

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1917.

Andra kammaren.

Nr 17.

Fredagen den 9 februari.

Kl. 3,30 e. m.

## § 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 3 innevarande februari förda protokollen.

## § 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Att ledamoten av riksdagens andra kammare, borgmästaren *E. v. Hofsten* lider av halsfluss och på grund därav sedan några dagar varit och fortfarande någon tid är oförmögen att bevista riksdagens sammanträden, intygas på heder och samvete.

Stockholm den 9 februari 1917.

*Fritz Kaijser,*  
med. dokt.

## § 3.

Herr statsrådet *Vennersten* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 40, angående ersättning till kronoombud vid vissa ecklesiastika boställssyner;

nr 41, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 6 § i lagen om kyrkofond den 9 december 1910; och

nr 45, angående viss nedsättning av sockerskatten.

Dessa propositioner blevo på begäran bordlagda.

## § 4.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 1, 3 och 13 samt bevillningsutskottets memorial nr 3.

## § 5.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

*Andra kammarens protokoll 1917. Nr 17.*

herr <i>Ericsson</i> i Åtvidaberg	under 2 dagar fr. o. m. den 10 febr.,
» <i>Johanson</i> i Gäre	» 6 » » » 10 »
» <i>Rune</i>	» 7 » » » 10 »
» <i>Röing</i>	den 12 febr.,
» <i>Lithander</i>	» 3 dagar fr. o. m. den 11 febr.,
» <i>Edén</i>	» 3 » » » 10 » och
» <i>Johansson</i> i Brånalt	» 8 » » » 13 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3,36 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

## Lördagen den 10 februari.

Kl 2,30 e. m.

### § 1.

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

### § 2.

Enligt den 3 i denna månad fattat beslut företogs nu val av sex revisorer för deltagande uti innevarande års granskning av statsverkets, riksbankens och riksgäldskontorets tillstånd, styrelse och förvaltning ävensom av tre suppleanter för dessa revisorer; och befunnos efter valförrättningarnas slut följande ledamöter av riksdagens andra kammare hava blivit utsedda till

#### *revisorer:*

herr *Anderson* i Råstock,  
» *Larsson* i Västerås,  
» *Linders*,  
» *Olofsson* i Digernäs,  
» *Olsson* i Blädinge och  
» *Pettersson* i Bjälbo,

var och en med 166 röster; samt

#### *suppleanter:*

herr *Janson* i Kungsör,  
» *Sommeliuss* och  
» *Kristensson*,

var och en med 144 röster.

Ordningen mellan suppleanterna bestämdes, sådan den finnes här ovan angiven, genom lottnings.

### § 3.

Vidare anställdes val av dels tjugufyra valmän för utseende av revisorer och revisorssuppleanter för granskning av riksbankens av-

delningskontors i landsorten räkenskaper och förvaltning, dels och sex suppleanter för dessa valmän; och utsågos därvid till

*valmän:*

herr *Andersson* i Grimbo,  
» *Andersson* i Skivarp,  
» *Bengtsson* i Norup,  
» *Ekman*,  
» *Erlansson*,  
» *Hage*,  
» *Helger*,  
» *Ingvarson*,  
» *Jonsson* i Hå,  
» *Larsson* i Västerås,  
» *Magnusson* i Tumhult  
» *Magnusson* i Kalmar,  
» *Mossberg*,  
» *Nilsson* i Antnäs,  
» *Persson* i Tofta,  
» *Persson* i Norrköping,  
» *Runefors*,  
» *Rydén* i Malmö,  
» *Röing*,  
» *Sundström*,  
» *Vennerström*,  
» *Widlund*,  
» *Zetterstrand* och  
» *Öberg*,

var och en med 137 röster; samt

*suppleanter:*

herr *Anderson* i Knapasjö,  
» *Eklund*,  
» *Kahlström*,  
» *von Hofsten*,  
» *Olsson* i Rödningsberg och  
» *Andersson* i Gävle,

var och en med 121 röster.

Ordningen mellan suppleanterna bestämdes, sådan den finnes här ovan angiven, genom lottning.

§ 4.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästföregående två paragrafer omförmälda valen.

§ 5.

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

till lagutskottet propositionerna:

nr 40, angående ersättning till kronoombud vid vissa ecklesiastika boställssyner; och

nr 41, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 6 § i lagen om kyrkofond den 9 december 1910; samt

till bevillningsutskottet propositionen, nr 45, angående viss nedläggning av sockerskatten.

### § 6.

Vidare föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 1, angående regleringen av utgifterna under riksstatens första huvudtitel, innefattande anslagen till kungl. hov- och slottsstaterna; och blev utskottets i nämnda utlåtande gjorda hemställan av kammaren bifallen.

### § 7.

Härefter föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 3, angående regleringen av utgifterna under riksstatens tredje huvudtitel, innefattande anslagen till utrikesdepartementet.

#### *Punkten 1.*

Kammaren biföll utskottets hemställan.

#### *Punkterna 2 och 3.*

Lades till handlingarna.

#### *Punkterna 4—19.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

### § 8.

Herr statsrådet *Vennersten* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 46, angående statsbidrag för lindring av fraktkostnaderna vid transport av majs till vissa delar av Norrland samt till Gottland.

Nämnda proposition bordlades på begäran.

### § 9.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» gjorda framställning i fråga om anslag för anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar; och begärdes ordet därvid av

*Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.*

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)

Herr Bogren, som yttrade: Herr talman, mina herrar! På hemställan av järnvägsstyrelsen har Kungl. Maj:t av riksdagen begärt ett anslag av 13 miljoner kronor till anskaffande av rullande materiel. Framställningen tillstyrkes av statsutskottet, som därvid hänvisar till den utredning, som återfinnes i den kungl. propositionen. Det är alldeles själviallet, att när riksdagen år efter år beviljar ett sådant anslag till större eller mindre belopp, måste man fråga sig: huru är det ställt med vår rullande materiel, hur många lok ha vi, hur många vagnar av den och den typen, vilka av dessa äro i förstklassigt skick, vilka äro i försvarligt skick att kunna göra linjetjänst, vilka äro ägnade huvudsakligen för stationstjänst och vad är värdet av den rullande materielen av olika typer? Går man till den kungl. propositionen, finner man icke svar på någon av dessa frågor. Där står endast, att behovet av lok är minst 87, varav det begäres 60, att det behöves 324 personvagnar, varav man begär 44, och att behovet av godsvagnar utgör 1,000, varav begäras 600.

Vidare gör man sig en annan fråga: till vilken grad utnyttjas den rullande materielen? Man skulle gärna önska en utredning om, hur stor del av användningstiden loket är i linjetjänst och stationstjänst eller står på verkstaden eller inne i stallarna. Innan man ökar materielens myckenhet, är det naturligtvis av yttersta vikt, att man får veta, hur den användes. Därom erhålles endast den upplysning, som herr statsrådet lämnar i statsverkspropositionen, då han säger, att materielen varit procentuellt mer utnyttjad 1916 än föregående år. Men denna upplysning är ju icke tillfyllest. Då får man det rådet att gå till den redogörelse, som kungl. järnvägsstyrelsen lämnar i sin årsberättelse, den gula boken. Ja, herr talman, jag har lytt det rådet, men jag råder knappast någon att gå den vägen för att få klarhet i saken, ty det karakteristiska för dessa räkenskaper är just den oklarhet, som präglar desamma i yttersta grad. Man finner icke en tillstymmelse till inventärieförteckning, till ett balanskonto, till ett vinst- och förlustkonto, utan tabellerna och kolumnerna stå uppradade bredvid varandra utan den ringaste överskådlighet. Man får i denna gula bok reda på, att vi ha så och så många lok, som äro under 25 år gamla, och att anskaffningskostnaden för dem varit så och så stor, att vi ha så och så många godsvagnar och passengerarevagnar, som äro under 25 år, och att anskaffningskostnaden för dem, som äro över 25 år, varit så och så stor etc. Ja, vad beträffar vagnar, som vi köpte för 25 år sedan, vill jag fråga, om man rimligtvis kan upptaga anskaffningskostnaden för dem som tillgång nu. Detta är väl det egendomligaste bokförings-sätt man kan drömma om, åtminstone skulle det ögonblickligen utdömas av varje enskild företagare. Man kunde väl ha rätt att fordra att få veta, hur många lok och vagnar av de olika typerna, som äro fullt tjänstbara, hur många som äro mindre goda, och hur många, som äro odugliga. Det enda vi få veta är, att man slopat och skrotat ner så och så många vagnsskrov, och att man lyckats sälja skrot för så och så mycket, och att detta tillförts förnyelsefonden.

Men, mina herrar, det var egentligen icke om denna bristande

överskådlighet av statens tillgångar härvidlag, dessa tillgångar som förvaltas av järnvägsstyrelsen under namn av rullande materiel, det var egentligen icke härom jag skulle yttra mig, utan om sättet för anskaffningen av dessa anslag till den rullande materielen. I den kungliga propositionen talas det om att dessa medel, dessa 13 miljoner kronor, äro att betrakta såsom en ökning av statens kapitaltillgångar och därför böra bestridas med lånemedel. Men är detta, mina herrar, verkligen fallet, ökar det statens kapitaltillgångar att vi ersätta utslitna lokomotiv, ersätta utslitna vagnar? En var av herrarna som har ett spår med industri att göra, har reda på att man årligen avsätter för slitning så och så mycket. En sund industriman avsätter årligen en viss summa till förnyelsefonden, så att han kan underhålla maskiner och inköpa nya då så kräves, och det är det enda riktiga att gå så till väga. Statens järnvägar balansera med en fond, som kallas förnyelsefonden; men efter vilka principer tillföres något till denna fond? Det är omöjligt att få reda härpå. Jag har gått igenom sida efter sida i den gula boken och har icke blivit klok på det i annan mån, än att jag erfarit att för år 1915 gav Kungl. Maj:t direktiv att öka avsättningen till förnyelsefonden med 250,000 kronor. Men varför just med 250,000, varför icke med 150,000 eller 100,000; vilka principer ligga till grund för bildandet av fonden? Och för resten, när man finner att förnyelsefonden varierar — den håller sig omkring 4—5 miljoner — och ser att behovet av rullande materiel går till 17,500,000 kronor, då frågar man: vad är det för mening för en affär med en förnyelsefond på 4 miljoner, då det kräves 18 miljoner? Vad är det för mening att ståta med så och så stort överskott till statskontoret och så taga detta överskott, dessa 13 miljoner, och betäcka löpande utgifter — låt vara till avlöning av sina tjänstemän — då man icke har något till det första ändamålet, nämligen till underhåll av den löpande materielen? Nej, det skall man låna pengar till. Mina herrar, på den tiden då svenska riksdagen hade bestämmanderätten över statens finanspolitik, då var det god kutym att icke låna pengar till annat än produktiva statsändamål. Nu föreslås — och vi ha år efter år gått in härpå — att låna pengar för rullande materiel. Vi ta järnvägarnas överskott av driften till statens allmänna utgifter; vad blir det annat än att låna pengar för att betäcka t. ex. försvarskostnaderna eller lönerna, vartill dessa överskottsmedel från järnvägarna användas?

