ägt rum. Man får verkligen icke handskas på det sättet i framtiden med de värnpliktiga, som nu skett genom detta sorgliga och hela landet upprörande »dödståg».

Herr Christierson: Herr talman! Jag tror att den här saken är sorglig nog i sig själv utan att man behöver blanda in några för den egentligen främmande moment, och när den siste ärade talaren försöker att göra detta till en för de militära myndigheterna misskrediterande sak, tror jag det är ett synnerligen olämpligt uppträdande här i kammaren. Och jag vädjar härvidlag till kammarens ledamöter, som äro vana att sakligen bedöma föreliggande frågor. Vi ha under denna mellantid mellan interpellationens framställande och dess besvarande i tidningarna läst ganska utförliga redogörelser över förhören, och när vi sedan till denna vår kunskap i saken lägga det intryck som vi fått av herr statsrådets svar, så får jag verkligen säga att det

fordras — jag ville nästan säga — en något stark mage för att påstå på rak arm att en stor del av felet ligger hos de militära myndigheterna. Man bör åtminstone med något exempel visa detta.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Sedan vill jag säga till herr Staaff det, att om herr Staaff t. ex. hade varit militärbefälhavare på detta tåg, vad skulle herr Staaff gjort när tåget lämnat stationen, sedan järnvägsbefälet utan vidare blåst av det? Är det herr Staaffs mening att militärbefälhavaren skulle ha stoppat tåget? Han kunde inte veta att ängfinka icke var med i tåget och att om en timme eller ett par skulle verkningarna därav göra sig kännbara. Skall han sedan där ute på linjen vid den lilla stationen stiga av med sin trupp? Jag tror att denna hans ställning och en annan persons ställning i sådant förhållande är så svår, att i nio fall av tio skulle han — och det skulle en civil göra såväl som en militär — taga den mindre risken, d. v. s. försöka att komma fram. Och vi få dock icke förbise, att i den militära uppfostran ingår dock detta som en viktig beståndsdel att icke alltför mycket taga hänsyn till svårigheterna. Jag tror sålunda, att det är icke riktigt lämpligt vid det här tillfället åtminstone att komma med dessa synpunkter, utan att de göra sig kanske bättre under andra förhållanden.

Jag vill instämma med herr Liljedahl i hans synpunkter. Jag anser, att det är just där som ansvaret skall läggas, och jag skulle också vilja hoppas, att ansvaret skall utkrävas. Vi leva i en synnerligen kritisk tid. Det finns ingen, och allra minst kungl. järnvägsstyrelsen och dess underordnade, som kan garantera, att icke vi också komma att behöva försvara oss. Då tycker man, att under en sådan tid skulle dessa myndigheter, om de än annars som vi veta ganska litet, tänka på att järnvägarna en gång kunna behöva användas för stora trupptransporter, göra sitt allra bästa, att de skulle känna på sig, att nu fordrar nationen av oss, att vi också göra vår plikt. Men man får verkligen av undersökningen det intrycket, att järnvägsförvaltningen resonerar så: ja, trupptåg som trupptåg; det är precis som under djupaste fred; komma de fram så är det bra, göra de det icke, så är det bra ändå. Det är, jag skulle nästan vilja säga, en till gränsen av ansvarslöshet gående uppfattning, som bör på något sätt framkalla ansvar. Om man frågar sig: när trupptåg beställda 14 dagar i förväg icke kunna effektueras, hur skulle det då ställa sig, om det vore mobilisering och trupptågen voro rekvirerade icke 14 dagar utan kanske bara 14 timmar i förväg? Ja, jag tror för min del och hoppas, att då kanske det skulle gå litet bättre, därför att de militära myndigheternas järnvägstabeller då komma till användning i stället för de civila. Men det är ju givet, att järnvägsförvaltningen måste till det yttersta se till, att järnvägarna kunna fylla även denna uppgift. Det talas om att ett av de mest glänsande prov på organisation och styrka, som det tyska riket visat under sin prov-

