

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1923.

Första kammaren.

Nr 43.

Torsdagen den 31 maj f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Föredrogos bankoutskottets memorial:

nr 71, angående lydelsen av 9 § i bestämmelserna angående avlöningen för de hos kamrarna och utskotten samt i riksdagens kansli anställda tjänstemän och vaktbetjante; och

nr 73, angående ersättning åt biträden, anlitade av utskottet vid handläggning av vissa ärenden jämte viss gratifikation.

Vad utskottet i dessa memorial hemställt bifölls.

Vid föredragning av särskilda utskottets memorial nr 8, angående avlöning åt dess sekreterare m. fl., bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 133, i anledning av Kungl. Maj:ts under sjunde huvudtiteln av statsverkspropositionen gjorda framställning angående tullverkets utgiftsstaten m. m. jämte en i ämnet väckt motion. *Ang. tullverkets utgiftsstaten m. m.*

Utskottet hade i förevarande utlåtande på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte

a) besluta, att antalet ordinarie befattningar vid tullverket jämte de för vederbörande befattningshavare avsedda lönegrader enligt den i 9 § av avlöningsreglementet intagna löneplan skulle bestämmas i enlighet med vad av departementschefen i statsrådsprotokollet över finansärenden den 8 januari 1923 föreslagits;

b) för budgetåret 1923—1924 för tullverket godkänna i utlåtandet intagen ordinarie stat;

c) i riksstaten uppföra ordinarie förslagsanslaget för tullverket med ett mot statens slutsumma svarande belopp av 14,572,300 kronor att direkt utgå av tullmedel;

d) förklara, att sådan å den 31 december 1922 gällande ordinarie

Ang. tullver-
kets utgifts-
stater m. m.
(Forts.)

stat eller å en äldre övergångsavlöningsstat kvarstående tjänsteman vid tullstaten, som ej anmält sig icke vilja övergå på den nya staten, skulle under budgetåret 1923—1924 efter Kungl. Maj:ts bestämmande komma i åtnjutande av tillfälligt lönetillägg till belopp, vilket kunde anses stå i lämpligt förhållande till den tjänstgöring, som kunde komma att krävas av vederbörande, eller eljest kunde prövas skäligt, dock icke i något fall till högre belopp, för år räknat, än som genom kungörelsen den 22 juni 1921 (nr 444) angående tillfälliga lönetillägg åt viss personal vid tullverket för år 1922 blivit bestämt;

e) avslå en av herr Ljungberg och herr Anderson i Råstock i ämnet väckt motion.

I berörda motion, nr 93 i andra kammaren, hade hemställts, att riksdagen ville besluta om sådan ändring i de särskilda bestämmelser (Svensk författningssamling nr 368 år 1922), som från och med den 1 januari 1923 skulle lända till efterrättelse beträffande tjänstemän vid generaltullstyrelsen och tullstaten, att de från och med den 1 juli 1923 måtte erhålla den lydelse, som i motionen angivits.

Herr **Ekman, Carl Gustaf**: Som kammarens ledamöter finna av handlingarna, har i nu föreliggande fråga en motion blivit väckt med förslag, att vissa befattningshavare inom tullverket måtte få rättighet att åtnjuta läkarvård i ungefär den utsträckning, som är bestämd för vissa kommunikationsverk. Denna fråga förelåg också i fjol till behandling. Olika meningar gjorde sig gällande, men med anledning av att ärendet då liksom i år kom upp i riksdagens sista timme, blev det icke föremål för en så uttömmande behandling, som eljest blivit fallet. När frågan behandlades på avdelningen i år, visade det sig, att också där olika meningar rådde, och för utskottet framlades två alternativ, som vardera samlat tre av avdelningens ledamöter. Då man icke ville etablera en strid om denna sak vid en tidpunkt, när kamrarna icke äro fulltaligt samlade, enades man i utskottet därom, att det från utskottets sida, utan att någon motsägelse däremot skedde, borde uttalas, att man finner frågan värd en särskild prövning och att åtminstone i viss utsträckning den förmån, som motionärerna avsett att tillförsäkra personalen, borde komma densamma till godo. Detta har man emellertid ansett böra ske först efter ytterligare utredning, och det är för att fästa uppmärksamheten på önskvärdheten av att en sådan utredning företages och frågan sålunda beaktas i sammanhang med prövningen av denna stat nästkommande år, som ett uttalande från utskottets sida nu skulle göras.