Jag vill ha sagt detta för att betona, huru jag känner mig upprörd — och det är icke först i år som jag erfar den känslan — över användningen av lånemedel för att därmed betäcka det väsentliga av kostnaderna för rullande materiel vid järnvägarna. Jag hemställer, huruvida icke regeringen skulle finna det skäligt att föreskriva järnvägsstyrelsen att avsätta utav trafikmedel så och så mycket årligen till förnyelsefonden, så att denna fond komme i den nivå som erfarenheten visat vara erforderligt för att den skall täcka behovet icke allenast av underhåll utan även av nyanskaffning av materiel.

Då säger man: men när det är fråga om att öppna en ny järn-

*Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.*

*(Forts.)*

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

vägslinje, då kan man icke rimligen begära, att förnyelsefonden skall skaffa materiel till denna. Nej visst icke. Det är heller icke kutymen. Denna materiel till nya linjer tages på de särskilda anslag, som för ändamålet av riksdagen beviljas.

Jag har velat nämna detta även för att fästa statsutskottets uppmärksamhet på de synpunkter, som jag här i korthet anför. Statsutskottet säger nämligen: »Beträffande sättet för anskaffande av ifrågavarande medel kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.» Jag hoppas, att statsutskottet icke går lånevägen och föreslår, att vi skola underhålla vår rullande järnvägsmateriel och ersätta slitaget med lånemedel, då järnvägsdriften lämnar så stort överskott, att vi mycket väl därmed kunna förnya och underhålla vår materiel.

Jag har intet yrkande.

Härefter anförde

Herr Winberg: Herr talman, mina herrar! När jag har begärt ordet vid behandlingen av denna punkt, så är det icke för att framföra något annat yrkande än det, vartill utskottet kommit. Men det är för att framhålla en del omständigheter, som förekommit under det senaste året vid det verk, vars anslagsfråga vi nu här behandla, av den beskaffenhet, att jag anser, att de icke utan vidare kunna förbigås, när man kommer in på frågor, som röra det verket.

Om vi se på statsverkspropositionen, så finna vi, att det är ganska betydande belopp, som äskas för innevarande år till här ifrågavarande verk. Jag skall villigt medgiva, att under nu rådande rent exceptionella förhållanden bör man icke vara allt för njugg i fråga om anslag till detta verk, och jag anser, att det är riksdagens skyldighet att i största möjliga utsträckning bevilja nödiga medel för att detta verk skall på ett tillfredsställande sätt kunna upprätthålla de kommunikationer, som vi för närvarande äro i så stort behov av. Men just därför anser jag också, att det är ytterst nödvändigt, att riksdagen har någon garanti för att icke vederbörande ledning vid detta verk vidtager dispositioner, som direkt motverka de strävanden, som riksdagen vill främja genom de rätt så rikliga anslagen, nämligen att kunna hålla trafiken uppe utan alltför omfattande rubbningar. Enligt mitt förmenande har under det gångna året förekommit en del omständigheter, som ingalunda tyda på ett så synnerligen klokt handhavande av en del ärenden vid statens järnvägar, omständigheter, som i synnerligen hög grad enligt mitt förmenande inverkat menligt på möjligheten att hålla trafiken uppe vid den intensitet, som för närvarande kräves. Jag behöver naturligtvis icke här framhålla vad jag påpekade redan under en debatt förra året, att jag visst icke ser problemet så enkelt, att statens järnvägar skola under alla förhållanden även de mest exceptionella, utan vidara kunna fullgöra de krav, som allmänheten ställer på desamma. Det är klart, att trafikkapaciteten har en gräns, och när man kommit till den gränsen inträder helt naturligt mer eller mindre omfattande rubbningar. Det är sålunda



icke därom någonting att säga. Men *just därför*, att vi för närvarande röra oss uppe vid den gränsen, så är det dubbelt betydelsefullt, att man också utnyttjar alla möjligheter för att kunna hålla trafiken i sin jämna gång.

Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.

(Forts.)

Den huvudsakliga anledningen till att jag begärt ordet är den, att jag velat göra en helt liten kortfattad resumé över det sätt, varpå kungl. järnvägsstyrelsen under senare tid handhaft vissa personalärenden vid statens järnvägar, ett sätt, som enligt mitt förmenande mycket ogynnsamt inverkat på möjligheten att åstadkomma största möjliga trafikkapacitet. Jag skall här ej ingå på några vidlyftiga detaljer. Låt mig endast ge en liten kortfattad resumé av vad som hänt.

Jag behöver då först bara erinra om den uppseendeväckande händelsen, att under februari månad förra året ett visst antal av den extra personalen på de norrländska sektionerna nödgades tillgripa arbetsnedläggelse för att söka tvinga sig till en förhöjning i den då utgående dagavlöningen, som i vissa fall utgjorde endast 2: 60 per dag. Det är betecknande för systemet, att ehuru en framställning om denna förhöjning ingick redan i december månad och ehuru det borde stå klart för varje människa, att redan under den då rådande exceptionella dyrtiden en avlöning av 2: 60 å 2: 75 per dag var fullkomligt omöjlig att existera på — det är, säger jag, betecknande för systemet, att oaktat allt detta vederbörande icke kunde lämna svar på denna framställning förrän den 4 februari 1916. Jag skall icke ingå på problemet om det berättigade eller icke berättigade i den av personalen vidtagna arbetsnedläggelsen — det är ett problem som väl får diskuteras i annat sammanhang — men jag vill endast påpeka, att det enligt mitt förmenande icke är en förutseende politik av ledningen för ett verk att till den grad, som här skedde, nonchalera framställningar, som inkomma och som enligt allt att döma måste anses så fullt befogade som denna, och därigenom riskera, att sådana avbrott i arbetet och störningar i trafiken komma till stånd som här blev fallet. Ty det är klart, att detta drabbar icke bara den övriga personalen vid verket, utan det drabbar även allmänheten i form av mer eller mindre omfattande trafikstockningar. När sedan detta inträffat, gick vederbörande distriktsförvaltning i författning om en ökning av dagavlöningen med 20, 40 och 50 öre, olika på olika platser. Men samtidigt genomfördes den begränsningen, att de arbetare, som icke uppnått 21 år, skulle åtnjuta en 25 öre lägre dagavlöning än de övriga, vadan alltså den genomförda löneregleringen i viss utsträckning blev ganska illusorisk.

I mars månad ingick organisationen, svenska järnvägsmannaförbundet, till järnvägsstyrelsen med en hemställan om att ordna den icke ordinarie personalens löneförhållanden, en framställning, som upptog synnerligen blygsamma belopp. Det är också betecknande, att svaret på denna framställning, som inlämnades i mars, kom först den 11 augusti förra året, sedan en ytterligare arbetsnedläggelse kommit till stånd i en annan del av landet. Under tiden hade emellertid järnvägsstyrelsen gått i författning om att vidtaga en ytter-

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.*

(Forts.)

ligare justering av de lönebelopp som fastställts, med resultat att man i stort sett stannade vid status quo. Det blev en förhöjning med 5, 10 och 15 öre på några platser, men i övrigt bibehöll man de belopp som fastställts i februari månad. Trots de blygsamma krav, som uppställt i organisationens framställning, kunde alltså denna naturligtvis icke bifallas.

Verkningarna av denna lönepolitik läto icke länge vänta på sig. Den 2 augusti inträffade en ny arbetsnedläggelse i södra distriktet, vilken nådde sin kulmen den 18 i samma månad, då 800 à 900 av den extra personalen nedlagt arbetet. Jag skall icke heller här inlåta mig på, huruvida den strejkande personalen uppträtt på ett sådant sätt, som taktiskt kan försvaras. Det finns ingen anledning för mig att gå in därpå, ty jag är icke någon speciell taleman för denna personal. Endast det vill jag säga, att om taktiska missgrepp därvid blivit begångna, så är det svårt att döma däröver. Det hela var dock en rent spontan yttring från en underbetald arbetargrupp, som fått klart för sig, att ingenting annat hjälpte för att genomdriva skäliga avlöningsförhållanden än att tillgripa det medlet. Men jag lämnar därhän, vilka synpunkter man lägger på den principfrågan. Emellertid om det är möjligt, att anmärkningar kunna göras mot den parten ifråga om taktiskt uppträdande, så är jag fullkomligt på det klara med, att minst lika grava anmärkningar kunna riktas mot järnvägsförvaltningen vis à vis dess sätt att sköta frågan. Ty man icke endast dekreterade, att denna personal, som nedlagt arbetet, förverkat sin anställning vid statens järnvägar, utan man förklarade också, att den förverkat all rätt för hela sin återstående levnad att få någon anställning vid statens järnvägar, utan man förklarade också, att man lämnade, blev det nära nog omöjligt för dessa arbetare att erhålla arbete inom landet, varför en hel del av dem måste emigrera. Alldeles speciellt betecknande ifråga om samarbetet mellan arbetsgivareintresset vid statens verk och det rent enskilda arbetsgivareintresset är ett uttalande i en skrivelse, som verkställande direktören för vårt lands enskilda järnvägar i augusti utsände till sina järnvägsförvaltningar. Där uppmanar nämligen ifrågavarande verkställande direktör de enskilda järnvägsförvaltningarna att icke i sin tjänst antaga personer, som hade varit anställda vid statens järnvägar och där deltagit i arbetsnedläggelse, och han säger, att om ett sådant uppträdande iakttages från de enskilda järnvägarnes sida, då har man från statsbaneförvaltningen lovat ett motsvarande solidariskt uppträdande. Om detta uttalande är med faktiska förhållandet överensstämmande — uttalandet får givetvis stå för ifrågavarande verkställande direktörs egen räkning — så måste man säga, att här har man på ett synnerligen olämpligt sätt inom ett av statens verk från dess ledning demonstrerat så speciella arbetsgivarsynpunkter, att jag måste brännmärka det såsom olämpligt och otillständigt.