Svar å interpellation.
(Forts.)

ningstid, var järnvägarnas prestationer, och om jag icke minns fel, torde de för detta sitt arbete ha rönt erkännande i en särskild utmärkelse från högsta ort. När man då jämför förhållandena här hemma, blir man högst bekymrad. Men jag vill säga det, att kanske alla dessa missförhållanden som här blottats äro ett resultat av, att här i riket förut ingen människa tänkt på, att vi kunde behöva gå i krig under vintern, utan vi ha alltid inrättat oss för sommaren. Nu kom den första varningen. Vi må i likhet med doktor Vahlqvist hoppas, att den varningen skall vara tillräcklig och överallt åstadkomma den väckelse som är behöflig.

Herr Höglund: Herr talman! Jag ber att få lämna herr Christiernsons personliga utfall mot mig åt sitt värde. Jag kan emellertid icke underlåta att konstatera det nöjsamma i att se en partikamrat till mig uppträda som de militära myndigheternas riddare i detta fall och motivera det med det uttrycket, som jag tror kommer att bli ett bevingat ord, att det ligger i den militära uppfostran att ej taga någon hänsyn. Det ordet fällt i detta sammanhang karakteriserar verkligen sin man utan någon vidare kommentar.

Jag vill vidare säga, att av herr krigsministerns förklaring fick jag också först den uppfattningen, att man här hade att närmast anklaga järnvägsbefälet i denna sak. Men när herr krigsministern sedan själv på herr Staaffs fråga svarade, att militärbefälet hade haft rätt att avbryta resan, då är det väl icke för mycket sagt att som jag gjorde säga, att man må fördela ansvaret mellan järnvägsbefälet och det militära befälet. Det står jag fast vid.

Herr Christiernson: Jag skall be kammarens ledamöter erinra sig, att de ord, som herr Höglund nu lade i min mun, har jag icke fällt, som det nog skall visa sig vid protokollets granskning, som jag skall ägna vederbörlig uppmärksamhet åt.

Vidare skall jag be att få påpeka, att herr Höglund säger, att han ingen hänsyn vill taga till vad jag nu yttrat. Det är dock en ny sed i denna kammare, att man på det viset bemöter och avfärdar folk. Och jag tror, att om herr Höglund skall få något inflytande och gehör i denna kammare, så får han nog slå in på en annan väg, när det gäller att bemöta och vinna gehör. Jag har bara konstaterat detta, att man icke har på någon punkt visat, att de militära myndigheterna brustit i sin skyldighet. Interpellanten har icke ansett, att han kan göra det påståendet. När det då göres ett naket påstående i den andra riktningen, men jag bara konstaterar detta, så tycker jag, att det är väl något tidigt att därför göra mig till militarismens riddare. Men det är ju givet, att ett sådant yttrande gör sig alldeles utmärkt i en publikation som heter Stormklockan. Jag förmodar, att det är icke fällt, detta yttrande, för kammaren utan för nämnda publikation.

§ 3.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet herrar *Palmstiernas* och *Sandlers* på kammarens bord liggande motion nr 252.

§ 4.

Bevillningsutskottets härpå föredragna betänkande nr 29 bordlades åter.

§ 5.