Jag tillåter mig sålunda att under hänvisning till detta uttalande och i övrigt med tillstyrkande av bifall till utskottets hemställan yrka godkännande av denna.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 134, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till underhåll av särskild polis för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker m. m.

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.*

I en den 26 januari 1923 dagtecknad proposition, nr 36, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att till underhåll av särskild polis för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. för budgetåret 1923—1924 anvisa ett extra anslag av 125,000 kronor.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på anförda skäl hemställt, att Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke måtte vinna riksdagens bifall.

Reservation hade avgivits av herrar *S. H. Kvarnzelius, H. F. Lamm, C. G. Ekman, J. Nilsson* i Malmö, *C. Johansson* i Hälsingborg, *K. V. Rydén, J. Jönsson* i Revinge, *O. H:son Waldén, A. A. Törnkvist* i Karlskrona och *A. E. Ljungberg*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte till underhåll av särskild polis för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. för budgetåret 1923—1924 anvisa ett extra anslag av 125,000 kronor.

Herr Ekman, Carl Gustaf: Herr talman! Som kammaren finner, har i denna fråga av tio reservanter yrkats ett beslut, gående i motsatt riktning mot det utskottets majoritet förordat. Kungl. Maj:t har i propositionen nr 36 föreslagit riksdagen att till underhåll av en särskild polis för uppdagande av olovlig införsel av spritdrycker m. m. för budgetåret 1923—1924 anvisa ett extra anslag av 125,000 kronor.

I propositionen redogör Kungl. Maj:t för hurusom utvecklingen på detta område föranlett prövning av frågan om vilka särskilda åtgärder, som borde vidtagas för att man skulle kunna på ett mera effektivt sätt än hittills hindra smugglingen. Sammanträden hava hållits med representanter för olika myndigheter, som äro intresserade härav. Sålunda hava vid sammanträdena närvarit representanter för överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, generaltullstyrelsen, kontrollstyrelsen, Stockholms stadsfullmäktige, Stockholms stads nykterhetsnämnd, och dessutom har kustbevakningsinspektören m. fl. deltagit. Efter dessa överläggningar och sedan ärendet beretts av särskilt tillsatta delegerade, har man kommit fram till att det vore önskvärt att skapa en organisation som komme att etablera samarbete mellan å ena sidan Stockholms stad och å andra sidan staten och att man för denna uppgift borde skapa en särskild poliskår. Stockholms stad har också för sin del godkänt det sålunda utarbetade förslaget och redan tillsatt personal med sådan uppgift, som i propositionen angivits.

Nu har man, så vitt jag förstår, från utskottets sida mot propositionen icke anfört annat än att man här trott det vara fråga om tillskapande av en ny tjänstemannagrupp och att denna tid, vilket ju alla kunna

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.*
(Forts.)

vara eniga om, är synnerligen litet ägnad för utvidgning av de statsanställda befattningshavarnas antal. Jag tror emellertid, att denna anmärkning i nu föreliggande fall icke bör utgöra tillräckligt skäl för kamrarna att följa utskottet. Redan den erfarenhet, som man vunnit efter anställandet av övervakare med den utbildning och de befogenheter, som det här är fråga om, har visat, att man i dessa funnit det verksamaste medlet att bekämpa spritsmugglingen och således begränsa samt möjligen avveckla hela denna motbudande trafik. Vid sådant förhållande har det både ur statens finansiella synpunkter och ur allmänna moraliska synpunkter synt mig vara så önskvärt, att dessa mera effektiva åtgärder i fortsättningen tillämpas, att jag för min del — liksom åtskilliga andra inom utskottet — funnit mig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag. För att förebygga möjligheten av att en bestående organisation här skulle uppstå utan att något oundgängligt behov därav föreligger, hava vi i vår reservation uttryckligen uttalat, att ett beslut i överensstämmelse med propositionen icke prejudicerar i sådan riktning utan att man tvärtom måste anse detta vara en tillfällig anordning för att råda bot på den skadegörelse, som smugglingstrafiken otvivelaktigt medför.