Jag skall icke närmare ingå på alla de svårigheter, som statsbaneledningen, personalen och allmänheten varit utsatta för på grund av den halsstarriga ståndpunkt järnvägsstyrelsen intagit gent emot denna strejkande personal. Det är tillräckligt att erinra därom, att

till och med den utanförstående allmänheten på vissa platser så bestämt och enhälligt har reagerat mot styrelsens tillvägagångssätt, att det t. ex. på en sådan plats som Nässjö var fullkomligt omöjligt att driva upp en bostad för den sedan intagna personalen, som kom i den strejkandes ställe, eller att få någon att åtaga sig att laga deras mat, varför förvaltningen måste gå i författning om att anställa en särskild marketentare för att den nyengagerade personalen skulle få något att äta. En dylik spontan yttring av samtliga medlemmar i ett helt samhälle utgör enligt mitt förmenande det allra bästa beviset för att statsbaneledningen här gått till överdrift, då det gällt att förfölja en arbetaregrupp, som ansett sig tvingad att vidtaga en sådan åtgärd som en arbetsnedläggelse.

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.*

(Forts.)

Frågar man nu, vad huvudanledningen var till att förvaltningen i detta fall intog en så exstrem ståndpunkt, så har från den sidan framhållits för det första, att man icke så där utan vidare kan gå med på att ens resonera med en personal, som till den grad glömt sin samhörighetskänsla med ett statens verk, att den tillåter sig tillgripa arbetsnedläggelse, och framför allt gick det icke an för disciplinens upprätthållande. Jag måste då för min del framhålla, att det är ett något egendomligt sätt de ledande männen inom olika statsförvaltningsområden använda för att hävda statens så kallade överhöghet, och framför allt, att det är ett synnerligen olämpligt sätt att befrämja disciplinen att gå så tillväga som man här gjort. Det synes mig också mycket anmärkningsvärt, att staten såsom arbetsgivare till den grad som här skett ställer sig fullkomligt oersonlig gent emot krav, som i dessa tider måste anses vara så befogade som dessa voro, och det samtidigt som man tillåter livsmedelsjobbare och redare och allt vad de heta att pungslå både den svenska allmänheten och staten på hundradubbelt det belopp som det här var fråga om för att få denna fråga löst på ett tillfredsställande sätt.

Vad disciplinen beträffar måste jag säga, att här har man verkligen åstadkommit ett alldeles förvånansvärt resultat. Det har varit den allmänna uppfattningen, att statsbanepersonalen har varit en kår, över vilken den svenska allmänheten nästan kunde vara stolt. Men nu har man, på grund av de otillfredsställande löneförhållandena som gör att man måst taga sekunda vara ifråga om arbetskraft, kommit till den ståndpunkten, att nästan allt vad disciplin heter under vissa tider varit i fullständigt upplösningstillstånd, och det är en uppfattning som icke bara jag hyser utan som bekräftats även från befälshåll i så pass skarpa ordalag, att icke någon torde vilja förneka det. Nu anser jag, att man icke bara för tillfället härigenom berett den stora allmänheten ofantligt mycket obehag genom stockningar och rubbningar i trafiken och den övriga personalen förlängd tjänstgöring och olidliga förhållanden i många avseenden, utan man riskerar också att för framtiden fullständigt bryta sönder och riva ned de ganska tillfredsställande förhållanden, som varit rådande inom statsbanepersonalen såsom kår betraktad.

Man har också vidare anfört som skäl till att det för staten skulle vara omöjligt att gå med på någon som helst reglering av den

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

icke ordinarie personalens löner, att den ordinarie personalens lönefråga ligger under utredning, och att innan denna blir klar, ingenting kan göras åt saken.

Jag gratulerar den svenska allmänheten, om ledningen för svenska statens affärsdrivande verk och regeringen skall anlägga så extremt formalistiska synpunkter på frågan som dessa under de rent exceptionella omständigheter, varunder vi nu leva, och säga, att vi anse visserligen, att de krav, som här framställas, äro befogade och att däremot rimligen inga invändningar kunna göras med hänsyn till de nuvarande levnadsomkostnaderna, men vi kunna icke göra något åt saken. Den ordinarie personalens lönefråga är under utredning; det kommer att dröja årtal, innan denna utredning är klar, men innan den blir färdig kunna vi icke heller göra något beträffande den icke ordinarie personalens löneförhållanden. — Hur tro herrarna, att tillståndet inom ett verk skall bli, om man följer sådana riktlinjer? Icke kan väl den tillfälliga arbetskraft, som söker sig till ett statens verk taga hänsyn till svårigheterna att ordna löneförhållandena. De kräva att få en lön, som står i rimligt förhållande till rådande levnadsomkostnader, och om de icke få en sådan lön, taga de icke anställning i verket. Följden måste då bli, antingen att detta verk blir utan personal eller också att i viss utsträckning personalen måste rekryteras av sådana element, som hava svårt att få anställning på annat håll. Men är det verkligen dit man vill komma, att vid ett så viktigt verk som statens järnvägar personalen skall rekryteras av sådana individer, som icke kunna få anställning på annat håll, då måste jag säga, att den lönepolitiken blir för svenska staten en synnerligen dyrbar historia, mångdubbelt dyrare än om man försökt ordna lönefrågan på ett för personalen tillfredsställande sätt.

Jag skall icke tala om allt det obehag i form av ökad tjänstgöring för den ordinarie personalen och därmed förknippade omständigheter, som givetvis varit en följd av denna vederbörandes lönepolitik för den extra personalen. Jag skulle kunna anföra, huru som man i vissa fall fått arbeta oavbrutet 30, 36 ända till 38 timmar i sträck, men sådant börjar nu bli så vanligt inom en del av statens verk, åtminstone statens järnvägar, att det kanhända skulle verka enformigt att åter igen komma fram med sådana exempel. Därför skall jag ej göra det. Jag skall bara giva en liten resumé av sakens senare utveckling för att sedan komma fram till en avslutning.

Man var fullt på det klara med, att såsom förhållandena mot slutet av förra året utvecklats sig, det var av största betydelse såväl för förvaltningen som personalen och allmänheten att få lönefrågan för den icke ordinarie personalen på något sätt ordnad och att man måste råda bot på även en del andra missförhållanden, som voro rådande i verket och gjorde den nästan omöjligt att ordna rekryteringen. Svenska järnvägsmannaförbundet ingick i slutet av förra året till järnvägsstyrelsen med hemställan, att man skulle genomföra en löneförhöjning för den icke ordinarie personalen, och vari man för den extra och tillfälliga personalen begärde en daglön av 4—5 kronor per dag, beroende på de olika dyrortsgrupper, som

järnvägarna äro indelade i, en framställning, som med hänsyn till nu rådande livsmedelsförhållanden måste anses synnerligen blygsam. Järnvägsstyrelsen svarade i sak avvisande och förklarade, att den ingenting kunde göra. Den skulle längre fram verkställa utredning, men för närvarande kunde den intet göra. En förnyad framställning i ärendet av järnvägsmannaförbundet har tills dato icke ens blivit besvarad.

*Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Det är icke blott ur personalens synpunkt jag vill trycka på dessa oeffterrättlighetsförhållanden, utan lika mycket ur synpunkten av statens och allmänhetens intressen. Ty bliva ej dessa frågor inom närmaste framtiden ordnade, kommer det alldeles säkert att här utveckla sig ett förhållande, som blir fullkomligt olidligt, och som kommer att göra, att det antingen blir ett upprepande av dessa spontana yttringar från vissa grupper med vidtagande av arbetsnedläggelse eller en systematisk avfolkning av detta statens verk. Den yngre personalen, de mera kraftiga utav den åtminstone, måste se till att komma ifrån ett verk, där det är omöjligt att få en dräglig avlöning för utfört arbete. Det är det jag anser vara det mest farliga för statsverket och allmänheten.

Jag bör också kanhända i sanningens intresse tillägga, att, ehuru jag med de anmärkningar, jag här framfört, givetvis i första rummet har måst vända mig mot ledningen av statens järnvägar, det nog icke är statsbaneledningen ensam, som bär skuld för det oeffterrättlighetstillstånd, som i vissa avseenden härvidlag råder. Herr civilministern får nog taga på sig en god anpart av detta ansvar, icke bara därför, att han formellt här i riksdagen svarar för allt, som rör statens järnvägar, utan också därför att det i rätt stor utsträckning beror på honom, att hela lönefrågan för detta verks vidkommande förts in i en återvändsgränd, varur det för närvarande nästan är omöjligt att få den tillbaka.

Jag anser sålunda, att då riksdagen det ena året efter det andra går att bevilja så rikligt tilltagna anslag för trafiken vid statens järnvägar, då måste den också kräva några garantier för att ej genom okloka åtgärder från vederbörande ledning man vidtager sådana dispositioner, som direkt motverka möjligheterna att i görligaste utsträckning hålla trafiken i gång och förekomma stockningar. Det är sådana åtgärder jag anser hava under det gångna året förekommit från statsbaneledningens sida, och de få icke återupprepas. Om de återupprepas, lär det icke komma att hjälpa, hur rundligt riksdagen beviljar anslag till rullande materiel. Trafiken kan icke enbart upprätthållas genom rullande materiel; personalfrågan är en minst lika viktig faktor i det avseendet.