Ordet begärdes nu av

Herr Palmstierna, som yttrade: Herr talman! Det upplystes i dag av bevillningsutskottets ordförande under vårt sammanträde där, att talmanskonferensen skulle ha beslutat, att riksdagsarbetet skulle så ordnas under den kommande tiden, att sista plenum före pingst skulle hållas fredagen den 21 maj, men att därefter kamrarna åter skulle sammanträda den 26 maj för gemensamma voteringar, och så skulle arbetet fortfara under den veckan bortemot den 30 maj och kanske därutöver. Jag har också hos kammarens talman erfarit, att detta meddelande är fullt riktigt. Man får då här omedelbart en frukt av att Kungl. Maj:t formligen vräkt propositioner över riksdagen i riksdagens sista timma. Vad följd detta får för åtskilliga av riksdagens ledamöter i denna kammare är ju alldeles uppenbart. Här finns mer än en — och jag som är stockholmare och icke alls lider av saken kan ju yttra mig om det — här finns mer än en av kammarens ledamöter, som härigenom kommer i mycket tråkiga förhållanden. För personer med knappa inkomster och med familj som skall underhållas och som kanske skola bekosta arbetskraft tillkommer nu, att de icke blott efter den 15 maj icke ha något arvode utan dessutom skola bekosta resa fram och tillbaka från hemmet. Det förefaller mig dock, att ett sådant förhållande kräver rättelse för framtiden, så att ekonomiska umbäranden av denna beskaffenhet icke skola utkrävas av många av kammarens ledamöter.

Nu vill jag för min del, herr talman, vördsamt hemställa till talmanskonferensen, om den icke kunde taga detta ärende under förnyat övervägande, innan något officiellt meddelande i frågan kommer till kamrarna. Det kunde väl ändå vara så, att propositioner, som icke äro av den trängande beskaffenhet att de skola framtinga ett sådant förhållande, kunde få vila på bordet över några månader till nästkommande år. Och är det alldeles omöjligt, att man dock skulle kunna göra en undersökning, huruvida icke — kanhända grundlagen lägger absolut hinder; det är kanske t. o. m. sannolikt — men om dock icke resekostnadsersättning kunde beredas åt dem, som på grund av de gemensamma voteringarna tvingas att komma hit tillbaka igen. Det förefaller mig,

Ang. tidpunkten för riksdagsarbetets avslutande.

Ang. tidpunk-
ten för riks-
dagsarbetets
avslutande.

att hela detta förhållande ropar om att en ändring måste komma till stånd, och man vill hoppas, att man även på andra sidan i detta hus måtte behjerta denna sak till ett kommande år.

(Forts.)

Med herr Palmstierna förenade sig herrar *Berg* i Munkfors och *Olsson* i Rödningsberg.

Härefter anförde

Herr Thorsson: Herr talman! Jag vill till den kraft och verkan det hava kan understryka vad herr Palmstierna sagt. Men jag vill även ur rent konstitutionell synpunkt framhålla, hur oriktigt det är, att Kungl. Maj:t, som ju har ett avsevärt inflytande på gången av riksdagens arbete, på det sättet leder och ordnar detta arbete, ty det kan icke sägas annat än att av den ordning, i vilken Kungl. Maj:t väcker sina förslag, beröres ju också riksdagens arbete. Vi hade i statsutskottet redan före påsk hunnit så långt med behandlingen av alla ärenden, att vi rent av vore utan sysselsättning omedelbart före påsk. Men efter den 30 april har Kungl. Maj:t kommit in till riksdagen med icke mindre än 22 propositioner. Om riksdagens ledamöter skola ha den i grundlagen erkända motionstiden, kunna ju utskotten icke behandla dessa 22 propositioner förrän efter den 15 maj. Är det riktigt och försvärbart att på detta sätt ordna om riksdagsarbetet, så att icke riksdagens ledamöter skola ha den dem i grundlagen tillerkända rätten att väcka förslag som föränledas av propositionerna? Om vi nu i utskotten skulle behandla dessa propositioner, som det heter när de avlämnas, grundlagsenligt, så skulle vi ju, såsom jag förut antytt icke kunnat behandla dem förrän 15 dagar efter sedan de avlämnats, ty vi måste vänta först för att se vilka ändringsförslag som komma fram. Men det har blivit på det sättet, att ärenden, på vilkas framgång Kungl. Maj:t tvivlar, de skola just förhalas till det sista ögonblicket, därför att då stå riksdagens ledamöter färdiga att resa hem, och då förslagen pressas igenom det ena efter det andra, utan att riksdagens ledamöter få tillfälle att sakligt och grundligt pröva de föreliggande förslagen. För att få detta system avvisat skulle riksdagen helt enkelt avsluta sina sammanträden den 15 maj och vägra behandla de ärenden som förekomma därefter. Det vore det enda sättet att lära Kungl. Maj:t att komma fram med sina förslag i tid. Men så länge talmanskonferensen bugar sig inför Kungl. Maj:t, och så länge riksdagen lägger ryggen i 45 graders vinkel inför samma majestät samt sitter kvar och arbetar efter den lagliga tiden, så länge kommer aldrig Kungl. Maj:t att sluta med att bära fram propositioner efter den tid, då vanlig hänsyn till riksdagen skulle bjuda Kungl. Maj:t att avstå därifrån.

