

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

917.

Andra kammaren.

Nr 59.

Fredagen den 18 maj.

Kl. 3,30 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 11 innevarande maj.

§ 2.

Herr talmannen gav nu ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Sydow, som anförde: Med andra kammarens tillstånd har ledamoten av kammaren herr Sven Persson till mig framställt förfrågan, vilka åtgärder jag anser böra vidtagas för att i görligaste mån förhindra upprepadet av de numera alltför vanligt förekommande olyckorna och olycksfallen å statens järnvägar. *Svar å interpellation.*

Interpellanten har i motiveringen för sin fråga lämnat en redogörelse för de under de senare åren å statens järnvägar inträffade olyckorna, varav framgår, att järnvägsolyckornas antal under samma tid visat en beklaglig tendens till ökning. Därjämte har interpellanten även sökt i någon mån utreda orsakerna till nämnda förhållande.

Jag vill nu till en början framhålla, att olyckshändelser alltid förekommit och helt visst alltid skola förekomma vid järnvägsdrift. Även om en vidgad erfarenhet allt mera utvecklar de tekniska anordningarna för tryggheten av allmänhet och personal, så kan aldrig det vidaste tekniska förutseende behärska och avlägsna alla de olika anledningar till olyckshändelser, som alltid skola komma att förefinnas även i det bäst ordnade järnvägsväsende.

Anledningen härtill är huvudsakligen att finna i det sakförhållande, att det dock till sist är alla de i säkerhetstjänsten arbetande järnvägsmännen, på vilka det ytterst vilar att förekomma olyckshändelser. Även om instruktioner och föreskrifter, som reglera utförandet av järnvägstjänstens olika grenar, äro fullt uttömmande och klart formulerade, så skola ändock, även med det noggrannaste urval av tjänstepersonalen och med nedläggandet av det omsorgsfullaste arbete på säkerhetsföreskrifternas inskräpande, bristande sin-

Svar å
interpellation.
(Forts.)

nesnärvaro i ett visst ögonblick och tillfälliga misstag aldrig kunna förebyggas.

Jag har härmed velat framhålla, att man således alltid måste räkna med förekomsten av olyckshändelser i järnvägsdrift, flera till antalet ju mera driften utvecklats, liksom man också, på grund av den oerhörda tyngden av tågen och den starka kraft, varmed dessa stora tyngder framdrivas, alltid måste räkna med att tågolyckor ofta medföra mera omfattande skada och förstörelse än de flesta andra olyckshändelser, och att därvid risken vid en järnväg stiger i mån av dess karaktär av huvudbana med snabbgående och tunga tåg.

Det är dock givet, att detta tyvärr oundgängliga faktum ingalunda får tagas som ursäkt för eftersättande av någon enda säkerhetsåtgärd, liksom det naturligtvis ej heller får minska intresset för och arbetet med skapandet av nya förutsättningar för erhållande av större säkerhet i järnvägsdriften. Inom helt visst de allra flesta järnvägsförvaltningar pågår också ett ständigt arbete med lösandet av alla de olika problem, allmänna och lokala, som tillhöra säkerhetsfrågorna, på det att olyckshändelsernas antal må kunna minskas till det minsta möjliga.

Av olyckshändelserna vid järnvägarna torde utan gensägelse de, som oförskyllt drabba allmänheten, tilldraga sig största uppmärksamheten och intresset. Mot bakgrunden av förekomsten av olyckshändelser av denna art torde ock en banas trafiksäkerhet i allmänhet böra bedömas.

Vid en granskning av statistiska uppgifter angående inom landet och i utlandet inträffade järnvägsolyckor skall man finna, att trafiksäkerheten å statens järnvägar för *den resande allmänhetens del* ingalunda kan betecknas såsom äventyrad. De statistiska talen äro avgjort bättre för Sverige än för övriga länder, om man undantager Tyskland. Däremot är i förhållande till vissa andra europeiska järnvägar antalet till följd av *egen oförsiktighet dödade personer* relativt högt. Detta torde emellertid förklaras av att järnvägslinjerna i Sverige, trots förbud, användas av fotgängare i långt större utsträckning än i andra länder — med undantag för Förenta Staterna, där ock sådana olyckshändelser förekomma i stor utsträckning.

I interpellationen vidröras emellertid alla slag av olycksfall vid statens järnvägar, således ej endast de trafiksäkerheten berörande olycksfallen i tågdrift utan även olycksfall, som drabbat järnvägspersonal och materiel i det dagliga arbetet — så att säga yrkesolycksfall. I detta avseende utvisar statistiken en beklaglig stegring för krisåren 1915 och särskilt 1916, ett förhållande, som kan sägas hava sin naturliga förklaring i det ofantligt ökade transportarbete, som uträttats vid statens järnvägar de senaste åren, och de i jämförelse med trafiken otillfredsställande trafikordningar, som ledningen därvid haft att tillgå.

Det torde i detta sammanhang vara av intresse att något skärskåda, huru statens järnvägar äro rustade för att kunna avveckla

sitt trafikarbete utan ogynnsamma trafikstörningar, varmed ju sammanhänger förutsättningarna för trafiksäkerheten. Jag vill därvid till en början erinra, att 1912 års järnvägskommission, vilken som bekant tillsattes efter den beklagliga olyckshändelsen vid Malm-slätt med uppdrag att verkställa en allsidig undersökning angående trafiksäkerheten vid statsbanorna, i sitt den 29 augusti 1913 avlämnade betänkande framhöll, att om ock kommissionen inom flera områden funnit anledning till erinringar eller anmärkningar, vore dock de missförhållanden eller brister, som iakttagits, icke större, än att kommissionen ansåg sig kunna som slutomdöme uttala, att trafiksäkerheten vid statsbanorna vore i stort väl tillgodosedd samt att statsbanepersonalen av alla grader förtjänade ett gott vitsord för plikttroget och intresserat arbete.

Beträffande de av kommissionen gjorda erinringarna kunde järnvägsstyrelsen också i sitt svar hänvisa till att styrelsen haft och fortfarande hade sin uppmärksamhet riktad på de flesta av de i betänkandet framlagda frågorna samt även vidtagit och alltjämt i mån av trafikens utveckling vidtoge åtgärder i av kommissionen åsyftad riktning. Man torde ock kunna instämma med järnvägsstyrelsen däri, att då kommissionen givit sin hemställan formen av önskemål, detta synes antyda, att kommissionen ansett åtgärderna ifråga i stort sett beroende på vad som å ena sidan krävdes från trafiksäkerhetens synpunkt och av trafikens alltjämt fortgående utveckling och vad å andra sidan kunde vara förenligt med de ekonomiska resurserna och övriga på frågorna inverkan omständigheter.

Men det torde vara ställt utom allt tvivel, att erinringarna icke få tydas som ett tecken på att kommissionen funnit trafiksäkerheten i tågdrift på något sätt äventyrad vid statens järnvägar. Då skulle kommissionen helt visst, med hänsyn till ärendets utomordentliga vikt, efter sin synnerligen grundliga och sakrika undersökning icke hava underlåtit att med allt eftertryck påyrka kraftiga och omedelbara åtgärder för befintliga bristers avhjälpande.

Att ingå på en redogörelse för vad som å statsbanorna utträtats för höjande av trafikkapaciteten, sedan 1912 års kommission avgivit sitt utlåtande, är naturligtvis här omöjligt.

Man torde emellertid kunna konstatera, att järnvägsstyrelsen låtit sig angeläget vara att — så långt det över huvud taget varit möjligt påräkna anslagsmedel — hålla statens järnvägar i säkerhetshänseende materiellt rustade för en väntad trafik, varvid styrelsen i möjligaste mån sökt taga hänsyn till de av kommissionen uttalade önskemål.

Övergår man nu till att granska orsakerna till det ökade antalet olyckshändelser vid statens järnvägar de senaste åren, så har interpellanten såsom första medverkande orsak härtill angivit, att de två senaste årens trafik vuxit så enormt över de mått, man hade rätt räkna med. Jag vill för min del säga, att denna orsak är den förnämsta och utslagsgivande och vill i detta avseende endast erinra om följande siffror.

Det verkliga antalet tågakilometer å statsbanorna utgjorde år

Svar å
interpellation.
(Forts.)

Svar å
interpellation.
(Forts.)

1914 26,4 miljoner och hade år 1916 stigit till 35,5 miljoner mot enligt naturlig trafikstegring för år 1916 beräknade 28,5 miljoner.