Ja, herr talman, jag nämnde redan, då jag började mitt anförande, att jag icke begärt ordet för att framställa annat yrkande än det, vartill utskottet kommit, och med den bestämda reservation, som jag uttalat, att det är riksdagens rättighet att se till, att den har garantier för, att icke sådant återupprepas i samma utsträckning som skett under det förflutna året, som jag här andragit beträffande ordnandet av personalförhållandena vid statens järn-

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

vägar, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets här föreliggande förslag.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Sydow: Herr talman, mina herrar! Jag skall till en början be att få lämna ett par upplysningar i anledning av den förste ärade talarens anförande. Han fann det mindre lämpligt, att man på budgeten beviljade stora belopp till rullande materiel, då förhållandet är det, att statens järnvägars lokomotivpark till stor del är bokförd till ett värde, som den i själva verket ej har. Han menade, att man i stället borde slå in på den bogen att skaffa rullande materiel genom större avsättning till förnyelsefonden.

Det är alldeles riktigt, att statens lokomotivpark för närvarande innesluter ett ganska stort antal maskiner, som äro föråldrade och oekonomiska för driften. Järnvägsstyrelsen har också haft sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande. Förnyelsefonden började avsättas 1911, vill jag minnas. Dessförinnan hade någon sådan avsättning icke ägt rum; man hade endast slopat försliten materiel och avfört den ur räkenskaperna. Vid närmare granskning har nu befunnits, att om statens lokomotivpark skall hållas uppe i det värde, vartill den är bokförd, skulle det krävas mycket större avsättning till förnyelsefonden. Järnvägsstyrelsen har också verkställt en ingående utredning i syfte att uträkna det belopp, som skulle för sådant ändamål erfordras, och ingick i slutet av förra året till Kungl. Maj:t med framställning om ökad avsättning till förnyelsefonden för ifrågavarande ändamål. Det rörde sig, om jag icke missminner mig, om ett belopp av omkring 10 miljoner kronor. Järnvägsstyrelsen hade tänkt sig denna ökade avsättning fördelad på en tidrymd av fem år. I samband med att taxorna i slutet av förra månaden höjdes, föredrogs också denna järnvägsstyrelsens framställning. I princip gillades styrelsens uppfattning, och Kungl. Maj:t beslöt en ökad avsättning till årets förnyelsefond av 2 miljoner kronor, vilken summa tänkts skola utgå under en följd av år. Det önskemål, den förste ärade talaren framfört, är sålunda redan till väsentlig del genom Kungl. Maj:ts beslut tillgodosett.

Jag ber nu att få övergå till herr Winbergs anförande. Herr Winberg anser sig hava berättigad anledning till anmärkningar mot det sätt, varpå från statens järnvägars lednings sida personalärendena handhåfts. Han har givit, vad han kallar, en resumé över vad som i det avseendet förekommit under det sistförflutna året. I vissa avseenden tror jag, att den tål vid en ganska stark korrigering för att ge en verklig bild av förhållandena. Jag skall i korthet be att få lämna några upplysningar.

Som herrarna erinra sig, inträffade i februari i fjol vid norra distriktet en bromsarstrejk. Dessa herrar ansågo sig underbetalda. Jag skall nu helt öppet erkänna, att denna strejk, hur oberättigad den som sådan än kan vara, dock måste ses mot bakgrunden av ett mindre lämpligt förfarande från tjänstemän vid en lokalförvaltning.

Det är mycket riktigt, att i december månad från personalens sida gjorts framställning om löneförhöjning. Tjänstemannen vid lokal-förvaltningen hade låtit denna framställning ligga utan att föra den vidare. Den kom icke till järnvägsstyrelsens kännedom förrän i sammanhang med den redan utbrutna strejken. Vid prövning av framställningen befanns den vara i åtskilliga avseenden berättigad, och personalens krav gingos i viss utsträckning till mötes. Så avslutades också den strejken. I det sammanhanget gjordes en allmän reglering av den extra personalens avlöning, däri inbegripna en del förmåner, som icke utgå i form av kontant ersättning.

*Aug. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)*

Så gick tiden, och så kom augusti månad. Då utbröt helt plötsligt en strejk å västra distriktet. Herr Winberg ansåg sig vara berättigad att beteckna denna strejk såsom ett spontant uttryck för missnöje hos en underbetald personal. Han nämnde icke några siffror och utvecklade ej heller närmare sitt påstående. Nu är emellertid förhållandet det, att, sedan extra personalens avlöningsförmåner av järnvägsstyrelsen — det ligger inom dess befogenhet — reglerats, befunnos denna personals löner ligga ett utomordentligt litet steg under den lägst avlönade ordinarie personalens avlöningsförmåner. Skulle ytterligare en reglering uppåt ägt rum, skulle det ha inträffat, att den extra ordinarie personalen, den yngsta och i allmänhet ogifta personalen, kommit att i avlöningshänseende ligga över den ordinarie personalens av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt bestämda avlöningsförmåner. Och sådant lär icke kunna vara lämpligt.

Nu vet jag mycket väl, att herr Winberg har fört en alldeles särskild politik, han har oförbehållsamt avslöjat den i sin egen publikation »Signalen». Det är som bekant fråga om en förnyad provisorisk löner reglering för den ordinarie personalen, som kommer att föreläggas denna riksdag. Nu säger herr Winberg i sin tidning: »Ja, om vi först pressa statsmyndigheterna att reglera den extra ordinarie personalens löneförmåner, så att de ligga över den ordinarie personalens, då kommer detta att ha ett bestämt inflytande på riksdagens ställning, när det gäller att bestämma den ordinarie personalens avlöning.» Hans ord i det avseendet i en artikel, som heter »Strejk eller massuppsägning», kunna ej misstydass. Jag frågar mig, om en sådan politik är värd att understödjas.

Vid bedömandet av frågan, om personalen är underbetald eller ej, bör man kanske något taga hänsyn till en jämförelse med de stora enskilda järnvägsförvaltningarna. Där har under sista året försiggått en reglering av lönerna, i vilken personalen själv varit medbestämmande. Den extra ordinarie personalens vid statens järnvägar löneförmåner ligga emellertid hela vägen något över dessa löner vid de stora trafikförvaltningarna. Med detta har jag ingalunda velat säga, att den extra ordinarie personalens löner under nu rådande dyrtid kunna anses vara tillfredsställande, men jag har ansett det vara fullkomligt klart, att järnvägsmyndigheterna, såsom frågan låg, icke gärna kunde göra annat än de gjort. Jag är också beredd att taga på mig fullt och helt ansvaret, som herr Winberg riktigt

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

även ville lägga på mig. Vad järnvägsstyrelsen gjort, har skett i intimt samarbete med mig.

Herr Winberg anförde vidare, att han ansåg det vara orätt, att den strejkande personalen ej återtagits. Detta spörsmål torde sammanhålla med problemet, huruvida överhuvud en järnvägstrejk kan anses vara berättigad eller ej, en fråga på vilken herr Winberg icke var benägen att ingå. För min del — och jag antager, att denna ståndpunkt delas av det stora flertalet även i denna kammare — anser jag, att statsmakterna måste ställa sig bestämt avvisande mot erkännandet av strejkrätt vid statsjärnvägarna. En sådan strejk har ett alltför djupt ingripande olyckligt inflytande på hela landet. Det skulle i själva verket betyda ett stoppande av all rörelse och inom riket ha lika stor, om ej större verkan, som blockaden av haven för närvarande har. I största utsträckning skulle en järnvägstrejk komma att drabba de mindre bemedlade klasserna, som ej hunnit skaffa förråd, framför allt i städer och dylika platser, där större folkmängd är hopad. Det blir med ett ord helt enkelt ett avklippande av själva landets livsnerv. Mot en sådan situation måste statsmakterna på det bestämdaste reagera.

Om man i likhet med mig menar, att den, som tager anställning i statens järnvägars tjänst, därmed också måste göra klart för sig, att han avsäger sig rätten till strejk, då tycker jag, att det endast är en naturlig följd därav, att den, som det oaktat strejkar, ej återtages i järnvägarnas tjänst. Och, även om man nu för tillfället skulle ha gått med på en sådan sak, tror jag, att det skulle vid en senare tidpunkt kunnat ha betänkliga följder icke endast ur disciplinär synpunkt. Jag har fått det bestämda intrycket, att den övervägande delen av järnvägsfolket icke alls var benägen att tillgripa dylika våldsamma åtgärder. En stor del av dem, som ändå drevos med, gjorde det av vad man inom dessa kretsar kallar kamratanda; halft tvingade gjorde de det. Skulle det nu visat sig, att statsmakten böjde sig och, så snart strejken var avblåst, inbjöd dessa strejkande att återtaga sitt arbete, då hade väl järnvägsfolket ganska lätt kunnat få den uppfattningen, att det icke är så farligt med en järnvägstrejk, att man icke riskerar annat än att gå arbetslös en kort tid för att sedan bli återtagen. Jag tror, att det är nyttigt, om statsmakterna bestämt säga ifrån, att sådant kan och får icke förekomma.

Vad nu angår lönefrågan, har tidigare, vid förra riksdagen, diskuterats det läge, vari den kommit. För min del tror jag icke, att den, om man ser något längre, ligger olyckligt vare sig för järnvägsfolket eller för de övriga kommunikationsverkens personal därigenom, att man arbetar på att sammanföra dem i ett gemensamt avlöningsreglemente. Tvärtom kommer en sådan anordning att medföra lättare och tätare löneregleringar. Vi ha från Kungl. Maj:ts sida sökt göra vad vi kunnat för att för järnvägsfolket mildra verkningarna av uppskovet med den slutliga regleringen. År 1914 gjordes först en provisorisk lönereglering, den förbättrades vid förra årets riksdag, och inom kort kommer att på riksdagens bord ligga en framställning om än ytterligare förbättring av personalens löneförmåner.