Herr vice talmannen D. Persson: Herr talman! Jag har begärt ordet, emedan jag ansett, att jag borde i viss mån försvara

talmanskonferensen, ty herr Palmstierna började sitt yttrande med att säga, att talmanskonferensen *beslutat*, att sista arbetsplenium före pingst skulle äga rum den 21 maj, och att riksdagen sedan åter skulle sammankomma till gemensamma voteringar den 26. Det är visserligen sant, att talmanskonferensen har kommit överens om, att så skall ske. Någon beslutanderätt har den naturligtvis icke, men vi hava beräknat, att det är omöjligt att kunna få ärendena avgjorda fortare än på den tiden. Detta beror emellertid icke på talmanskonferensen.

Ang. tidpunkten för riksdagsarbetets avslutande.
(Forts.)

Herr Palmstierna önskade, att talmanskonferensen skulle taga frågan under ny omprövning. Förhållandena äro verkligen sådana, att även om ärendet remitteras tillbaka, kommer man icke till annat resultat. Vi hava gjort den beräkningen, att det kommer att kräva just denna tid. Jag vill härmed ingalunda försvara detta förhållande, utan tvärtom instämmer jag i de anmärkningar, som framställts mot att propositioner framkommit så sent. Vi hava ändå inom utskotten — åtminstone inom det utskott, jag närmast har att skaffa med nämligen jordbruksutskottet — nödgats fatta beslut i vissa frågor, innan motionstiden gått till ända, vilket naturligtvis, om man så vill, i viss mån är grundlagsstridigt. Vi fattade beslut i ett ärende, och sedan kom det en motion, så att vi måste taga upp ärendet på nytt igen, då vi voro tvungna att låta motionen få grundlagsenlig behandling.

Men det hjälper icke alls, att talmanskonferensen tager upp frågan på nytt, för så vitt man icke skulle försöka få fram ett beslut i kamrarna, att utskotten skola låta sina ärenden ligga, oaktat en hel del av dem äro behandlade och till och med gått till trycket. Detta är dock icke möjligt. Jag kan medgiva, att om det finnes kungl. propositioner, som utskotten ännu icke börjat behandla, kunde det vara skäl i att gå tillväga på detta sätt, men det finnes faktiskt ärenden, vilkas behandling inom utskotten är så långt framskriden, att man anser sig skyldig att låta saken ha sin gång, så att de få komma fram till kamrarna. Detta är, som sagt, icke alls beroende på talmanskonferensen utan på den omständigheten, att ärendena så sent inkommit till riksdagen.

Jag ville blott hava sagt detta, för att icke någon skall få den uppfattningen, att riksdagsarbetets försenande skulle bero på talmanskonferensen.

Herr Palmstierna: Jag vill säga, att med den aktning, som talmanskonferensen besitter i kamrarna, är det givet, att en överenskommelse i talmanskonferensen i regel plägar respekteras här, varför denna överenskommelses karaktär av beslut är så gott som given; det behöva vi icke diskutera närmare om.

Man bör icke i mina ord på något vis inlägga, att jag icke skulle vara besjälad av den uppfattningen, att kamrarna i denna ansvarsfulla tid icke fullt ut skola göra sin plikt och behandla de frågor, som komma från Kungl. Maj:t, och som för det politiska läget och annat äro av mycket betydelsefull beskaffenhet.