Det verkliga antalet vagnaxelkilometer utgjorde år 1914 1,020 miljoner och år 1916 1,404 miljoner samt hade för sistnämnda år beräknats till 1,107 miljoner.

I verkligheten utfördes sålunda år 1916 7 miljoner flera tågkilometer och 297 miljoner flera vagnaxelkilometer än vad som för året efter en naturlig trafikstegring kunde beräknas. Ja, år 1916 utfördes 800,000 flera tågkilometer och 141 miljoner flera vagnaxelkilometer än vad som enligt den naturliga trafikökningen kunde beräknas år 1923, d. v. s. sista året av den tioårsperiod, för vilken järnvägsstyrelsen år 1913 uppgjorde en samlad trafikberäkning.

Såsom belysande i övrigt för trafikökningen kan anföras, att antalet tågkilometer i godsförande tåg ökats från år 1914 till år 1916 med 69,3 % och att antalet tonkilometer ökats från år 1914 till år 1916 med 119 % och från år 1913 till år 1916 med ej mindre än 138,6 %.

Trafiken har sålunda gjort ett stort språng framåt, som varit omöjligt för statsbaneledningen att beräkna och omöjligt att hinna upp i järnvägsmateriellt hänseende. Den ökade trafiken har också kunnat behärskas allenast med de utomordentligaste ansträngningar och utnyttjande av alla resurser. Det är därför naturligt, att å bangårdar och linjer uppstått en trängsel, som inneburit en olidlig överbelastning med åtföljande oregelbundenheter i trafiken och därmed också sina vådor i säkerhetskänseende.

Det bör dock här framhållas, att den ökade trafikkapaciteten icke vunnits genom något som helst eftergivande på de föreskrifter, som reglera trafiksäkerheten. Risker för att trafiksäkerheten från den utförande personalens sida skall tillbakasettas till förmån för möjligheten att ernå ett snabbare resultat är naturligen större än eljest, då trafiken pressar på och i synnerhet då medlen att utföra arbetet äro obekväma. Men denna risk måste tagas, om man ej vill draga in på trafiken. Och en sådan åtgärd torde icke varit att anbefalla under den gångna tiden, då alla ansträngningar måst inriktas på bl. a. att framföra största möjliga kvantitet livs- och fodermedel för undvikande av nöd, ävensom bränsle samt råvaror m. m. för undvikande av driftinställelse med åtföljande arbetareuppsägning inom industrien.

Interpellanten har i detta hänseende anført, att de i de många ordena utgivna trafik- och säkerhetsföreskrifterna knappast kunna följas och att det på sina håll bland järnvägspersonalen förklarats, att om föreskrifterna i alla fall och delar skulle noggrant följas, därmed sådan trafikstockning skulle uppstå, att hela järnvägsdriften komme att i väsentlig mån inskränkas; ja, att det hänt, att järnvägsbefäl öppet sagt till underordnade, att om de icke kunde gå genvägar, så voro de odugliga som järnvägsmän. Jag förutsätter, att interpellanten härmed icke menar, att personalen i allmänhet uraktlåter att följa de säkerhetsföreskrifter, som gälla tågsäkerheten, och sålunda uppsåtligt eller av grov vårdslöshet riskerar medmänniskors

och kamraters liv och lem. Skulle detta vara interpellantens mening, vill jag i fast förlitande på järnvägspersonalens plikttrohet och ansvarskänsla bestämt förklara en sådan uppfattning oriktig.

Jag vill framhålla, att därest en tjänsteman tillåter sig sådant avsteg från säkerhetsföreskrifterna, så är hans handling av kriminell innebörd, och han måste själv bära det dryga ansvar, som därmed följer. För en dylik handling kan ingen ledning göras ansvarig, ty för sådana fall finnas inga skyddsmedel. Antagligen syftar interpellanten på att vid brådska avsteg förekomma från de detaljerade bestämmelserna angående växlingstjänst och dylikt. Det må då framhållas, att en del av dessa växlingsföreskrifter äro givna för att förmå personalen till högsta skonsamhet mot materielen, som alltid påfrestas hårt i denna tjänst. Men det är givet, att det måste något släppas efter på dessa senare föreskrifter, då det gäller att framför allt driva upp arbetsintensiteten till den högsta möjliga. Och om ett sådant uttryck fällt, som det av interpellanten anförda, om tillgripandet av genvägar, torde det väl vara i dylikt sammanhang.

Mot själva ändamålsenligheten av de vid statens järnvägar gällande säkerhetsföreskrifter torde heller inga berättigade anmärkningar hava framkommit. För att emellertid även tillvarata de senaste erfarenheterna inom detta område är en av järnvägsstyrelsen tillsatt kommitté sysselsatt med att granska nu gällande säkerhets- och signalanordningar, varjämte föräldrade instruktioner komma att omarbetas. Så har redan skett med instruktionerna för stationsföreståndare och konduktörer och torde den förstnämnda redan under den närmaste tiden komma att tillämpas.

Vad beträffar tillsynen och underhållet av den rullande materielen hava dessa faktorer icke blivit i någon mån åsidosatta, i vad desamma beröra trafiksäkerheten. Skador å rullande materiel i trafik hava naturligtvis det oaktat icke kunnat undvikas, och hava en del av dessa skador även berört trafiksäkerheten. Härvid ifrågakomma i första rummet brott av axlar och hjulringar. Verkställd utredning har dock givit vid handen, att antalet sådana skador under de senaste åren icke i allmänhet visat tendens till ökning.

En starkt medverkande orsak till de många järnvägsolyckorna angiver interpellanten vara, att personalen är överansträngd. Vad då först beträffar personalens antal får jag meddela, att den för drift och underhåll anställda personalen ökats från 26,581 man år 1914 till 32,125 man år 1916. Ökningen är således från år 1914 5,544 man eller c:a 21 %.

Om och denna ökning i och för sig är betydlig, må villigt erkännas, att densamma icke förmått hålla jämna steg med trafikökningen. Detta är dock ingalunda beroende på brist på god vilja från statsbaneledningen, vilken tvärtom anbefallt distriktsbefälet att vidtaga de kraftigaste åtgärder för anskaffande av ny personal, utan har sin orsak i de rikliga arbetstillfällena på den allmänna arbetsmarknaden.

Av det nu sagda följer, att personalen av alla grader, haft att

Svar å
interpellation.
(Forts.)

utföra ett betydligt ökat arbete mot förut. Men inom järnvägsstyrelsen tror man sig dock kunna påstå, att någon överansträngning av personalen, med undantag givetvis för ett eller annat undantagsfall, icke skall kunna konstateras. Genom samtal från statsbanledningens sida med personalen och även i övrigt har tvärtom vunnits den övertygelsen, att, om ock personalen av omständigheternas makt i många fall fått ej oväsentligt ökad tjänstgöring, så är dock talet om allmän överansträngning — och därtill i sådan grad, att trafiksäkerheten skulle äventyras — obefogat. Vid undersökning av anledningarna till olyckshändelserna har man särskilt haft sin uppmärksamhet riktad på, huruvida överansträngning av personalen kunde vara orsaken, men icke funnit denna farhåga besannad.

Däremot vill jag medgiva möjligheten av att en del av olyckshändelserna i växlingstjänst samt skador å gods och materiel orsakats av personalknapphet och otillräcklig tid till utbildning.

Det förtjänar emellertid i detta sammanhang nämnas, att järnvägsstyrelsen sett sig i stånd att från och med detta års ingång tillämpa nya tjänstgöringsföreskrifter med betydliga förbättringar för personalen i jämförelse med de förut gällande. Vad beträffar den stora trafikpersonalen hava ock i anslutning härtill tjänstgöringstiderna vid ett flertal stationer minskats.

Vidare låter interpellanten den åsikten komma till synes, att den lägre statsbanepersonalen skulle lida under så svårt ekonomiskt tryck, att denna omständighet skulle vara medverkande orsak till olyckshändelserna. Denna åsikt måste jag bestrida, om jag ock gärna samtidigt vill medgiva, att det är synnerligen önskligt, att särskilt de lägst avlönade av statsbanepersonalen — liksom ock övrig statsverkets personal — erhåller förbättrade lönevillkor, något som ju också av regeringen behjärtats.

Vad slutligen angår personalens utbildning måste erkännas, att utbildningen på grund av tidens tryck måst förkortas till men för arbetets goda utförande. Sålunda hava nog i vissa fall tjänstemän släppts fram till självständigt arbete efter kortare övningstid än vad som förut kunnat beredas. Men jag vill dock med styrka framhålla, att från ledningens sida noga inskräpts och tillsetts, att den oövade personalen icke tillåtits arbeta i sådan tjänst, av vilken själva tågsäkerheten är beroende.