Med dessa ord tror jag mig i det väsentligaste hava tillbakavisat de påståenden, som herr Winberg framställde mot järnvägsstyrelsen och mig.

*Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.*

(Forts.)

Herr Winberg: Herr talman! Herr civilministern vill gärna göra kringgående rörelser, och det har han enligt mitt förmenande gjort även i detta fall. Han förstår nog, vid vilken punkt det är för honom fördelaktigt att lägga huvudvikten, och vid vilken det är ofördelaktigt att uppehålla sig.

Jag har icke, som jag förut påpekat, gått in på principproblemet: strejk eller ej vid statens verk, men eftersom man nu kommit in på den saken, kan jag säga, att det lär aldrig lyckas någon regering, hur stark den än må vara, att lösa problemet så enkelt, att man endast *förbjuder* strejk. Det bästa sättet är väl i stället att vidtaga sådana åtgärder, att berättigade anledningar till missnöje ej kunna förefinnas.

Men det var ej detta, som jag närmast avsåg, utan den omständigheten att ett statens verk vidtagit anstalter för att för all framtid utestänga ifrågakvarande personer från samtliga statens verk och om möjligt också göra det omöjligt för dem att få arbete inom enskilt område. Den frågan är fortfarande obesvarad, och jag ville rätt gärna få svar från herr civilministern på följande spörsmål: För den händelse sådant förekommit, som jag relaterat, anser då herr civilministern, att ett sådant uppträdande från ledningen för ett statens verk står i överensstämmelse med den neutralitet och upphöjdhet över de enskilda arbetsgivareintressena, som man har rätt att fordra av ledningen för statens verk?

Herr civilministern erkände — det var kanske onödigt, men var bra att få veta — att en intim samverkan i dessa frågor kommit till stånd mellan järnvägsstyrelsen och herr civilministern. Ja, det miss-tror jag ej ett ögonblick, ty jag har hela tiden sparat detta intima samarbete mellan herr civilministern och järnvägsstyrelsen. Och när man fortfarande framhåller, att man ej kan göra mera, därför att frågan ligger så och så, och att man snart skall komma in med förslag till riksdagen, då hoppas jag, att det förslaget skall komma att innehålla något sådant, att det blir till verklig hjälp. Men det får jag säga, att, kommer det i huvudsak att innehålla, vad vederbörande kommission föreslagit Kungl. Maj:t, då blir det ingen lösning på denna fråga, ty kommissionens förslag giver från 10 kronor till högst 40 kronor per år just åt den grupp, från vilken man utgår, när man reglerar för den extra personalen, nämligen den ordinarie personalen i lägsta löneklassen. Jag vill peka på, att år 1906 under liknande men mindre exceptionella tidsförhållanden än de nuvarande gick det att få en överenskommelse till stånd och ordna lönefrågan, innan riksdagen fastställt lönerna för den ordinarie personalen. Och jag tror, att den uppgörelsen var till nytta ej blott för personalen utan även för verket. Vad som var möjligt år 1906, synes mig ej hava behövt vara omöjligt år 1916, om man velat se praktiskt på förhållandena. Väl förstår jag, att det mött en del svårigheter, men jag

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)*

vill framhålla, att man kräver av ledningen för statens verk och regeringen, under exceptionella förhållanden, att de ej så ovillkorligt låsa fast sig vid det rent formella tillvägagångssättet, utan lära sig förstå, att, när man lever under exceptionella förhållanden, kräves det också ovanliga åtgärder.

Chefen för civildepartementet herr statsrådet v o n S y d o w: Det var ingalunda min avsikt att göra någon kringgående rörelse, som herr Winberg antydde; jag glömde helt enkelt att besvara frågan. Om något sådant skulle ha förekommit, att statens järnvägar bidragit till att utestänga personalen från anställning vid andra verk, synes det mig ha varit oberättigat och olämpligt. Men jag har all anledning att tro, att det är ett misstag. Såvitt jag erinrar mig, har generaldirektör Granholm dementerat en liknande uppgift i tidningspressen.

Herr E r i k s s o n i Grängesberg: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att få säga några ord i denna fråga, emedan jag anser den vara synnerligen viktig. Här har av utskottet tillstyrkts många miljoner till rullande materiel och då är det av vikt, att riksdagen ser till, hur denna materiel användes. Jag kan icke hjälpa, mina herrar, att jag fått den uppfattning, att det är betänkligt ställt med personalförhållandena vid statens järnvägar.

En föregående talare har berört den strejk, som utbröt bland bromsarna vid statens järnvägar i fjol sommar, anledningen till densamma och vad som inträffade efter strejkens slut. Jag har försökt att bilda mig en mening i denna sak. Jag har talat vid järnvägsfolk i olika trakter av vårt land, och jag kan bestämt säga, att jag ingestädes hört, att någon, som tagit parti för extra personalen gjort det med den motivering, som herr civilministern påpekade skulle förekommit i tidningen »Signalen». Den motivering för bistånd till den extra järnvägspersonalens lönefråga, som förekommit i »Signalen», bör icke i någon mån läggas järnvägsfolket till last.

Beträffande själva streiken och vad därmed sammanhänger, kan det icke falla mig in att säga, att den, såsom den var planlagd, var riktig. Jag vill icke taga den i försvar, men jag vill anföra en del förhållanden, som åtminstone i väsentlig mån kunna visa, att här föreläge en del förmildrande omständigheter.

Först skall jag dock be att få yttra några ord om järnvägsstrejker i allmänhet. Det har under den tidningsdebatt i frågan, som pågått hela hösten, ävensom nu här i dag av herr civilministern skarpt framhävts, att det för järnvägspersonal i allmänhet skulle vara absolut förbjudet att strejka. Detta är en gammal tvistefråga icke blott i vårt land utan i alla länder. Det är mycket lätt att säga, att järnvägspersonal icke har rätt att strejka. Jag medger viligt, att det kan anföras rätt goda skäl för den teorin. Men det kan också anföras goda skäl däremot. Och ställer man sig på den sidan, som anser, att järnvägspersonal icke har rätt att strejka, så måste man taga konsekvenserna av en sådan uppfattning. Och då

förefaller det mig, att varken järnvägsstyrelsen eller regeringen eller pressen får fordra någon annan förutsättning för en sådan uppfattning än den, att järnvägspersonalens levnadsförhållanden, arbetstid och avlöning regleras på ett sådant sätt, att den stora opartiskt tänkande allmänheten kan anse, att järnvägspersonalen verkligen icke har någon anledning till strejk.

Har man skapat den förutsättningen, då förefaller det mig, att man kan säga: järnvägspersonalen har icke rätt att strejka. Men om man i stället samtidigt måste säga, att järnvägspersonalen icke har bättre betalt eller på något sätt bättre ställt än annan hos enskilda eller industrin anställd personal, som äger strejkrätt, då är man oresonlig. Då berövar man ju järnvägspersonalen ett kampmedel, som alla andra arbetare hava, utan att ge dem förmåner i stället, som kan försvara en sådan åtgärd.

Beträffande det här ifrågavarande fallet får man komma ihåg, att det var unga oorganiserade arbetare, som på egen hand ställde till strejken. De tillhörde ingen organisation och hade icke fått den uppfostran, som är nödvändig för ett klart och logiskt tänkande, utan hela strejken var en rent spontan rörelse.

För övrigt har det ju icke bestritts, att deras avlöningsförhållanden voro sådana, att de hade fog för att kräva mera betalt. Under sådana förhållanden får man väl icke betrakta denna strejk såsom något utslag av dålig sinnesstämning, av illvilja mot staten eller mot järnvägsstyrelsen, utan den var helt enkelt dikterad av kravet att få det litet bättre, och detta är ett rent mänskligt krav, som vi alla hava, vilken ställning vi än intaga. Det är denna synpunkt man måste taga fasta på, när man skall bedöma denna strejk. Jag kan icke hjälpa, att jag har den uppfattningen, att järnvägsstyrelsen och regeringen hade handlat mera rätt och med sin värdighet överensstämmande, om de här visat ett storstilat uppträdande och efter någon tid beviljat amnesti, så att säga. Regeringen hade mycket väl, sedan en liten tid gått om, kunnat säga: »Vi gilla icke strejken, vi anse, att den icke får upprepas, men på grund av de föreliggande förhållandena vilja vi dock icke vägra att återtaga arbetarne.» Det förefaller mig, att regeringen mycket väl kunde hava sagt så, utan att disciplinen därigenom lidit.

Huruvida har nu situationen blivit? Jo, dessa arbetare ha blivit avskedade. De flesta ha fått annat arbete — jag hoppas de flesta, ty det är gott om arbete för närvarande — en del ha måhända ännu icke fått annat arbete, men vem har lidit mest? Sannolikt icke det avskedade folket, utan staten själv, järnvägarna. Om man talar med järnvägsfolket och frågar, vilka bromsare järnvägen fått i stället för de avskedade, så får man en beskrivning, som jag icke här vill upprepa, ty även dessa nyantagna äro medborgare och arbetare. Men nog måste man säga, att icke är det prima arbetskraft, man fått i stället för den som gått. En riksdagsman — det var Richard Sandler — som var ute och reste i Norrland, gick ut på en järnvägsstation och besåg personalen där. Han fick då se en bromsare, som han tyckte såg ut att vara minderårig. Vid förfrå-

*Ang. anslag till rullande materiel vid statens järnvägar.*

(Forts.)