Visserligen vill jag icke fördölja att om jag skulle behandla denna fråga ur rent principiella synpunkter, jag kanske skulle komma till ett annat resultat. Jag är sålunda icke nöjd med vad man härigenom åstadkommer och tror personligen icke på att det nuvarande tillståndet med våra till spritbruk lockande restriktioner, även med vidtagande av de åtgärder det här är fråga om, i längden ger ett gott och gynnsamt resultat. Men jag tror, att vad som nu föreslås är det, som under nuvarande läge är vad som nödvändigtvis bör ske, och då jag på detta område söker att i varje fall vinna det bästa möjliga, som kan åstadkommas, har jag trots det vara en plikt att tillstyrka, vad Kungl. Maj: t begär.

Jag tillåter mig på grund av vad som sålunda anförts hemställa, att kammaren måtte biträda den ståndpunkt, som utvecklats av reservationerna, till vilkas hemställan jag tillåter mig yrka bifall.

Herr **Nilsson, Johan**, i Skottlandshus: Herr talman! Jag står icke i utlåtandet antecknad som närvarande, men då jag varit med om den förberedande behandlingen av detta ärende i avdelningen och därvid förordat det förslag, som utskottet har kommit till, skall jag tillåta mig med några ord motivera, varför jag gjort detta.

Det är ju tydligt, att man bör beivra alla olagligheter av vad slag de vara må. Därom äro naturligtvis utskottet och kamrarna ense. Och om att spritsmugglingen därvidlag icke får utgöra något undantag är man naturligtvis också ense. Emellertid gäller det ju, huruvida man skall vara med om att här tillskapa en ny organisation, vilket man på den sida, där man icke vill vara med om Kungl. Maj:ts förslag, befarar, att det lätt skulle kunna bli. Vi, som representera Kristianstads län, hava ju ett särskilt intresse av att spritsmugglingen på allt sätt hindras, därför att vårt län är det, som bränner det mesta brännvinet, och av rent egoistiska skäl skulle jag därför hava kunnat gå med på Kungl. Maj:ts för-

slag. Men i de utlåtanden, som återgivas i den kungl. propositionen, finner man uttalanden, som tyda på att tillskapandet av en ny polis kan giva anledning till vissa konflikter. Generaltullstyrelsen yttrar, att den nya polisen närmast skulle lyda under tredje polisintendenten i Stockholm, men sedan heter det: »Emellertid skulle den till avdelningen hörande personalen erhålla samma befogenhet att anställa undersökning av fartyg, som tillkomme tullpersonalen. Jämväl styrelsen ansåge för sin del erforderligt och lämpligt, att nämnda befogenhet tilldelades tullpolisavdelningens personal. Att polispersonalen vid utövningen av denna befogenhet borde rätta sig efter de föreskrifter, som i förekommande fall meddelas av tullverkets vederbörande myndigheter, och varigenom någon rubbning av subordinationsförhållandet i övrigt icke gjordes, syntes styrelsen vara uppenbart.» Det är klart, att polismyndigheterna och tullmyndigheterna lätt kunna komma i konflikt med varandra om vem som skall kommandera över den här nytillskapade polisen. Det är ju även så, att tullbevakningspersonalen skall vaka över att smuggling icke kan ske, och när varorna sedan komma i land, tillkommer det den ordinarie polisen att inskrida. Räcker det icke till med de organisationer vi hava — skulle de hava för litet folk eller icke kunna sköta sin uppgift — får man väl försöka öka antalet eller skaffa personal, som kan sköta sin uppgift. Det synes mig, som om det kunde gå lika säkert och lika bra att vinna, vad man önskar, på den vägen som genom att tillskapa en ny institution.

Jag vill erinra om det beslut, som nyss fattats av kammaren på grundval av statsutskottets utlåtande nr 133, där vi hava utgiftsstaten för tullverket för budgetåret 1923—1924. Där är under rubriken »Övriga kostnader för tullverket» upptaget ett »förslagsanslag till särskilda åtgärder för bekämpande av olovlig varuinförsel m. m.» å 300,000 kronor. Där finns sålunda ett belopp till förfogande, varmed man kan bekosta de extra åtgärder, som kunna vara erforderliga för detta ändamål. Jag vill särskilt påpeka, att det är ett förslagsanslag och att alltså Kungl. Maj: t icke är bunden av några begränsningar av de medel, som behöva tagas i anspråk för ett ordentligt skötande av denna uppgift.