Även i detta hänseende har järnvägsstyrelsen sin uppmärksamhet riktad på önskvärdheten av förbättringar, och enligt vad chefen för järnvägsstyrelsen meddelat mig, torde inom kort av järnvägsstyrelsen komma att utses sakkunniga att utarbeta en ny och fullständig plan för undervisningens och utbildningens ordnande vid statens järnvägar och — om de vilja ansluta sig till samarbete — de enskilda järnvägarna.

Som en sammanfattning av det sagda vill jag således framhålla, att anledningen till det beklagligen nog så högt ökade antalet olyckshändelser vid statens järnvägar under de senaste åren är att hänföra till att trafiken hastigt ökas i oerhörd grad, under det att de tekniska hjälpmedlen icke samtidigt kunnat ökas, ävensom till att per-

sonalen tidvis varit otillräcklig, och att den nyantagna personalen måst på vissa områden tagas i effektivt arbete, innan densamma hunnit ordentligt utbildas.

Härmed är även uttryckt, vilka åtgärder jag i första hand anser nödvändiga för avlägsnande av olyckorna. Det kräves, att utvecklingen av bangårdar och linjer med alla dithörande anläggningar och maskinerier, särskilt säkerhetsanläggningarna, kraftigt fullföljas och att synnerlig vikt lägges vid järnvägspersonalens rekrytering och utbildning.

Vidare lägger jag stor vikt vid en fullt effektiv och längre driven inspektion av säkerhetstjänsten än vad hittills torde hava kunnat ordnas. Enligt vad jag av järnvägsstyrelsen inhämtat, hyser man i detta avseende stora förhoppningar om bättre förhållanden i och med tillkomsten av trafikinspektörerna å trafikdirektörsexpeditionerna, varom proposition avlåtits till årets riksdag. Härigenom blir nämligen möjligt dels att bereda trafikinspektörerna mera tid till inspektion och resor, dels att från trafikinspektörerna i linjetjänst avlyfta en del mera utanför den löpande tjänsten liggande arbeten, särskilt större utredningar m. m., varigenom mera tid för inspektion blir för dem övrig. Enligt vad chefen för järnvägsstyrelsen meddelat mig, umgås man även i järnvägsstyrelsen med planer på att, om en utredning, som nu pågår, skulle så visa behövt, föreslå Kungl. Maj:t att för riksdagen framlägga förslag till inrättande av ytterligare en assistentbefattning för trafikinspektörerna i linjetjänst, avsedd huvudsakligen för hjälp åt dessa tjänstemän vid deras verksamhet för inspektion av säkerhetstjänsten samt för personalens utbildning och instruktion. Man är vidare i järnvägsstyrelsen betänkt på att i sinom tid hemställa om erforderlig hjälp åt säkerhetsinspektören, på det att denne må från bearbetningen på tjänsterummet av gjorda iakttagelser och anmälningar kunna erhålla mera tid till resor.

Det synes mig, efter de upplysningar jag inhämtat och här velat framföra, vara ådagalagt, att järnvägsstyrelsen arbetar på att efter hand allt mera förbättra förhållandena vid statens järnvägar i omhandlade hänseende och att styrelsen vid sina strävanden härvidlag söker att leda verkets utveckling i rätt riktning.

Härpå yttrade

Herr P e r s s o n i Norrköping: Herr talman, mina herrar! Jag ber att till herr civilministern få framföra mitt värdsamma tack för det utförliga och ingående svar, som han lämnat på den av mig framställda interpellationen. Svaret kom för mig överraskande, därför att under dessa brådskande tider med tjänsteplikt, lagar och allting, som skall behandlas, har jag icke haft tillfälle att se på föredragningslistan, vadan jag icke var beredd på att svaret skulle komma i dag, någonting som givetvis varken herr civilministern eller herr talmannen kan ha någon skuld till. Därför har jag icke

Svar å
interpellation.
(Forts.)

heller åtskilligt material tillgängligt, som jag hade vid interpellationens utskrivande och som var ägnat att i någon mån ytterligare belysa, vad jag i korthet framhöll i interpellationen. På grund av detta förhållande kan jag icke mera ingående yttra mig om de förhållanden, som här äro på tal.

Det framgår ju emellertid av det svar, som har lämnats, att de uppgifter jag hade beträffande olycksfallen vid statens järnvägar i huvudsak voro riktiga. Och det är ju heller icke att förvåna sig över, att på grund av den oerhörda stegringen både av olyckshändelserna och av olycksfallen under de senare åren på statsbanorna man börjat på åtskilliga håll hysa oro för, vilken väg man var inne på och huruvida dessa tendenser till ökade olycksfall och olyckshändelser verkligen noggrannt beaktades och åtgärder däremot vidtogos, dels ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt och således i allmänhetens intresse, dels även från personalens synpunkt. Det är ju alldeles riktigt, som svaret här upplyser om, att ej blott olyckshändelserna utan även olycksfallen ha stegrats under 1915 och 1916, så att, om jag icke misstager mig, de det sista året uppgingo till omkring 100 % mer än vad fallet var 1913.

Nu säger herr civilministern i sitt svar, att han starkt ogillar, därest trafiken skall upprätthållas. Detta gäller icke minst de order föreskrifter icke följas av järnvägspersonalen, och det ogillar givetvis envar. Men förhållandena hava dock i praktiken på sista tiden utvecklats så, att en del av dessa order näppeligen kunna följas, därest trafiken skall upprätthållas. Detta gäller icke minst de order som avse växling och de som äro utfärdade för att spara materialen så mycket som möjligt, och även en hel del andra order ur allmän säkerhetssynpunkt har man börjat eftergiva på ett sätt som, om det får fortsätta att utveckla sig, innebär väsentliga faror.

Jag erinrar mig särskilt bland det material, som jag har, ett exempel som är särdeles typiskt. Vid ett tågmöte i Norrland var det bestämt, att tågen skulle mötas på en viss station, men tidtabellen måste ändras på grund av trafikrubbing och det utgick en order till lokomotivföraren att möta vid en annan station. När han kom till denna station, visade stinsen klart för tåget att avgå därfån, men lokomotivföraren stannade i alla fall. Han förklarade, att han skulle stanna där för tågmöte. Den saken är ändrad genom ny order, förklarade stinsen. Då måste det vara skriftligt tillkännagivande om den saken, invände lokföraren. Det är ett fall som är så betecknande, därför att från stinsens sida uraktläts att följa givna säkerhetsföreskrifter, nämligen att, när ändring skall ske i fråga om tågmöte, även skriftlig order skall lämnas till lokföraren. I detta sammanhang upplyses, att dylik bestämdhet, som här visades av lokföraren, som följde order och stannade, trots att det visades klart till avgång, på en del håll icke är så synnerligen väl sedd.

I ett annat fall när trafikinspektören var med, hände det, att tåget icke kom att stanna vid en station, vilket berodde på att bromsarna på tåget icke voro i stånd att fullgöra sin tjänsteplikt. Trafikinspektören frågade tågmästaren, varför det gick så dåligt

med bromsningen och varför tåget hade svårt att stanna. Tågmästaren upplyste, att det berodde på att bromsarna voro utarbetade efter en orimligt lång tjänstgöring, så att de sutto och sovo. Trafikinspektören undersökte förhållandet och konstaterade, att rapporten var riktig. Ifrågavarande tågförare var icke ordinarie tågförare utan tillförordnad. Men det påstås från järnvägsmannahåll, att denna hans öppna förklaring över orsaken till mankemanget hade menligt inverkat på hans befordring.

Detta system som sprider sig och som gör, att det uppstår slentrian, som alltmer fortsätter att innästla sig, är ytterst betänkligt för trafiksäkerheten. Det uttryck, jag tillät mig omtala i min reservation och som fälldes vid en station i Stockholms närhet till en underordnad järnvägstjänsteman, att därest han icke kunde gå genvägar, vore han olämplig som järnvägstjänsteman, är, enligt vad trovärdiga personer påstå, fullt överensstämmande med verkliga förhållandet. Nu är det självfallet, att den verkliga orsaken till detta ligger i den väldiga trafikökning, som inträtt och som naturligtvis för järnvägarna kom litet oväntat på och som de icke gärna kunde beräkna, och det är klart, att järnvägsledningen har ett mycket stort intresse att söka tillfredsställa den ökade trafikens krav så långt det är möjligt med tillgängliga resurser. Men man får dock icke för detta avstå från de alldeles nödvändiga säkerhetsanordningar som behövas såväl i det ena som i det andra fallet.