Ang. tidpunk-
ten för riksdagsarbetets
avslutande.
(Forts.)

Men jag vill göra en bestämd erinran mot att Kungl. Maj:t så att säga kastar in likt och olikt till riksdagen, lagförslag av den beskaffenhet, att de redan i förväg äro söndertrasade av lagrådet och nästan utan vidare avvisas av lagutskottet. Det är icke rimligt och rätt att komma med sådant i riksdagens elfte timme.

Jag vill ytterligare säga till herr vice talmannen: skulle man icke kunna taga i övervägande, t. ex. om de gemensamma voteringarna kunde äga rum före pingst och icke efter? Det är ju möjligt, att arbetet skulle kunna läggas på detta vis. Jag vill blott kasta fram saken, ty när man icke har någon allmän överblick över ärendena, kan man icke yttra sig med sakkunskap om detta. Men skulle det icke, särskilt om saken nu ligger, vara möjligt, att utskotten på torsdag kväll sutte och arbetade? Det är visserligen Kristi himmelfärdsdag, men såsom förhållandena utvecklats sig, får man minsann förlägga arbetet, där man kan. Jag sitter i en sakkunnigkommitté, där vi få arbeta även på helgdagarna, och riksdagens utskott hava även tidigare arbetat på söndagarna, när det varit brådslande.

Herr Hamilton: Man har icke rätt att rikta något klander mot talmanskonferensen, ty den har ju blott beräknat, hur lång tid som fordras för riksdagsarbetets avslutande, och jag förmodar, att den till grund för sina beräkningar lagt uppgifter från utskotten. Det får icke ifrågakomma, att ärenden icke underkastas en noggrann behandling isynnerhet som många av dem äro av synnerlig vikt. Till utskotten gör jag däremot en hemställan, om de icke skulle kunna tillgripa något överarbete eller till och med kvällsarbete för att få ärendena behandlade, så tidigt att vi skulle kunna bli färdiga före pingst. Såsom här framhållits av en aktad talare på Stockholmsbanken hava åtskilliga av oss på grund av ekonomiska omständigheter svårt att uppehålla sig här någon längre tid, när arvodet är slut. Svårt ställer det sig även för de lantmän, som nödgas resa hem över pingsten, att bekosta sin hitresa igen för att närvara vid ett fåtal ärendens behandling. Plikten bjuder dem att komma hit, och jag är övertygad om, att de skola göra så, fastän det är förenat med stora uppoffringar för dem. Kunde man emellertid ordna det så, att det verkliga arbetet vore slut före pingst, vore det en synnerligen stor fördel. Jag vågar därför göra en hemställan till utskotten att taga under övervägande, om de icke skulle kunna genom överarbete, genom kvällsarbete få sina utlåtanden färdiga i så god tid, att ärendena skulle kunna behandlas senast fredag eller lördag i nästa vecka.

Herr vice talmannen D. Persson: Jag begärde ordet återigen med anledning av, att herr Palmstierna uttalade en önskan, att talmanskonferensen skulle taga under övervägande, huruvida icke de gemensamma voteringarna skulle kunna företagas före pingst, och jag förmodar, att han menade, att det därigenom skulle kunna

beredas möjlighet för ledamöterna, åtminstone för många av dem, att resa till sina hem vid denna tid.

Jag vill emellertid fästa herr Palmstiernas uppmärksamhet på, att talmanskonferensen icke heller i detta avseende behärskar situationen, enär denna är beroende på kamrarnas beslut. Visserligen kan talmanskonferensen föreslå, att de gemensamma voteringar, som nu äro klara, verkställas före pingst, men jag vill här erinra, att vi hava en hel del frågor kvar obehandlade, som kunna bli föremål för och sannolikt också bliva föremål för gemensam omröstning, och jag undrar därför, om vi gjorde våra kamrater i kammaren någon tjänst med att besluta, att de gemensamma voteringarna skola verkställas före pingst.