Nu gäller det ju egentligen endast att tillskapa denna organisation för Stockholm med omnejd, och man har sagt, att åtgärder eventuellt skulle erfordras på någon annan plats, exempelvis i Skåne. Men jag förmenar, att om man nu vidtager särskilda åtgärder för vissa trakter och fortfarande behandlar smugglingstrafiken mera slappt på andra håll, komma naturligtvis smugglarna, som lära vara ett uppfinningsrikt släkte, att förlägga sin verksamhet till andra, mindre väl bevakade orter. Jag tror, att det blir nödvändigt för tullen, att ställa om så, att det blir bevakning över hela linjen, om det skall bliva effektivt. Skall man då tillskapa en sådan här ny institution, som skall räcka till för hela riket, blir det ju en stor organisation, och det förefaller mig betänkligt att gå med på saken så här utan vidare.

Utskottets majoritet är naturligtvis — jag är förvissad därom — angelägen om att bekämpandet av smugglingen sker på ett korrekt och

*Anslog till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.
(Forts.)*

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.*
(Forts.)

riktigt sätt. Men man förmenar, att det bör ske genom de organisationer vi redan hava och att vi icke skola tillskapa någon ny. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Hederstierna: Herr talman! Jag kan icke neka till att det för mig medförde en mycket smärtsam överraskning, när jag fick se i tidningarna, att statsutskottet avstyrkt Kungl. Maj:ts proposition, därför att jag är den, som är upphovsmannen till hela detta förslag. Jag har haft mycken svårighet att få det igenom i stadsfullmäktige, men jag utgick hela tiden från att någon sådan svårighet icke skulle uppstå här i riksdagen.

När jag under skötande av mitt överståthållarämbete under nästlidna höst nödgades konstatera, hur fylleriet här i huvudstaden i synnerligen hög grad tilltog och hurusom detta icke förorsakades av att man bedrev hembränning — ty den hade man genom polisens ingripande i ganska hög grad lyckats stävja — utan väsentligen berodde på att man insmugglade brännvin från andra länder, så fann jag det vara min plikt att söka träffa några åtgärder, som kunde stävja detta missbruk. Jag inbjöd då till överläggning representanter för länsstyrelsen i Stockholms län, för generaltullstyrelsen, för kontrollstyrelsen, för stadsfullmäktige etc., och vi hade ingående överläggningar med varandra, överläggningar, som ganska snart resulterade i att vissa riktlinjer uppdrogos, vilka sedan bearbetats av en kommitté och som ligga till grund för detta förslag.

Naturligtvis kan man som herr Johan Nilsson säga, att detta är en tullens affär, som polisen icke skall lägga sig i. Det är tullen, som skall övervaka våra gränser, så att det icke kommer in något sprit. Den skall se till, att det icke smugglas. Men det är faktiskt omöjligt att hindra det. I andra länder har det t. o. m. föreslagits, att man skulle lägga ut hela flottan utefter kusten för att se till, att ingenting kom in utan lov. Det går emellertid icke på det sättet. Man måste även gå en annan väg. Det är icke nog med att man, i den mån det är möjligt, övervakar stränderna, utan man får också arbeta inifrån. Polisen här i Stockholm måste söka upp de s. k. langarna, som bedriva sin verksamhet inne i staden. Dem skall man spåra upp, och man skall sedan undersöka, var de hava sina källor, och på det sättet skola de olika organisationerna gemensamt, tullen på sitt håll och polisen på sitt, komma dessa smugglare till livs. Det kan man icke göra, om de arbeta var för sig, utan det är alldeles nödvändigt, att de arbeta tillsammans. Det får vara *en* ledning för det hela.

Jag ansåg det emellertid vara riktigast, att man fördelade detta anslag, som ju gällde såväl stadens intressen som landets, på det sättet, att Stockholms stad skulle bidra med en tredjedel och staten som representant dels för tullverket och dels för Stockholms län, bekosta två tredjedelar. När jag kom till stadsfullmäktige med detta förslag, svarades det: »Nej, detta är en statens affär. Det är staten, som skall

vaka över våra stränder, och vi skola bara upprätthålla ordning här i Stockholm.» Man spjärnade emot mycket starkt, och jag hade stort besvär med att förmå stadsfullmäktige att gå med på att betala denna tredjedel. Jag sade dem, att det var alldeles nödvändigt att göra detta genast, så att man kunde sätta i gång med det hela den 1 januari. Därför hemställde jag till stadsfullmäktige, att de i avvaktan på riksdagens beslut skulle för det första halvåret ställa hela summan till förfogande, men jag förklarade, att jag alls icke tvivlade på att riksdagen sedermera skulle komma att honorera detta och ersätta staden de två tredjedelar den förskotterat. Att frågan skulle få en sådan utgång, som den fått i statsutskottet, föll mig verkligen aldrig in.