Nu har det vidare här i svaret upplysts, att man verkställer undersökningar på ett par områden. Man undersöker de utfärdade ordenas innehåll och beskaffenhet för att se, om de äro riktiga eller om de behöva ändras, och man har vidare även på ett annat område, jag erinrar mig icke vilket, igångsatt undersökning för att se till, vad som kan göras, för att icke olyckshändelserna och olycksfallen skola tilltaga i lika starkt stegrat tempo som hittills. Däröfver är icke annat än gott att säga, och jag vill uttrycka den förhoppningen, att dessa åtgärder skola leda till resultat.

Det erkännes även i svaret, att personalens knapphet, trots den ökning som skett av personalen med 21 % på två år, även vore starkt kännbar, och det upplyses om, att man icke kan få tillräcklig personal på grund av de goda arbetstillfällena som finnas på andra områden, vilket gjort, att icke nya ansökningar om anställning vid statens järnvägar inkommit. Ja, detta är icke endast beroende på de goda arbetstillgångar som funnits utan även beroende på, att de förhållanden, under vilka den vid järnvägarna nyantagna personalen fått arbeta, på sista tiden icke varit tillfredsställande. Det har varit sämre där än på många andra områden. Det har ju också bland järnvägspersonalen, jag tror icke oberättigat utan med fullt skäl, klagats öfver att rekryteringsförhållandena vid statens järnvägar på sista tiden lämnat ofantligt mycket övrigt att önska. Det är nödvändigt för ett så stort och viktigt verk som statsbanorna såväl som för all järnvägsdrift här i landet att ställa så till, att arbetsförhållandena äro av den art, att anställningen vid dessa verk blir tilldragande, så att urvalet av arbetskraft till dessa verk kan göras

Svar å
interpellation.
(Forts.)

ordentligt och man får fram det bästa material som finnes inom arbetarklassen.

Herr civilministern nämnde, att lönerna lämna mycket övrigt att önska. Det är så riktigt. Nu har visserligen riksdagen beviljat dyrtidstillägg, som äro rätt tillfredsställande, men det har riksdagen gjort först för några dagar sedan, under det att lönevillkoren under de två år som dyrtiden räckt varit sådana, att järnvägstjänsten icke verkat tilldragande. Vad jag skulle vilja understrika, det är behovet för statsbanorna, liksom för varje annan omtänksam arbetsgivare, att fastställa sådana löner och arbetsvillkor, att tjänsten blir tilldragande och ett gott urval av personal vinnes, vilket blir möjligt genom att flera ansökningar inkomma än antalet platser som behöva tillsättas, så att man kan uttaga den bäst kvalificerade och mest lämpliga arbetskraften.

Slutligen ber jag att få uttrycka, som jag tror, allas tillfredsställelse med att utbildningen av personalen skall bli om möjligt bättre, än den hittills och särskilt under kristiden har kunnat vara, vilket i sin mån naturligtvis garanterar ytterligare trafiksäkerhet och även garanterar, att icke av personalen själv göras några missgrepp av den art, att de leda till olycksfall för densamma. I övrigt är det naturligtvis riktigt, och det förnekas av ingen, att full garanti mot järnvägsolyckor och mot olycksfall vid järnvägsdrift aldrig någonsin kan vinnas. Men man bör dock göra allt som göras kan för att inskränka farorna och öka säkerheten, så långt som det över huvud taget är möjligt.

Med detta ber jag att få tacka för det svar som jag erhållit och som jag tror skall lugna allmänheten samt i viss mån även järnvägstjänstemännen själva, och vill jag uttala den förhoppningen, att förhållandena i framtiden skola bli bättre på detta område.

Herr Lindley: Den interpellation, som av herr Sven Persson framställdes i vintras, framkom väl närmast som en följd av de intryck man fick av de järnvägsolyckor, som slag i slag inträffade i södra Norrland. Jag vill erinra om Holmsvedsolyckan, Bollnäsolyckan och Storviksolyckan. Frånsett de stora skador på materiel, som vid dessa järnvägsolyckor åstadkommos, inträffade ju vid den förstnämnda även stora förluster av människoliv.

Det var också under intrycket av dessa olyckor, som en för mig välbekant, mycket vederhäftig lokomotivförare tillskrev mig några rader, i vilka han framhöll en del synpunkter, som jag anser värda att framdragas just nu. Han säger ifrån, att han gör det för att lätta sitt samvete, och jag tvivlar icke därpå. Herr civilministern har redan i sitt svar betonat att trafikökningen gjort, att man icke allenast har tillgripit all den materiel, som kan användas, utan också att järnvägspersonalen måst bliva överansträngd. Denne man, som skriver till mig, säger följande: »Tålamodet börjar att tryta, och undra på det, den som kan. Man skall dagligdags prestera ett merarbete, utan att det renderar oss något annat än i bästa fall litet obehag utav kitsligt befäl.» Jag vill skjuta emellan att detta skrevs innan

Svar å
interpellation.
(Forts.)

förändringen i deras löneförhållanden vidtogs. »Ställningen börjar att bli olidlig», fortsätter han, »och har så förrästen varit en längre tid. De lok, som sättas i våra händer, äro i de flesta fall veritabla rullande skrothögar med vilka befalet vill, att vi skola utföra fullgott arbete. I de flesta fall förbrukas den dubbla bränslekquantiteten för ett mindervärdigt eller rättare nästan halvvärdigt arbete.» Det är ett känt faktum, att däruppe har man åtskilliga av de äldre lokomotiven ute i trafik, och det är rent underbart att se, huru lokomotivpersonalen kan med dessa maskiner prestera det arbete, som verkligen uträttas. Han fortsätter sedan: »För att övergå till trafiksäkerheten vid våra statsjärnvägar, så finnes det åtskilligt därom att säga. Den trafikintensitet, som är rådande här, har gjort, att en stor del av säkerhetsföreskrifterna ha fått vika för en genare tillämpning. Allt som oftast ställas vi på prov i vår kunskap om säkerhets- och signalordning, i det att de signalgivande företå sig manövrer stick i stäv med föreskrifterna. Ett exempel ur högen. En station är försedd med växelförregling, i tidtabellen är angiven tågspår samt antal vingar å semaforen för infart. Vid ankomstsinal ställes för »kör», men semaforen visar nu annan tågväg. Man stannar, och långt om länge kommer en stationskarl visande framåt. Man står fortfarande kvar, och mannen kommer fram till loket och påbörjar föraren, att han är endast kitslig, som inte går in på given signal, trots det att signalen står i ren strid mot säkerhetsföreskrifterna. Jag skall relatera ett fall, som häromdagen hände mig vid S. station. Vid ankomsten till S. stod semaforen för klart in på stationen. Utan att ana något oråd fortsatte jag med tåget (ett godståg) in på stationen. Framkommen till ingångsväxeln varnade jag, att densamma låg åt fel spår. Jag sökte med alla till buds stående medel stoppa tåget men lyckades ej utan sammanstötte med växellocket och med det sammankopplade vagnar. Förödelsten vart ju i detta fall ej så stor, enär jag ej hade någon nämnvärd hastighet. Intet hade dock hindrat, att tåget, som jag förde, kunnat vara ett snäll- eller persontåg med betydligt större fart. Semaforen hade i detta fall ställts för klart eller »kör», som det heter, för ett tidigare inkommet tåg och så fått förbliva, till jag kom. Under mellantiden hade växling utförts i tågvägen. En i sanning beundransvärd tågsäkerhet, eller hur? Historierna om snarlikt fall äro legio, fastän en mild försyn och vaksamhet från lokpersonalen har förhindrat katastrofer. Vad bär oss mera och bättre vittnesbörd än Holmsveden?»

Herr civilministern omtalade, om jag icke missuppfattade hans svar, att man hade nödgats att till följd av de ökade göromålen till högre platser framsläppa tjänstemän med delvis mindre utbildning, men att det icke gjorts på för trafiken farliga platser. Som ett exempel härå kan jag måhända åberopa min sagesman som till sist säger i sitt brev: »En liten unik historia till sist, hur det sörjs för säkerheten. En telegrafvan och i förreglingsanordningar samt ordregivning kunnig stationskarl, K., har de senaste av dessa dagar blivit mot sitt eget medgivande tvångstransporterad från H. mötesstation till gods-magasinet i B., och i hans ställe har till H. mötesstation, även mot

Svar å
interpellation.
(Forts.)

hans vilja, sänts en stationskarl, L., nästan okunnig i telegrafen, helt obekant med förreglingen och blott teoretiskt godkänd i ordergivning. Orsaken lär skall ligga uti, att K. dristat sig ut en dag till ett persontåg och stoppat detsamma för order utan att hava det föreskrivna röda bandet på mössan. Reflexionerna torde här göra sig själva.»