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.*

(Forts.)

gan befanns det visserligen, att så icke var fallet, men det bevisar i alla fall, vilken underårig arbetskraft järnvägen måste taga in för att kunna hålla trafiken i gång. Dessutom antagas nu personer, som av olika anledningar icke skulle tagits in under andra förhållanden. När man så betänker, att den personal, som fått gå, var av god kvalitet, så måste man säga, att det ur järnvägens egen synpunkt icke var klokt att avskeda denna personal, och att det ur personalens synpunkt icke var riktigt, då ett storstilat uppförande från statens sida mot dem varit fullt berättigat. Det är icke värt, att regeringen, järnvägsstyrelsen eller annan myndighet säger, att järnvägen har nu fyllt personalbristerna ty så är icke förhållandet. Jo, visserligen finns där extra folk, men hur länge stanna de? Några dagar, på sin höjd två à tre veckor. Där är en ständig marsch från och till, som icke kan annat än verka störande på arbetets jämna gång. Icke är det väl så våra järnvägar skola föras framåt. Det har berättats för mig om ett godståg, som skulle avgå på natten från en station, men blev flera timmar försenat. Det kunde icke avgå från stationen därför, att den nyanställda bromsarepersonalen låg och sov. Ingen kunde få tag i dem, de hade gått sin väg helt enkelt. Bliir disciplinen sådan vid statens järnvägar, så blir det verkligen bedrövligt. Och så måste det ju bli när man skall truga folk till att antaga en plats. Staten måste betala sin järnvägspersonal så, att den kan få duktigt folk.

Jag har velat framhålla dessa synpunkter därför att jag är övertygad om, att det icke blott är järnvägsmännen utan stora grupper av medborgare i vårt land, som hoppas, att regeringen och järnvägsstyrelsen skall taga denna fråga under omprövning ännu en gång och ej vidhålla den meningen, att dessa järnvägsmän för all framtid skulle vara bojkottade. Jag tycker det vore värdigt staten att så göra.

Herr B ä r g i Katrineholm: Herr talman! Jag hade ursprungligen ej tänkt säga något i denna sak, ty jag har visst icke något särskilt behov av att säga elakheter vare sig mot järnvägsstyrelsen eller mot verkets ledning i övrigt, men då herr civilministern i sitt anförande här i dag yttrade sig i den riktningen, att den omtalade strejken skulle varit ett trick för att ge möjlighet åt den ordinarie personalen att få sina löner förbättrade, så ansåg jag, att det var nödvändigt att säga ifrån, att detta är en tankegång, som är fullständigt avita. — I sakens natur ligger givetvis, att om man nödgas betala den extra personalen högre löner, så skall det i någon mån inverka även på regleringen av den ordinarie personalens löner. — Men det behöver väl i all rimlighets namn icke vara så i detta fall då vi ha nyss hört talas om, att lönesatserna för de strejkande bromsarna utgjorde cirka 2.60 à 2.75 per dag — de varierade ju något —. Och den lönereglering, som sedan vidtogs av järnvägsstyrelsen var sannerligen icke i allt så synnerligen mycket bevänt med. Jag skall be att få anföras ett exempel som, om än i ett visst fall, visar ett prov härpå. På den plats, där jag själv är anställd, hade man för att kunna få någon

arbetskraft innan den av järnvägsstyrelsen genomförda nya löne-regleringen trädde i kraft i oktober i fjol, nödgats betala extra personal ända upp till 4 kr. om dagen, oavsett om personen var över 21 år gammal eller icke. Vad innebar då järnvägsstyrelsens löne-reglering? Jo, att personer i åldern mellan 18 och 21 år, resp. över 21 år i stället för att såsom förut betalas med 4 kronor om dagen, nu endast betalas om jag minns rätt 3,40 à 3,60. Sant är ju dock att löne-regleringen i stort är en förbättring. En sådan lönereglering är i varje fall icke ägnad att bilda underlag för det lugn, som man fordrar på detta område. Och om en oro till och med efter den tiden skulle visa sig, så är det fullständigt oriktigt att säga, att den är uppkonstruerad för att bilda ett underlag för den ordinarie personalens lönereglering. Av de siffror, som jag här nämnt, bör tydligt framgå, att det icke är så underligt om folk i dessa tider icke bli nöjda med en sådan lönereglering.

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)*

Nu vet jag väl, att herr civilministern yttrade, att det speciellt var herr Winberg, som anlagt den synpunkten om motivet för extra personalens löneökning. Vill nu herr civilministern inskränka sig till att göra den till herr Winbergs personliga åsikt, så må det vara en kontrovers, som får utredas de herrarna emellan, men herr civilministerns hela anförande hade en anstrykning av att han försökte lägga till rätta för att den blivande löneregleringen för den ordinarie personalen, när den nu framkommer, skulle ligga så illa till som möjligt för denna personal. Och detta gör mig ont, det måste jag säga. Jag har i snart 30 år varit anställd i verket och känner till förhållandena rätt så väl bland den personal det är frågan om. Jag har ock deltagit något i organisationsarbetet under denna tid, och jag tror att man, om man vill vara rättvis, skall medgiva, att man även från vår fackliga organisations i detta fall järnvägsmannaförbundets sida strävat efter att fostra en plikttrogen och målmedveten personal. Den förändring av personalen, som skett sedan organisationen började arbeta, är så påtaglig för var och en som vill se, att den icke kan förnekas. Denna personal har, så vitt jag kan finna, med skäl kunnat sägas vara av äkta och gott virke. Denna personal har också tämligen tåligt burit alla de tunga bördor man lagt på densamma under dessa strävsamma år. Trafiken har ökats ohyggligt. Personalen får arbeta under försvårade förhållanden i avsaknad av tillräcklig tillgång på materiel, med trånga bangårdar och dåligt bränsle. Allt detta jämte ökad arbetstid har gjort tjänstgöringen ofantligt mycket svårare under denna tid än den förut varit.

Därtill kommer dessa brödbekymmer, som ökats så ohyggligt undan för undan dag för dag.

Och ännu en sak. På den allra sista tiden har denna personal, den gamla stammen, den trogna stammen kan jag säga, nödgats i arbetet gå i farnöte med en nyantagen personal av den beskaffenhet, att det sannerligen icke ökar arbetsglädien. Jag skulle kunna draga fram en massa exempel för att visa kvaliteten hos en hel del av dessa element, som man nu fått in vid statens järnvägar på sistone. Men jag skall avstå från att göra det. Är det meningen att hålla

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)

dessas kvar för framtiden och därav skapa en tjänstemannakår, så behöver jag icke här tala om vilka frukterna av dessa nya rekryteringsmetoder komma att bli. Resultaten därav komma nog ändå att visa sig. Jag skall bara giva en liten vink om den saken. Den som känner till förhållandena i detalj kan lätt förstå detta. Man behöver bara göra en undersökning på en enda punkt. Vi ha t. ex. ett konto eller en rubrik vid järnvägarna, som heter »förkomna effekter». Gör man en undersökning för de sista åren samt tager reda på, huru antalet här antydda fall stigit på sista tiden, och vad som förekommit i rent av straffbara åtgöranden, så skall man nog finna, att just det rekryteringssystem som nu råder har tillfört järnvägen en hel massa individer, som borde höra hemma på ett helt annat område än i ett statens verk.

När man har så liten urskillning — jag må använda det uttrycket — och samtidigt går så kraftigt tillväga emot dem, som med skäl av brödnöd lämnat sitt arbete, då tror jag, att man silar mygg och sväljer kameler.

Angående själva principen att den extra och tillfälliga personalen icke kan få högre avlöning, därför att den ordinarie är så dåligt avlönad, ber jag att få säga några ord. Personalen är ju kan man säga indelad i tre klasser: ordinarie, extra ordinarie och extra. Den extra ordinarie personalens lön skall vara mindre än den ordinaries lön och den extra personalens mindre än den extra ordinaries lön. Följden blir, att man till sist kommer så lågt ned på löneskalan, för de lägst avlönade, att det är omöjligt att följa den metoden, om man skall kunna ha något så när hyggligt och dugligt folk.

Nu har man klandrat denna extra personal, därför att den under dessa tryckande förhållanden icke sade upp sina platser och sålunda lämnade dem på ett sätt, som icke var så anstötligt som skedde. Jag medgiver, att det kan vara riktigt. Men förutsatt, att 5,000 eller 6,000 av dessa icke ordinarie hade sagt upp sina platser och lämnat verket. Då är det ju alldeles tydligt, att en väsentlig inskränkning i driften måste ha gjorts. Hade det då varit meningen, att man skulle låta t. ex.  $\frac{1}{3}$ ,  $\frac{1}{4}$  eller  $\frac{1}{5}$  av trafiken ligga nere i avvaktan på den ordinarie personalens löneutredning, som måste först slutföras, innan man kunde betala denna andra personal på ett sådant sätt, att man kan få behålla arbetskraften? D. v. s. att om den principen skall vara absolut oomkullrunklig, att denna personal skall ha sin avlöning efter de proportioner som nu tillämpas, då kan jag icke komma till annan slutsats, än att man t. o. m. skulle kunna lägga ned en stor del av driften, bara för att man ovillkorligen skall följa denna princip. Jag tvivlar på att herr civilministern kan tillämpa den principen i alla dess konsekvenser.

Herr civilministern säger även, att denna kraftiga åtgärd mot den streikande personalen var en nödvändig åtgärd för att hävda disciplinen. Ja, på papperet kan det nog se så ut. Men såvitt jag varit i tillfälle att tränga in i dessa förhållanden under den tid jag haft anställning vid statens järnvägar, får jag säga, att så dålig har disciplinen aldrig varit inom detta verk som den är nu. Och

det skulle ha varit ett brott mot sanningen att icke säga detta just vid ett sådant tillfälle som detta, då saken bragts på tal. Var och en som sökt bidraga till kårens höjning på ett eller annat sätt ser med grämlse, hur man nu undergräver både disciplin och moral. Nej, å andra vägar måste man hitta på att lösa detta spörsmål än de som järnvägsledningen med stöd av regeringen hittills följt. Ty på det viset skapar man ingen disciplin.

Herr talman! Jag har icke kunnat vara fullständigt tyst vid detta tillfälle, utan ansett mig förpliktad att säga detta. Jag har intet säryrkande i övrigt att göra.

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.*

(Forts.)