Här skulle emellertid kunna göras en annan hemställan, och jag hoppas, att herr Palmstierna härvidlag är enig med mig. Detta skulle då vara en hemställan till oss själva här i kammaren att icke öda bort så mycket tid genom onödigt långa diskussioner. Vi få också påtaga oss ansvaret för, att det drager ut så långt på tiden med riksdagsarbetet. Man kan verkligen hysa den uppfattningen och jag för min del hyser den obetingat, att vi hålla onödigt långa anföranden och att vi tala onödigt många gånger i samma fråga.

Om man nu alltså hemställer till regeringen, att den må bättre iakttaga tiden för avlämnandet av sina propositioner, och vi sedan själva komme överens om att icke onödigt förlänga diskussionerna, så tror jag, att vi skulle komma till ett ganska lyckligt resultat i detta avseende.

§ 6.

Avgåvos följande nya motioner, nämligen av

herr *Gustafsson* i Brånsta, nr 253, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 196, med förslag till förordning om krigskonjunkturskatt; och

herr *Norman m. fl.*, nr 254, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 143, angående anslag till främjande av nykterhet och motarbetande av dryckenskapens följder.

Ifrågavarande motioner bordlades på begäran.

§ 7.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar;

nr 87, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändring i villkoren för åtnjutande av det Ostkustbanans aktiebolag beviljade låneunderstöd;

nr 88, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av visst område av Ljungbyheds övningsplats m. m.;

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en tandpoliklinik vid flottans station i Stockholm;

nr 90, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition i fråga om rätt för ordinarie tjänstemän, som befordrats till revisor i kammarrätten, att för ålderstillägg tillgodoräkna sig viss föregående tid i annan statstjänst;

nr 91, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar i avseende å utgifterna för kapitalökning, i vad dessa angå under civildepartementet hörande utlåningsfonder.

nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av ersättning för skada i vissa fall åt å statens järnvägars ångfärjor tjänstgörande järnvägs-, post- och tullpersonal;

nr 93, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användning av viss besparing å anslaget till 1914 års kurser i alkohologi och hälsolära;

nr 94, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av kronans rätt till danaarv efter förre skolläraren Johan Fredrik August Pettersson från Hjelminge i Gåsinge socken m. fl.;

nr 95, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärvande för Östersunds hospitals räkning av visst ägområde i Mjälle by i Frösö socken av Jämtlands län;

nr 96, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående det vissa anstalter tillkommande understöd för där intagna sinnesslöa, blinda dövstumma och fallandesjuka, som tillerkänts pensionstillägg eller understöd enligt lagen den 30 juni 1913 om allmän pensionsförsäkring;

nr 97, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av löneförhöjning åt vissa befattningshavare hos general-tullstyrelsen;

nr 98, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för kommunerna inom lappmarksföggeriet av Västerbottens län från skyldighet att välja ombud i markegångsnämnd m. m.;

nr 99, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss utfästelse till Stockholms stad rörande västra stambanans framdragande över den föreslagna s. k. Hammarbyleden; samt

nr 102, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användande av allmänna besparingar å riksstatens femte huvudtitel till modernisering av övningsbatteriet i exercishuset vid flottans station i Karlskrona m. m.

§ 8.

Till bordläggning anmäldes andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, nr 11, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående inrättande av ett statens tryckeri.

§ 9.

Herr talmannen gav härefter ordet till

Herr vice talmannen D. Persson, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att kammaren måtte besluta den ändringen i föredragningslistan för morgondagens plenum, att bland två gånger bordlagda ärenden bevillningsutskottets betänkande nr 29 uppföres näst efter samma utskotts betänkande nr 26 och att i övrigt ärendena må förekomma i den ordning, i vilken de äro uppförda på dagens föredragningslista.

Denna hemställan bifölls av kammaren.

§ 10.

Justerades protokollsutdrag.

§ 11.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Sommelius* under 2 dagar fr. o. m. den 21 maj.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,45 e. m.

In fidem
Per Crowvall.