Jag vet icke, om i detta fall några andra orsaker spelat in vid ombytet på dessa platser, men det ligger nära till hands, att man vid mindre viktiga saker har fäst större avseende och att trafiksäkerheten sättes på spel, genom att man insätter en mindre kunnig och icke tillräckligt kvalificerad person på denna post. Jag har velat andraga detta såsom bevis på, hur det i en hel del fall går till vid järnvägarna, och jag vill till sist uttala den förhoppningen, att den utredning, som herr civilministern talat om, ifråga om vår trafiksäkerhet må bliva utförd så, att den blir fullt tillfredsställande både för den trafikerande allmänheten och icke minst för järnvägspersonalen själv.

Herr Bäcklund: Detta är ett spörsmål, som i ganska hög grad bör vinna kammarens beaktande. Det är ju så, att en trafiksäkerhetskommission tillsattes av Kungl. Maj:t med anledning av Malmsslättsolyckan, och denna har i avgivet betänkande föreskrivit en hel del åtgärder, som ansetts böra genomföras vid statsbanorna för att åstadkomma bättre trafiksäkerhet. Det har visserligen genomförts en hel del av det, som föreslagits, men ännu återstår en hel del, och vidare vill jag för min del påpeka, att det fanns en reservant i kommissionen, som även hade goda förslag, vilka i viss mån kunna anses sammanhänga med trafiksäkerheten och därför böra beaktas. Dessutom har järnvägen haft egna tjänstgöringskommissioner, som rest över hela landet och försökt sätta sig in i förhållandena på de olika järnvägsstationerna och avvägt, hur stor personal som behöves. Men hur har i regel linjebefälet ställt sig till dessa spörsmål? När en sådan kommission har varit ute och föreskrivit, att så och så borde det ordnas, så och så stor personal borde finnas, så har platsbefälet ganska ofta, sedan kommissionen rest sin väg, åsidosatt dessa föreskrifter. Detta har gjort, att de personer, som suttit i tjänstgöringskommissionerna som personalens ombud, icke känt sig tillfredsställda med dessa anordningar, att det funnits andra personer, som ingripit och negligerat de anordningar, som vidtagits av tjänstgöringskommissionen.

Här har i herr statsrådets interpellationssvar även berörts en del åtgärder, som skola vidtagas, för att man skall få bättre trafiksäkerhetsförhållanden vid järnvägarna, och detta gäller speciellt vissa befattningar, som äro inrättade. Trafikinspektörerna skola få större möjlighet att ägna sig åt inspektion på linjen, och vidare har för icke länge sedan inrättats en säkerhetsinspektörstjänst. Detta kan kanske i viss mån hava betydelse, jag vill icke påstå annat, men i många fall är det nog så, att det på dessa områden slarvas ganska mycket just av personer, som äro satta att inspektera järnvägarna. Jag kan nämna ett exempel ur högen. En trafikinspektör

gav å sin egen sektion en station order att tillkoppla en vagn i tåget och avlämna den vid en viss angiven nyöppnad mötesplats. När allt kom omkring, fanns där intet sidospår; det var icke färdigt och icke heller fanns där några växlar inlagda. De skulle icke bli inlagda förr än om en halv månad. Stationen fick göra sin trafikinspektör uppmärksam på det förhållandet, att det ännu icke fanns vare sig spår eller växlar. Man undrar då: är det verkligen riktigt, att vårt befäl ägnar denna fråga den uppmärksamhet, som den verkliga förtjänar? Jag betvivlar, att detta alltid är fallet, då en person, som är särskilt tillsatt för detta ändamål, icke vet, var det finnes spår och växlar inom hans egen trafiksektion.

*Svar å
interpellation.
(Ports.)*

Det är mycket, som spelar in, när det gäller trafiksäkerheten, och de förhållanden, varunder personalen måste utföra sitt arbete, hava ju också mycket nära sammanhang med denna sak. Vidare hava de dåliga avlöningsförhållandena i viss mån gjort, att svårigheter uppkommit att rekrytera lämplig personal, och detta har varit en bidragande orsak till, att förhållandena icke äro så bra, som önskligt vore. Olycksfallen i arbetet, som i många fall krävt befattningshavares liv, hava stundom varit beroende på knappt tilltagen personal. Detta är just att beakta, när det gäller trafiksäkerheten vid statens järnvägar. Det gäller till stor del allmänheten, och denna bör ju skyddas, men det gäller också personalen, och den bör också skyddas. Den arbetar ganska ofta under olidliga förhållanden, och det finnes icke möjlighet för densamma att följa de föreskrifter, som finnas i signal- och säkerhetsanordningarna, så som önskligt. Det vet befälet mången gång också, men man får kanske icke vara så noga, om det hela skall gå ihop.

De anordningar, som böra vidtagas för att avhjälpa detta, äro många, och icke minst behövs utökning av bangårdsutrymmena m. m. dylikt, som inverkar på resultatet och på minskandet av olycksfallen både i arbete och för den resande allmänheten. Jag anser, att denna fråga är synnerligen förtjänt av beaktande både från riksdagens och från regeringens sida.

§ 3.

Härefter lämnades ordet till

*Svar å
interpellation.*

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet D a h l b e r g, som yttrade: I en med kammarens tillstånd framställd interpellation har herr Vennerström till mig riktat följande frågor:

1:o Har statsrådet sin uppmärksamhet fäst vid den vanhävd, som i jordbrukshänseende kan föreligga å kronans egendomar?

2:o Ämnar statsrådet omedelbart företaga en undersökning angående jordbrukets tillstånd å kronans samtliga egendomar samt omedelbart föranstalta om effektiva åtgärder, varigenom missförhållanden kunna undanröjas samt största möjliga sådesproduktion å statens mark åstadkommas?

I motiveringen till interpellationen har interpellanten särskilt

Svar å
interpellation.
(Forts.)

omförmålt vissa förhållanden vid den till Grönsinka kronopark hörande egendomen Ängsnäs i Gävleborgs län. Jag anholder att först få lämna några upplysningar angående denna gård.

Egendomen Ängsnäs, även kallad Skammora, medföljde köpet av ett större skogskomplex av Horndals järnvägsaktiebolag i slutet av år 1912. Den är belägen nära 2 mil från Horndals järnvägsstation, och innehåller omkring 90 hektar åker. Säljandebolaget hade på sin tid egendomen under eget bruk och skötte den på sätt och vis såsom utgård till sitt jordbruk vid Horndal, vilket icke ingick i kronans köp. Då det icke var möjligt för kronan att själv bruka egendomen, måste den utarrenderas. Dels på grund av omöjligheten att få en arrendator, som ville betala ett skäligt arrende, dels för att möjliggöra försäljning av större eller mindre del av inägojorden utarrenderades egendomen icke på vanlig 20 års arrendeperiod, utan skedde upplåtelsen endast å 5 år 1913 — $\frac{14}{3}$ — 1918. Det blev härvid icke möjligt att erhålla högre arrende än 1,000 kronor. Som emellertid den första arrendatorn kom på obestånd och i början av år 1915 övergav egendomen, sedan han sålt kreaturen, måste domänstyrelsen då återtaga egendomen och uppdraga åt sin ombudsman och fiskal att bevaka kronans fordran i arrendatorns konkurs. Därefter utarrenderades egendomen för tiden 1915 — $\frac{14}{3}$ — 1918 till den nuvarande arrendatorn på enahanda villkor som förut och hölls av och tillträdessyn mellan den förre och den nuvarande arrendatorn i maj och juni 1915, därvid arrendatorns skuld till kronan fastställdes till kr. 1,807:19, därav dock icke något för vanhävd av jorden. Oaktat kronoombudets yrkande om synemännens yttrande om jordens hävd, ansågo sig synemännen icke kunna uttala sig bestämt om denna, väl på grund därav, att den avgångne arrendatorn så kort tid innehaft egendomen. Denna kronans fordran är bevakad i arrendatorns konkurs och för närvarande pågår av kronan anhängiggjord rättgång mot arrendatorns borgesmän under yrkande om utbetalande av berörda belopp.