Herr Thorsson: Herr talman! Herr civilministern framförde principfrågan, huruvida järnvägsmän såsom sådana skulle ha rätt att strejka, och han var mycket klar i sin uppfattning, att det skulle de under inga förhållanden kunna få göra. Jag vill icke i dag ingå i någon principdebatt med honom om det spörsmålet. Jag vill endast säga det, att en åskådning sådan som den herr civilministern hävdade här kan icke upprätthållas, om icke herr civilministern vill vidtaga åtgärder, varigenom det skapas former, under vilka det kan uppgöras ordentliga avtal mellan dem, som söka anställning vid statens järnvägar, och järnvägsstyrelsen. Ty den tid ha vi nu vuxit ifrån, när styrelsen för ett statens verk kunde diktera, att en person, som säljer sin arbetskraft till statens verk, skall icke äga rätt att, när den underbetalas, använda de möjligheter, som stå honom till buds, för att få bättre ersättning.

Vilja vi således få ordning och reda på hithörande område, så tror jag det vore lyckligt, om herr civilministern på allvar upptog till prövning den av järnvägsgeneralen gjorda framställningen om en sådan förhandlingsordning, varigenom statsanställda arbetare, både ordinarie, extra ordinarie och extra, kunna bli i tillfälle att inför höga vederbörande få sina synpunkter beaktade.

Herr civilministern erkände, att den första konflikten utbröt egentligen mera på grund därav, att de framställningar, som gjorts av personalen, icke kommit till järnvägsstyrelsens kunskap. Om det verkligen kan förekomma, att de överordnade på sådant sätt undanhålla en i laga ordning och på riktigt sätt gjord framställning, då är det orimligt att tänka sig, att man i en lagstiftning skulle inskriva en bestämmelse, varigenom man skulle frantaga dessa arma människor rätten t. o. m. att nedlägga arbetet. Men det spörsmålet få vi väl upptaga till närmare och ingående prövning vid ett annat tillfälle.

Den fråga, som nu egentligen föreligger, nämligen anslaget till rullande materiel, är ju det största anslag, som vi något år haft att pröva. Men den, som något litet inträngt i hithörande förhållanden, får den bestämda känslan, att om järnvägsstyrelsen skulle satts i tillfälle att möta den ökade trafik, som uppenbarligen gjort sig gällande under sista tiden, då hade det bort anslås flera miljoner än som här ifrågasatts. Min bestämda uppfattning är, att om vi från statsnakternas sida genom ett snålsystem vägra medel för anskaf-

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

fande av rullande materiel och andra saker, som äro erforderliga för att tillfredsställa allmänhetens krav, då komma vi att på sätt som här skett sönderriva budgeten, så att hälften av det man anvisar på 1918 års stat måste framflyttas till anvisande redan 1917, för att trafiken någorlunda skall kunna gå i lås. Men då är man inne på en felaktig väg.

Beträffande principfrågan om man skall låna medel till rullande materiel eller ej, delar jag fullständigt den förste ärade talarens uppfattning, att det är avita att låna medel till anskaffande av så förgängliga ting som rullande materiel. Och det är min bestämda uppfattning, att när man kommer till den tidpunkten, då man skall avgöra, i vilken ordning och på vilket sätt medlen skola anskaffas, bör man mycket allvarligt överväga frågan varifrån man skall taga medel för att täcka nödvändiga behov. Men därigenom kommer man icke från detta anslagskrav, till vilket jag, herr talman, för tillfället ber att få yrka bifall.

Herr *Kristensson* instämde häruti.

Herr *Sterne*: Herr talman! Sedan jag begärde ordet, ha ju åtskilliga talare yttrat ungefär vad jag i huvudsak tänkte andraga, när här i sammanhang med denna framställning gjorts en hel del anmärkningar rörande det nuvarande systemet vid statens järnvägar. Jag skulle således gott kunna avstå från ordet, men jag skall emellertid taga tillfället i akt för att till vad som här anförts endast lägga några ord i avsikt att giva ett uttryck åt den allmänna misstämning, som jag säkert vet finnes i landet icke bara bland järnvägspersonalen, som ju närmast är intresserad av verkets drift och skötsel, utan också bland den allmänhet, som måste använda detta stora statsverk till sitt betjänande.

När jag såväl under det senast förflutna året som jämväl under året därförut erhöi starka påtryckningar från trafikantthåll att bringa frågan om järnvägarnas drift och skötsel på tal i något sammanhang i riksdagen, så är det ju tydligt, att jag måste känna mig förpliktad att utöver vad som här sagts ytterligare underströka, att det gör sig gällande bekymmer från trafikanternas sida, vilket blir desto starkare och större som man tror, att det brister i den rent organisatoriska förmågan vid järnvägarna. Här kan naturligtvis med fullt fog sägas, att de underliga förhållanden vi nu leva i omöjliggöra för varje styrelse i världen att kunna på ett normalt sätt sköta ett så stort företag som statens järnvägar. Men det är en sak. En annan är, när man säger, att det är brist på rullande materiel och att det fordras stora anslag till ytterligare rullande materiel, och allmänheten samtidigt kan se, huru en stor del av den rullande materielen icke kan tagas i anspråk tack vare det förhållandet, att det hoppas på stickspår och avsättningsspår utefter de större stationerna vagnar i tiotal ja hundratal, som stå där dag ut och dag in och kanske under veckor, utan att vederbörande har någon som helst möjlighet att få dem sorterade eller undanskaffade på sådant sätt, att trafikanterna kunna få ut sitt gods.



Det är förklarligt, om lekmanنافörståndet nästan står stilla inför dessa förhållanden, och jag kan icke förklara det på annat sätt än att — såsom flera talare framhållit här — det beror på brist på personal och framför allt brist på duglig personal. På den punkten stå vi nu. Och när herr civilministern talade om den stränga princip, som måste upprätthållas under alla omständigheter, så kunde jag icke underlåta att göra den reflexionen, att den principen verkat i alldeles motsatt riktning emot vad man åsyftat. Den har verkat därhän, att man i själva verket upplöst disciplinen. Ty dessa nyantagna element bry sig icke det ringaste om vad disciplin innebär. Det finns exempel på att tåg blivit försenade timtal, endast tack vare att bromsare stått med händerna i byxfickorna och förklarat för stationsbefälet: vi bry oss icke om att taga någon befattning med tåget, ty om ni bråka, så sluta vi bara.

Jag tror, att var och en, som har sinne för det stora behovet av ordning och reda i ett stort statsverk, skall inse, att det är så bedrövliga förhållanden här för närvarande, att järnvägsledningen och herr statsrådet och chefen för civildepartementet icke minst bör taga under allvarligt och noggrant övervägande, vad som bör göras för att bringa ordning och reda i det nuvarande olidliga tillståndet.

Herr Liljedahl: Herr talman! Man kanske måste vara statstjänare själv och tillhöra en kår, som icke på 17 år fått sina löner reglerade och där jag för min del ser dagligen omkring mig personer i den svåraste nöd, för att kunna förstå de synpunkter, som herr Winberg här framfört och som på mig gjort ett mycket starkt moraliskt intryck. Jag kan icke fatta, hur man kan såsom järnvägsstyrelsen anse, att en människa kan leva i dessa tider på 2 kronor och 60 öre om dagen. Det kan möjligen en indisk fakir göra, som är utbildad till svältkonstnär, men icke en vanlig människa.

Vad som tvingat mig att begära ordet är befintligheten i herr Winbergs resonemang av en punkt, som jag finner vara själva den pivå, kring vilken hela denna sak rör sig. Innan jag angiver den, skall jag dock för att icke bli missförstådd be att få understryka vad herr civilministern här anfört, nämligen att all strejkrätt måste för statstjänare vara absolut utesluten. Det kan man icke nog järnhårt hålla på.

Men vad som föranlett mig att begära ordet är herr Winbergs påpekande — och herr civilministern har icke bestritt utan tvärtom klargjort den frågan — att järnvägsstyrelsen resonerar så här: vi erkänna, att denna extra personal befinner sig i svältande tillstånd, men det gör också den ordinarie personalen, och denna kan järnvägsstyrelsen icke rädda, utan det måste Kungl. Maj:t och riksdagen göra. Men järnvägsstyrelsen har ägt i sin makt att hjälpa den extra personalen. Jag kan icke fatta, hur en rättskänsla kan giva det utslaget, att om man ser 20 personer lida nöd och hålla på att svälta ihjäl, så skall man icke rädda så många man kan. Om jag ser 20 personer hålla på att drunkna och jag icke ensam kan rädda dem alla, men jag vet, att jag kan rädda 5 eller 6 av dem genom att hoppa i vatt-

*Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)*

Ang. anslag  
till rullande  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.

(Forts.)

net och draga upp dem, så är jag väl som sedlig människa tvungen att göra vad jag kan. Det är därför jag icke kan förstå det resone-mang, som järnvägsstyrelsen här fört. Det är absolut oetiskt.

Den synpunkten att den ordinarie personalen bör ha högre avlö-ning än den extra är riktig, men den gäller endast vid en lönereglering, och här var det icke fråga om en lönereglering utan en till-fälllig hjälp.

Herr talman! Jag har intet annat yrkande än om bifall till ut-skottets hemställan.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet v o n S y d o w:  
Herr talman! Då jag är rädd, att möjligen en del av kammarens leda-möter kunde ha råkat ut för samma missuppfattning som den siste ärade talaren, att det skulle finnas personal vid statens järnvägar, som fortfarande är avlönad med 2 kronor och 60 öre om dagen, så vill jag skingra denna missuppfattning. Efter den reglering, som järnvägsstyrelsen gjort, är avlöningen till den extra ordinarie perso-nalen å billigaste ort 1,200 kronor om året och å dyraste ort 1,440 kronor. För aspiranter är lägsta avlöningen d. v. s. på billigaste ort 3 kronor och 50 öre per dag och på dyraste ort 4 kronor per dag.