Nu har man arbetat under detta halvår, och man har redan lyckats konstatera, att vi hava fått ner antalet fylleriförseelser betydligt. Jag har här en uppgift på hur mycket denna spritpolis har lyckats utträtta under innevarande halvår. Den har lyckats anhålla 31 spritsmugglare och har beslagt tagit 13,693 liter starksprit. Varpå beror detta? Jo, det beror just på att vi hava en ledning för det hela. Detta är i grund och botten icke så mycket en tullaffär, utan det är en detektivaffär. Det är chefen för detektivpolisen i Stockholm, som leder det hela. Han och hans underordnade känna till vägarna. De känna till dessa langare och veta var de skola spåra upp dem. Vi sågo för någon tid sedan i tidningarna, att de fått tag i ett spritförråd, som var upplagt i Väsby. Inte skulle tullen komma över det. Den hade inte kunnat ge sig upp långt i landet, utan detta måste ske genom detektiver. Det är möjligt, att tullpersonalen så småningom kan uppfostras till att göra detektivtjänst och till polisarbete, men för närvarande kan den det faktiskt icke. Skulle nu riksdagen följa statsutskottets förslag och vägra att bevilja detta anslag, skulle naturligtvis följden bli, att stadsfullmäktige, som voro försiktigare än jag och som endast hava lämnat medel för detta löpande halvår samt skola fatta beslut i denna månad för tiden efter den 1 juli, låta denna spritpolis upphöra helt och hållet från och med den 1 juli. De komma naturligtvis att säga: »Det är polisens sak att beivra denna trafik här i staden. Vill sedan icke staten taga hand om det övriga, så är det något, som icke angår oss.» Jag har aldrig gärna varit med om att skapa nya ämbetsmän och nya institutioner, men det måste vara mätta på denna rädsla, och här är faktiskt ett behov, som, såvitt jag förstår, det är allas vår plikt att söka fylla, så att man kan motarbeta denna ohyggliga spritsmuggling, som för närvarande pågår. Då jag var säker på, att riksdagen skulle gå med på detta anslag, berodde det dels på, att jag var övertygad, att förbudsvännerna, när de icke fått sin stora tanke genom, skulle vara med om att inom den ram, som finnes, motarbeta fylleri, och jag var också säker på, att de, som motsatte sig förbudet, skulle känna det som en plikt att inom gällande lagstiftning söka motarbeta det fylleri, som uppstår till följd av spritsmugglingen och få ned antalet fylleriförseelser. Det var därför jag var så övertygad om att anslaget skulle beviljas, och jag hoppas fortfarande, att jag skall bli sannspädd. Jag vågar hoppas, att