Egendomens ladugård är inredd för 96 klavbundna djur. Detta djurantal synes större än som rimligtvis kan hållas på själva egendomen och beror på att förre ägaren åsvalftade att härstädes uppföda ungdjur, som dittransporterades från säljarens övriga egendommar. Icke ens av förre ägaren hölls emellertid fullt detta antal, utan synes antalet hava växlat mellan några och 60 samt 80 klavbundna djur. För närvarande har arrendatorn 24 klavbundna nötkreatur och dessutom 12 småkalvar samt 7 hästar, 2 föl och 26 svin. Som rättelse av interpellantens uppgift, att ingen plöjning verkställdes under år 1916, må meddelas, att 20 hektar då plöjdes, vilket ju visserligen icke får anses fullt tillräckligt, men mera medhans då icke i brist på tillräcklig arbetskraft. Beträffande gödseln vid egendomen utkördes på våren 1915 hela den då inneliggande gödselstacken. Därefter uppkommen gödsel har i brist på arbetskraft endast delvis utkörts. Beträffande egendomens hävd lider det intet tvivel, att densamma är otillfredsställande, vilket beror på, att det icke lyckats erhålla en arrendator med tillräckligt kapital att

i denna dyrtid kunna anskaffa för egendomen erforderlig uppsättning av djur ävensom tillräcklig arbetskraft. Därtill hava dock i hög grad bidragit även dåliga skördar och andra förluster, som de bägge arrendatorerna gjort. Vintern 1913—1914 dukade en del av kreatursbesättningen under för tuberkulos och ett flertal djur måste nedslaktas. Arrendatorns ekonomi blev på grund av dessa m. fl. anledningar undergrävd och jordens rätta skötsel försumrades.

Ehuruväl vid ombytet av arrendator i april 1915 endast ringa foder fanns kvar å egendomen, vilket ju måste medföra kostnader och svårigheter av flera slag, såg det för den därefter tillträdande arrendatorn till en början jämförelsevis lovande ut. På grund av den regniga väderleken under hösten och bristande arbetskraft gick dock större delen av skörden förlorad. Till följd av undergrävd ekonomi nödgades den nye arrendatorn vintern 1916 avyttra en stor del av sin förut jämförelsevis fulltaliga kreatursbesättning.

Uppå ansökan av arrendatorn och efter tillstyrkan av jägmästaren och överjägmästaren medgav domänstyrelsen i vintras honom rätt att försälja högst 125,000 kilogram hö under villkor att minst 25,000 kilogram av det bästa höet undantogs för utfodring av egendomens kreatursbesättning samt att arrendatorn till jägmästaren konstant inbetalade 1,000 kronor att användas till inköp av gödningsämnen för egendomen ävensom att arrendatorn ställde garanti för inköp av för egendomen behövt utsäde.

Jägmästaren säger sig upprepade gånger hava med eftertryck uppmanat den nuvarande arrendatorn att bättre fullgöra sina skyldigheter samt söka skaffa sig mera djur och bättre arbetskraft för att kunna på ett mera tillfredsställande sätt hävda jorden, men att dessa tillsägelser icke medfört något avsevärt resultat. Överjägmästaren har framhållit, att den nuvarande arrendatorn är mycket arbetsam och på allt sätt bjuder till och att det endast är hans i följd av dåliga skördar m. m. svaga ekonomi, som omöjliggjort för honom att kunna tillfredsställande hävda egendomen. Det vill emellertid synas, som om arrendatorn, vilken är skåning, icke kunnat i erforderlig mån anpassa sitt jordbruk efter ortens klimat och övriga förhållanden.

Huruvida det skulle vara möjligt att nu genom syn få sådan vanhävd av egendomen konstaterad, att arrendatorn på den grund kunde förklaras arrenderätten förlustig, torde vara ovisst, helst med hänsyn till synemännens uttalande vid synen år 1915. Och lika ovisst torde vara, om det skulle kunna lyckas att i stället erhålla en bättre arrendator. Någon rapport till domänstyrelsen om egendomens vanhävd har emellertid icke ingått.

Jag vill framhålla, att avsikten hela tiden varit att sälja åtminstone huvuddelen av denna jordbruksegendom, vilken icke lämpar sig att behålla i kronans ägo utom möjligen vad angår mark för några skogsarbetarbostäder. Emellertid hava nödiga utredningar icke medhunnits å sådan tid, att förslag härom kunnat föreläggas den nu samlade riksdagen. Enligt vad domänstyrelsen meddelat lärer

Svar å
interpellation.
(Ports.)

utsikt finnas, att ärendet skall kunna bliva färdigt till 1918 års riksdag.

Detta beträffande det av interpellanten särskilt omtalade fallet av vanhävd å kronodomänen Ängsnäs.

Angående kronans jordbruksdomäner i allmänhet föreskrives i grunderna för deras förvaltning till förebyggande vanhävd, att arrendator skall tillförbindas att städe i fullgott skick underhålla vid egendomen befintliga byggnader och anläggningar, att underhålla stängsel samt att i alla avseenden väl hävda och i god växtkraft hålla egendomens åker och äng. Bestämmelserna härom införas i de arrendekontrakt, som utfärdas av domänstyrelsen. Vart femte år eller oftare besiktigas kronans jordbruksdomäner till utrönande av huru de skötas och arrendevillkoren fullgöras.

Påföljden av ett åsidosättande av vad arrendatorn åligger i fråga om egendomens hävd är arrenderättens förverkande. I äldre kontrakt, utfärdade före nya nyttjanderättslagens tillkomst, är sålunda stadgat, att, där arrendator åsidosätter sina skyldigheter i nu berörda avseende, har han förverkat arrenderätten och skall om styrelsen så påfordrar och sedan laga domstol därom meddelat beslut, avträda egendomen nästa fardag. Beträffande nyare kontrakt gäller stadgandet i nyttjanderättslagen § 36 mom. 2 att, där arrendatorn gör sig skyldig till vanhävd av fastigheten, arrenderätten skall vara förverkad och kronan förty berättigad uppsäga arrendeavtalet. Då orsaken till förekommande vanhävd å kronans egendom i allmänhet är att söka däruti, att arrendatorn i större eller mindre grad kommit å obestånd, är det givetvis omöjligt att med egendomens utarrendering kunna alldeles förhindra, att vanhävd i vissa fall uppstår. Domänstyrelsen förklarar, att styrelsen gör vad den kan för att förhindra vanhävd. Då till styrelsens kännedom kommer, att en utarrenderad egendom utsättes för vanhävd, vidtagas åtgärder för att få bort arrendatorn. För närvarande har styrelsen rättegång anhängiggjort mot arrendatorn av Högjontorps kungsgård i Skaraborgs län för vanhävd av denna egendom. I häradsrätten är frågan vid urtima ting redan avdömd till kronans förmån, men domen är överklagad av arrendatorn.

Erfarenheten visar, att domänintendenterna kunnat under hand framkalla arrendets överlåtande på en bättre kvalificerad arrendator, när en arrendator på grund av dålig ekonomi eller oförmåga att sköta ett lantbruk visat sig mindre lämplig och vanhävd av egendomen varit att befara. Domänstyrelsen åter har icke kunnat göra något, förrän vanhävden blivit konstaterad, och då har rättegång måst tillgripas, när arrendatorn icke ändock velat underkasta sig påföljden att hava förverkat arrendet.

En annan påföljd för arrendatorn av vanhävd är att han frånkännes optionsrätt vid förnyad utarrendering av den av honom arrenderade egendomen. Som villkor för erhållande av optionsrätt har nämligen uppställts, att arrendatorn skall hava väl brukat egendomen. Under åren 1912—1916 hava 904 fastigheter upplåtits på nytt arrende. Därvid har endast i 13 fall optionsrätt blivit fränkänd

den gamla arrendatorn till följd av att han brustit i egendomens hävd. Denna omständighet synes framvisa, att vanhävd icke skulle i någon avsevärd grad förekomma å kronans jordbruksdomäner.

Ett förhållande som i förevarande fråga särskilt är att beakta är att domänstyrelsen mungen gång tvingas att taga en icke fullgod arrendator på grund av brist på spekulanter och nödvändigheten att genast skaffa brukare till en egendom; ett förhållande som naturligtvis lätt kan leda till mindre god hävd.