Herr R y d é n i Malmö: Herr talman! Jag skall icke förlänga denna debatt med mer än ett blott vädjande till herr civilministern. Han har på sådant sätt sammankopplat frågan om den extra järnvägspersonalens ställning med den ordinarie järnvägspersonalens ställning, att det giver mig anledning att nu, när Kungl. Maj:t ännu icke torde ha fattat ståndpunkt till frågan om en tillfällig löneförbättring för den ordinarie järnvägspersonalen, rikta till honom en vädjan, att han icke gör som i fjol och prutar ned det belopp, som av en utredande myndighet föreslagits, och därigenom medverkar till att riksdagen kommer att fatta ett beslut, som t. o. m. understiger det som man på ett förberedande stadium varit ense om att anse som ett minimum. Jag tror för min del, att det är en nödvändighet, om man skall få goda förhållanden vid statens järnvägar både bland den ordinarie och den extra personalen, att man gör en avsevärd förbättring i de-ras löner. Jag skulle därför vilja ännu en gång uttala den önskan och förhoppning, att herr civilministern icke låter de krafter, som i fjol reste sig emot en tillfällig löneförbättring av någon betydelse, växa sig så starka, att Kungl. Maj:ts förslag till riksdagen kommer att bli så otillfredsställande, som det var i fjol. Jag tror, att riksdagen i år gärna vill göra en förbättring i järnvägspersonalens ställning så att man kan bli tillfreds med den.

Jag önskade endast göra detta uttalande i sammanhang med den debatt, som nu förts.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

## § 10.

Vid föredragning härpå av bevillningsutskottets memorial, nr 3, angående förhöjt arvode åt sekreteraren å utskottets andra avdelning biföll kammaren vad utskottet i detta memorial hemställt.

## § 11.

Ordet lämnades nu på begäran till

*Interpellation*

Herr A d e l s w ä r d, som anförde: Herr talman! Redan tidigare under kriget har vid ett par tillfällen inträffat, att Krigsförsäkringskommissionen under längre eller kortare tid inskränkt sin verksamhet beträffande försäkringar av fartyg, gående på vissa farvatten, som vid tillfället ansetts utsatta för särskilt stora risker.

Sådana tillfälliga inskränkningar av kommissionens verksamhet torde hava ådragit sig en ganska allmän uppmärksamhet och har givetvis för sjöfarten varit liktydig med så gott som fullkomligt avstannande av densamma på ifrågavarande farvatten.

Krigsförsäkringskommissionen har sålunda genom nu åsyftade förfarande vid vissa tillfällen under kriget vid sidan av sin egentliga uppgift kommit att bli bestämmande för omfattningen av vår sjöfart och för uppehållet av våra sjöförbindelser i vissa riktningar. Kommissionens uppgift får väl däremot anses endast vara den att lämna vår sjöfart erforderligt stöd och möjlighet att, oaktat de ökade risker, som krigstillståndet medför, uppehållas i oförminskad omfattning.

Då för kort tid sedan Tyskland förklarade sig ämnat vidtaga den åtgärd, som blivit kallad den tyska U-båtsblockaden, vilken torde innebära den största fara och medföra de största riskerna för den neutrala sjöfarten, som förekommit under kriget, lär Krigsförsäkringskommissionen ånyo hava vidtagit inskränkningar i meddelandet av försäkringar för fartyg, som befara de genom U-båtsblockaden hotade farvattnen. D. v. s. då risken för sjöfarten blev som störst och sjöfarten i högsta grad försvårades, då ökade Krigsförsäkringskommissionen svårigheterna ännu mer och lade ytterligare hinder i vägen för densamma, så att därigenom sjöfart i oförmällda riktning blivit så gott som omöjliggjord. Den har därigenom enligt mitt förmenande visat sig icke hava den rätta uppfattningen om sin uppgift och kan knappast anses hava varit befogad till ett sådant förfarings sätt, då så vitt bekant detta icke är föranlett av ekonomiska skäl.

Aldrig har behovet av denna institution varit större och nödvändigheten att försäkringar meddelades för att stimulera sjöfarten till fortsatt verksamhet varit större än just nu.

Samtidigt har Kungl. Maj:t framlagt ett lagförslag, som betydligt utvidgar Krigsförsäkringskommissionens verksamhetsområde och möjlighet att vid tillfälle av ökade risker likväl meddela sjöförsäkringar. Det har ansetts nödvändigt att denna lag, såsom av största vikt för vår sjöfart, så snabbt som möjligt behandlades, vilket också skett, så att riksdagen efter en enastående skyndsam behandling enhälligt antagit lagen, vilkens betydelse och nödvändighet allmänt erkännes.

Men för att den skall få någon betydelse fordras givetvis, att den också omedelbart kommer till användning, vilket icke kan ske,

*Interpellation.* så länge avbrottet i Krigsförsäkringskommissionens normala verksamhet fortfar.  
(Forts.)

Jag skall icke tillåta mig att ingå på den utrikespolitiska betydelsen av detta förhållande och de betraktelser det kan ge anledning till ur synpunkten av vår opartiska neutralitet. Reflektionerna härvidlag göra sig själva.

Det är tillräckligt att framhålla betydelsen härav för landets egna livsintressen. Det är för var och en klart, att upphörandet av vår sjöfart över Nordsjön kommer inom kort att lamslå våra näringar, ruinera vår export och omöjliggöra tillförseln av de för folket nödvändigaste livsförnödenheter. Det är sålunda en livsfråga för oss att sjöfarten i möjligaste mån uppehålls. Svårigheterna här för äro nog stora redan genom det nu inträdda krigstillståndet och de få icke göras större därigenom att den statsinstitution, som inrättats för att i den mån detta är möjligt motväga dessa svårigheter, upphör att funktionera just i det ögonblick, då behovet av densamma är som störst och ehuru den nya lagen gör det ekonomiskt möjligt att möta de ökade riskerna.

I Norge fortsätter motsvarande institution oavbrutet sin verksamhet, ehuru riskerna för detta lands sjöfart ingalunda äro mindre än för vår.

Det vore orimligt att förutsätta, att Krigsförsäkringskommissionen vore en myndighet, som oberoende av Kungl. Maj:t ägde reglera omfattningen av sin verksamhet och det är uppenbart onaturligt, att å ena sidan Kungl. Maj:t inför riksdagen för skyndsamt behandling framlägger en lag, som åsyftar en utvidgad försäkringsverksamhet, betingad av nya förhållanden, och å andra sidan, att kommissionen samtidigt nekar att meddela försäkring för en väsentlig del av sjöfarten.

Med anledning härav anhåller jag om kammarens tillstånd att få framställa följande fråga, som jag, då ärendet torde tillhöra olika departement, tillåter mig rikta till hans excellens statsministern:

Är det regeringens mening, att sedan nu den nya lagen rörande Krigsförsäkringskommissionens verksamhet blivit antagen, anmoda Krigsförsäkringskommissionen att oförtövat upptaga sin verksamhet i obegränsad omfattning och sålunda i vanlig utsträckning meddela försäkringar även för fartyg och laster inom av den tyska U-båtsblockaden berörda farvatten?

Frågans natur är av den beskaffenhet, att jag samtidigt vågar vördsamt anhålla om ett skyndsamt svar.

Ifrågavarande anhållan bifölls av kammaren.

## § 12.

Avlämnades två motioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 33, med förslag till lag om barn utom äktenskap m. m. nämligen av:

herr *Persson* i Norrköping *m. fl.*, nr 330; och

herr *Pettersson* i Södertälje *m. fl.*, nr 331.

Vidare avgav herr *Månsson* en av honom *m. fl.* undertecknad motion, nr 332, om tillägg till lagen den 9 juni 1916 om förfogande över viss egendom vid krig, krigsfara eller andra utomordentliga, av krig föranledda förhållanden *m. m.*

Slutligen avlämnade herr *Sterne* en motion, nr 333, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående grundlagsändringar, åsyftande ytterligare betryggande av riksdagsmans rätt att obehindrat utöva riksdagsmannakallet.

Samtliga dessa motioner blevo på begäran bordlagda.

### § 13.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 15, till Konungen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndigande för Kungl. Maj:t att besluta i fråga om vissa postavgifter.

### § 14.

Till bordläggning anmäldes:

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående reglering genom lagstiftning av ömsesidiga rättigheter och skyldigheter i fall, då någon erhållit rätt att taga husbehovsvirke å skog, som äges eller disponeras av annan;

nr 3, i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 20, 22, 29 och 31 §§ i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyvning, ägostyckning och jordavsöndring; och

nr 4, i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 23 § i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyvning, ägostyckning och jordavsöndring; samt

andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande, nr 1, angående herr Erikssons i Grängesberg motion, nr 83, samt herr Lindmarks *m. fl.* motion, nr 120, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om förbud mot plockning av lingon före viss dag.

### § 15.

Justerades protokollsutdrag.

### § 16.

Föredrogs en av herr *Lübeck* inkommen ansökning av denna dag, däri han under åberopande av ett vid ansökningen fogat sjuk-

betyg anhållit om ledighet från riksdagsgöromålen till och med den 20 i denna månad; och blev berörda anhållan av kammaren bifallen.

Vidare beviljades ledighet åt:

herr <i>Olsson</i> i Berg	under 12 dagar fr. o. m. den 13 febr.,
» <i>Olsson</i> i See	» 8 » » » 14 »
» <i>Svensson</i> i Betingetorp	» 6 » » » 12 »
» <i>Larsson</i> i Säby	» 10 » » » 12 »
» <i>Jönsson</i> i Boa	» 6 » » » 12 »
» <i>Andersson</i> i Skivarp	» 4 » » » 13 »
» <i>Källman</i>	» 8 » » » 12 »
» <i>Magnusson</i> i Skövde	» 2 » » » 11 »
» <i>Kaijser</i>	» 8 » » » 12 »
» <i>Molin</i> i Dombäcksmark	» 5 » » » 22 »
» <i>Nilsson</i> i Antnäs	» 8 » » » 17 »
» <i>Åkerman</i>	» den 12 febr.,
» <i>Lundgren</i> i Nora	» 10 dagar fr. o. m. den 11 febr.,
» <i>Ohlsson</i> i Säljeröd	» 6 » » » 12 » och
» <i>E. A. Nilson</i> i Örebro	» 5 » » » 12 » .

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 5,7 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.