Av denna redogörelse torde framgå, att de medel lagstiftningen erbjuder en jordägare till förekommande av vanhävd å utarrenderad jord blivit använda beträffande utarrenderade kronoegendomar. Det torde dock få medges, att dessa medel knappast äro under alla förhållanden tillräckligt effektiva, och i synnerhet icke tillräckligt snabbt verkande. Att härutinnan åstadkomma någon ändring är emellertid icke så lätt, helst som orsaken till vanhävd, såsom nämnts, säkerligen oftast är dålig ekonomi hos arrendatorn och icke så mycket bristande vilja. I varje fall kan ändring i dessa bestämmelser icke ske omedelbart utan kräver ingående utredning och övervägande. Sådan ändring skulle, i den mån den icke tilläventyrs avsåge allmän lag, gälla grunderna för utarrendering av kronans jordbruksdomäner, vare sig dessa tillhöra de egentliga jordbruksdomänerna eller utgöras av jordbruk, som ingå i kronoparkerna, samt reglerna för tillsyn och kontroll m. m. Frågan utvidgar sig härigenom till att sammanhänga med frågan om organisationen av den statens personal, som omhänderhaver dessa egendoms förvaltning. Jag vill erinra, att i nu nämnda hänseenden vissa utredningar dels ägt rum och dels pågå. Om jag härvid bortser från den utredning av mera speciell art, som är anförtrodd åt kronolägenhetskommissionen, kan jag nämna, att den 15 december 1914 särskilda sakkunniga tillkallades för utredning beträffande de ändringar i gällande bestämmelser angående utarrendering av kronans jordbruksdomäner, som må finnas erforderliga eller lämpliga samt vad med denna fråga äger sammanhang. Dessa sakkunniga hava icke ännu avgivit utlåtande. Enligt den formulering dessa sakkunnigas uppdrag erhållit, bör i detsamma ingå även att beakta frågan om åtgärder mot vanhävd. I fråga om domänförvaltningens organisation hava förslag, som inverka på denna fråga, framlagts av såväl norrländska skogsvårdskommittén som av skogs-sakkunniga för södra och mellersta Sverige. Utredning och förslag i detta ämne äro även att förvänta från skogsbokföringskommittén. Innan de nu omförmälda ännu ej avgivna förslagen inkommit, torde någon ändring i själva utarrenderingsbestämmelserna och organisationen icke lämpligen böra vidtagas.

Såsom svar på interpellantens frågor kan jag uttala, att jag icke skall underlåta att hava min uppmärksamhet riktad på den vanhävd, som i jordbrukshänseende kan föreligga å kronans egendomar. Jag anser det även lämpligt, att genom vederbörande domänintendenter eller på annat sätt en undersökning omedelbart sker angående jordbrukets tillstånd å de kronans egendomar, där anledning finnes att misstänka, att vanhävd äger rum. Likaledes anser jag att till före-

Svar å
interpellation.
(Forts.)

nämnda arrendesakkunniga bör avlåtas en anmodan att vid sitt arbete särskilt uppmärksamma frågan om vanhävd samt överväga vidtagandet av åtgärder däremot. Att nu såsom interpellanten ifrågasatt, dessutom omedelbart föranstalta om åtgärder, varigenom missförhållanden i fråga om hävden speciellt å de utarrenderade kronoegendomarna skulle kunna undanröjas och största möjliga sädesproduktion å dem åstadkommas, synes däremot icke vara mera möjligt för staten såsom jordägare än för andra jordägare gent emot sina arrendatorer. Gällande lag och arrendekontrakt binda parterna härvidlag; men de möjligheter, som därigenom stå till buds, böra noggrant iakttagas till vanhävdens förhindrande. Det bör emellertid beaktas, att den befogenhet förfoganderättslagen lagt i Kungl. Maj:ts hand att befrämja framalstrandet av för landet nödiga varor givetvis kan komma i tillämpning även gent emot kronoarrendatorer. Jag vill i sådant avseende erinra, att Kungl. Maj:ten den 9 innevarande maj med stöd av sagda lag till samtliga Kungl. Maj:ts befallningshavande avlåtit cirkulär angående vidtagande av omedelbara åtgärder mot vanhävd, vilket cirkulärs huvudsakliga innehåll blivit återgivet i tidningspressen.

Vidare anförde

Herr V e n n e r s t r ö m: Herr talman, mina herrar! Jag ber först att få rikta mitt tack till herr jordbruksministern för hans synnerligen grundliga svar på min interpellation. Detta svaromål är lagt så tillmötesgående, att något längre anförande från min sida icke är av detta påkallat. Rörande vanhävdssfallet vid Ängsnäs har ju redan en undersökning igångsatts, och denna har konstaterat, att uppenbar vanhävd å denna kronoegendom förekommer. Herr jordbruksministern har också lovat, att åtgärder snarast möjligt komma att vidtagas för att åvägabringa den rättelse, som överhuvudtaget är möjlig. Jag vill tacka honom för detta, men jag vill på samma gång därvid knyta en liten reservation, då det sades, att denna egendom skulle komma att avyttras för kronans räkning. Det förefaller mig, som om det möjligen skulle finnas en annan väg, nämligen att genom tryggad besittningsrätt på denna kronoegendom få den bibehållen åt kronan, men upplåten åt brukare, som möjligen äro hågade att under den tryggade besittningsrättens former få jorden åt sig upplåten.

Vidare har det visats, att vanhävdssfallet kunnat föreligga, ehuru arrendatorn på hemmanet ifråga har såsom sin närmaste granne haft en kronans tjänsteman, nämligen en jägmästare på Grönsinka. Vi ha en tämligen gammal erfarenhet av att många av domänstyrelsens tjänstemän — av dessa jägmästare — nästan icke se jorden bara för skogens skull. De äro mera skogsmän än jordbruksmän och ha mera intresse för skogsfrågor än jordbruksfrågor. Och det är uppenbarligen denna omständighet, som gör, att dylika vanhävdssfallet över huvudtaget äro möjliga. Vi ha återigen fått denna erfarenhet bekräftad — en gammal erfarenhet, som också gjorde sig gällande under debatterna om Norrlands kolonisation, där just de felaktiga linjer, efter

vilka denna kolonisationsfråga blivit lagd, nog till stor del varit beroende på att just kronans egna tjänstemän lätit sitt intresse mera bestämmas av hänsynen till skog än till jord. Jag skulle i detta hänseende vilja lägga herr jordbruksministern på hjärtat att göra vad honom är möjligt för att se till, att ett större intresse för jordbruket — ty jordbruket är ändå i alla fall landets modernäring — ingjutes även hos den tjänstemannakår, som från statens sida har sig pålagt att vårda kronans olika egendomar.

Det har här lämnats ett löfte om undersökning — en generell sådan angående den vanhävd, som eventuellt föreligger utom i detta speciella fall å kronans mark. Då jag är viss om att denna undersökning omedelbart kommer till stånd, skall jag såsom en ledning vilja draga fram ett par speciella fall, som muntligen och skriftligen blivit till mig inrapporterade. Muntligen har sagts, att förhållandena vid Garpenberg icke skulle vara tillfredställande. Jag har själv icke kunnat på ort och ställe kontrollera detta och kan därför icke garantera riktigheten av denna uppgift. Men jag har i alla fall till herr jordbruksministern velat lämna uppgiften i fråga i hopp att den sedan skall föranleda till de åtgärder, som kunna vara av behovet påkallade. Skriftligen har meddelats mig ett annat fall. Jag fick för några dagar sedan ett brev, poststämplat i Landa och undertecknat av »Jordbrukare». Där står det på följande sätt: »Får härmed meddela, att det finnes ett kronoställe här vid Landa, av vilket arrendatorn tagit sig friheten arrendera ut cirka 6 tunnland av den bördigaste jorden till Gimo-Österby bruks aktiebolag att användas såsom kolningsplats. Men som det icke är så långt gått med förstörandet av jorden, skulle något kunna göras för att hindra detta, så att jorden finge användas till det, den skall användas till i dessa bistra tider.» Det är tydligen samma fall, som det talats om i detta brev, som även i ett annat brev, som förut anlät till mig omedelbart efter min interpellations framställande. I detta brev står det på följande sätt: Med anledning av Er interpellation angående kronohemmanens skötsel vilja vi härmed underrätta Er om att det även här i Segerstad i Hälsingland finnes ett kronohemman, Mårdnäs, som skötes allt annat än mönstergillt. Hemmanet arrenderas av Kopparberg & Hofors aktiebolag, som i sin tur har en underarrendator. Som ett exempel kan anföras att vid brödregeringen i vinter var denne underarrendator tvungen att begära och erhöll brödkort, oaktat ingen spannmål av något slag försålts sedan senaste skörd. Det mest anmärkningsvärda med detta hemman är, att under en tid, som det kan tyckas alla jordbitar skulle behövas för att besås, upplåtes en stor bördig åker för anläggning av kolbottnar för Gimo-Österby bruks aktiebolags räkning för en tid, som det uppgives, av 14 år. — — — Gimo-Österby bruk har kunnat få mindre skadlig mark inom kommunen för sina anläggningar, men det hade i så fall kostat bolaget litet mer i anläggning. De kontrakterade då med *underarrendatorn* på Mårdnäs om upplåtelse av en stor åker. I kraft av det kontraktet har under vintern stora anläggningar företagits, och när allt är färdigt, hoppas de få kungl. domänstyrelsens godkännande av uppgörelsen.» Jag har velat nämna även dessa

Svar å
interpellation.
(Forts.)

fall för herr jordbruksministern för att han må vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas lämpliga.

Jag vill slutligen på det varmaste understryka den stora vikten av att i de här dagarna, när livsmedelsbristen är större än någonsin förut, även kronans egendomar kunna lämna den största möjliga skörd till gagn för hela landets befolkning, dels därför att just en ökad livsmedelsproduktion är ett av de mest livsviktiga ting för hela svenska folket och att kronan i främsta rummet därvid bör på det bästa möjliga sätt medverka, och dels därför att det icke må vila en skymt av misstanke att icke kronan på detta område går i spetsen, när det gäller att sporra alla lantbrukare att göra vad i mänsklig förmåga står att åstadkomma denna ökning av livsmedelsproduktionen. Jag har besökt Gästrikland, där detta vanhävsfall vid Ångsnäs förelåg. I hela denna trakt rådde bland befolkningen en synerligen stark förbittring över att kronan manade de enskilda: »gör allt vad ni kan för livsmedelsproduktionens ökning», medan man såg själva den kronoegendom, som ansågs vara en av de bördigaste i trakten, formligen ligga för fåfot. När man i dessa dagar satt i gång åtgärder för att undvika privat enskild vanhävd, och när man i detta fall även vill eventuellt använda förfogandelagens bestämmelser så att kronan skulle taga hand om eventuellt vanhävdad privat egendom, bör det vara så mycket mer angeläget för kronan, att när detta påbud utgår, det även bör tillses, att Kronan själv verkligen är i stånd och villig att sköta dessa egendomar såväl som sina egna egendomar på det mest förstklassiga sätt.

Herr Nilsson i Tånga: Herr talman! Av vad som här sagts, kan kammaren möjligen få den uppfattningen, att det ifråga om skötseln av kronans egendomar är sämre ställt än beträffande i enskildas händer varande jordegendomar. Men en sådan uppfattning tror jag är, åtminstone delvis, oriktig. Jag har varit i tillfälle, såsom ledamot av den kommission herr statsrådet i förbigående omnämnde, att i flera olika län — om jag inte missminner mig i 7 å 8 olika län — bese ett flertal kronoegendomar, och jag får lov att säga, att visserligen förekommer det en mindre god skötsel av många kronoegendomar, men i allmänhet taget kan man säga, att de skötas varken sämre eller bättre än i enskildas händer varande jordegendomar. Naturligtvis förekommer, om icke direkt vanhävd, så mindre god skötsel, beroende, som herr statsrådet nämnde, åtminstone i de flesta fall på arrendatorns dåliga ekonomi, vilken åter, åtminstone i många fall, har sin grund i det så förkastliga överlåtelse-systemet. Det har nämligen i mycket stor utsträckning praktiserats, att en arrendator överlätit en kronoegendom till en annan person mot en mycket hög avträdessumma. Den nye arrendatorn har då fått dragas med förräntningar av detta avträdesbelopp och har därigenom berövats ett för honom högt behövt rörelsekapital. Det kan konstateras, att detta i många fall är orsaken till om inte vanhävd, så mindre god skötsel.

Jag har endast velat lämna denna upplysning, för att kammaren icke skall få den uppfattningen, att det ifråga om skötseln av kronans egendomar i allmänhet är sämre ställt än beträffande i enskildas händer varande egendomar, ty det är nog inte fallet.

Svar å
interpellation.
(Forts.)

Herr *Lindhagen*: Man har ju nu särskild anledning att påpeka missförhållanden beträffande skötseln av kronans egendomar, därför att har man under dessa tider anspråk på att vanhävd icke får förekomma, bör man kunna ställa särskilda anspråk på att *kronan* skall gå i spetsen med att tillämpa dessa nya principer på sina egna egendomar. Jag har särskilt begärt ordet för att fästa statsrådets uppmärksamhet på att när man reser ute i orterna, berättas det — själv har jag tyvärr inte varit i tillfälle att undersöka, hur det härmed förhåller sig, men jag hörde det särskilt i Värmland — att det förekommer i många fall på kronoegendomar, att jägmästarna, när de ha även jordbruksprocessioner under sin förvaltning, i likhet med bolagen, lägga igen åtskilliga torp, om de kunna, och även andra ägor för att så skog på dem. I vad mån dessa påstående äro sanna eller icke, tarvar ju en undersökning, ty det kan ju inte vara riktigt, att man fordrar av bolagen, att de skola lägga bort en vana, som de ha på grund av bristande intresse för jordbruket, och att t. o. m. göra lagstiftning mot bolagen i sådant syfte, att de icke skola få lägga igen ägor och vanhävda sin jord, ifall precis samma företeelse äger rum på kronans egna egendomar under ledning av jägmästarna. Där bör kronan så att säga först sopa rent för egen dörr och inte kräva av de enskilda skogsbolagen en omsorg om jorden, som inte kronan själv — som den i första hand borde — lägger på sina egna skogsegendomar.

§ 4.

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

till andra särskilda utskottet propositionerna:

nr 364, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 4, 34, 35, 44, 45, 50, 52, 55, 63, 64, 70 och 80 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet; och

nr 239, med förslag till lag om överflyttande å landsfiskal av kronofogde åliggande bestyr m. m.; samt

till lagutskottet propositionen, nr 363, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § 14:o i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

§ 5.

Efter härpå skedd föredragning av de på kammarens bord ligande motionerna nr 489, av herr *Olsson* i Ramsta *m. fl.*, och nr 490,

av herr *Stenudd m. fl.*, remitterades den förra till lagutskottet och den senare till statsutskottet.

§ 6.

Föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtande nr 14 och statsutskottets utlåtanden nr 131—140.

§ 7.

Statsutskottets nu föredragna memorial, nr 141, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under punkt 38 av sjunde huvudtiteln gjorda framställning angående beviljande av medel såsom bidrag till uppehållande av internationell patrulleringstjänst i Norra Atlanten m. m. lades till handlingarna.

§ 8.

Vidare föredrogos, men blevo ånyo lagda på bordet statsutskottets utlåtanden och memorial nr 145—149 och sammansatta stats- och lagutskottets nr 2 utlåtanden nr 1—4.

§ 9.

Vid föredragning härpå av bevillningsutskottets memorial, nr 41, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande nr 30 i anledning av väckt motion om upphävande av stämpelskatten å inrikes växlar godkände kammaren den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen.

§ 10.

Härefter föredrogos, men blevo åter bordlagda bevillningsutskottets betänkanden nr 42—47, bankoutskottets utlåtanden nr 47—49 och jordbruksutskottets utlåtanden nr 78—81.

§ 11.

Jordbruksutskottets memorial, nr 82, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut angående väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om ökade statsbidrag till kostnaderna för lantmäteriförrättningar, som nu föredrogs, lades till handlingarna.

§ 12.

Slutligen föredrogos, men bordlades ånyo första särskilda utskottets utlåtanden nr 8—12 samt andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtanden nr 18 och 19.

§ 13.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 142, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 143, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för åtskilliga tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar med särskild yrkesutbildning att i avlöningshänseende tillgodoräkna sig viss föregående tjänstgöringstid; och

nr 144, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående regler för bestämmande av begynnelsearvodet för vissa ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar ävensom en i ämnet väckt motion;

bevillningsutskottets betänkande, nr 20, i anledning av väckt motion om upphävande av tullsatserna å malen och omalen spannmål m. m.; samt

lagutskottets utlåtanden:

nr 51, i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 8 kap. 8 § strafflagen;

nr 52, i anledning av väckt motion om upphävande av 10 kap. 14 § strafflagen;

nr 53, i anledning av väckta motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder mot den försvarsfientliga agitationen; och

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser mot oskäligen hyresstegring m. m. ävensom sju i ämnet väckta motioner.

§ 14.

Justerades protokollsutdrag.

§ 15.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Widlund</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 20 maj,	
» <i>Jansson</i> i Kalmar	» 5 » » » 26 »	och
» <i>Andersson</i> i Grimbo	» 4 » » » 19 »	.

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

In fidem
Per Cronvall.