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.
(Forts.)*

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.
(Forts.)*

förbudsvännerna och förbudets motståndare skola enas om att bevilja detta anslag, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr **Nilsson, Johan**, i Skottlandshus: Ja, det är naturligtvis så, som hans excellens herr utrikesministern i sin egenskap av överståthållare har sagt, att man icke får underlåta något för att söka hindra den här olagliga handeln med spritdrycker och spritsmugglingen, men det har utskottet också understrukt, och vi äro således ense i den frågan. Det är nu bara fråga om, huruvida staten skall bekosta ordningens upprätthållande inom Stockholms stads område. Det kan dock icke hjälpas, att man kan draga fram andra områden också, där staten och städernas intressen kunna skära sig, och skall man vid varje tillfälle, då det kan komma i fråga, begära statsanslag för ordningens upprätthållande inom de områden, där ordningen bör bekostas av städerna, så misstänker jag, att det skulle ha ganska farliga konsekvenser med sig. Och när det finnes ett anslag till Kungl. Maj:ts förfogande, som jag nyss erinrade om och som är tämligen obegränsat, kan man säga, då det är ett förslagsanslag, saknas sålunda icke medel att vidtaga extra åtgärder i händelse av behov. Jag kan icke förstå, att det skulle vara nödvändigt, att riksdagen nu ginge med på reservanternas förslag, ty det kan icke hjälpas, att om den gör det, inbjuder det till att det tillskapas en ny organisation; och det lärer väl icke hjälpa, att man skärper bevakningen på några mindre områden inom landet, utan bevakningen måste skärpas i det hela, om man skall nå ett tillfredsställande resultat. Det kan nog hända, att spritsmugglingen är koncentrerad i särskild grad kring Stockholm, där det ju finns en stor folkmängd och där det kanske är lätt att få av-sättning för spriten, men i dessa motorfordonens dagar går det ju lätt att transportera sprit från en plats till en annan, och om man då förlägger smugglingen litet längre norr ut eller litet längre söderut, så är det rätt lätt att få in den till Stockholm. Det är naturligtvis lika viktigt, att man har en sträng bevakning i landsorten och i de mindre städerna, som att man har en sträng bevakning här. Vi kunna enas om, att man skall på allt sätt söka hindra smugglingen, men jag är dock ängslig för att gå med på detta förslag. Jag erkänner, att jag varit mycket tveksam, enär det kan lätt få sken av, att man vill motsätta sig själva saken, men det vill jag absolut icke och ingen annan heller inom utskottet efter vad jag kan tro, så att om kammaren är alldeles förvissad, att den väg, som reservanterna föreslagit, är den riktiga, skall jag icke bliva alltför ledsen, om kammaren tar reservanternas förslag. Men jag tror, att det har farliga konsekvenser med sig och att om man tager detta förslag, så är det nödvändigt, att man utvidgar institutionen sedermera, såvida icke tullverket skall sköta om saken med den organisation det redan nu har, och då tillskapar man utan tvivel en ny organisation, som kanske blir bestående. Man vet, hur svårt det är att bliva av med en organisation, sedan man en gång fått den. Och om nu denna nya tullpolis, som får denna uppgift att fylla, verkligen skulle helt och

hållet kunna hindra smugglingen, så får den ju ingen funktion, och då kan det ju bli en fara rent av, att polisen, för att den skall få något att göra i framtiden, hindrar smugglingen måttligt. Eljest skall den avskaffas igen. Vi veta, hur svårt det är att avskaffa en institution, som en gång tillskapats. Jag tror, att man får se saken från litet olika synpunkter och jag nödgas tills vidare vidhålla mitt yrkande.

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävande.
(Forts.)*

Herr förste vice talmannen: Den förre ärade talaren hade i sitt sista anförande veknat något litet i själva frågan, såvitt jag förstod, och under sådana förhållanden hade det kanske inte behövt sägas något mera i denna sak. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på, att det enligt min uppfattning är tämligen obefogat att i en sådan här fråga ställa staten mot staden, då det gäller frågan om förekommande av sådana här olaga åtgärder. Och jag kan icke se annat, än att så som det blivit ordnat nu, är det mycket bra ordnat, ty vad innebär det hela? Jo, det innebär endast att giva detektiven en fullmakt, så att den erhåller samma befogenhet som tullpersonalen att verkställa undersökning på fartyg. Det är ju klart, att om detektiven redan ute i skärgården kunna börja sin verksamhet, är det särdeles fördelaktigt, och sedan kunna de ju fullfölja saken, när de smugglade varorna föras i land, om de icke lyckats stävja det, innan spriten kommer till Stockholms stad. Jag tycker, att den lilla grupp, som användes för detta, och det sätt, varpå detta är ordnat, är av den art, att man verkligen icke med fog kan säga, att det är att befara, att en ny organisation kommer till stånd. Det är en ny och tillfällig anordning, som är praktisk och som jag tror skall medföra, att man vinner det syfte, som blivit påvisat av herr Hederstierna.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Hederstierna: Med anledning av vad herr Nilsson i Skottlandshus anförde, vill jag säga, att ingen har så mycket som jag hållit på, att Stockholms stad är skyldig att bestrida alla kostnader för ordningens upprätthållande inom staden. Det har jag ständigt framhållit, men å andra sidan är det omöjligt att förfäkta, att den skall bekosta saker, som ske utanför staden. Därtill har den ingen skyldighet.

Skall man, som herr Nilsson tyckes vilja tänka sig, ha en polis för att beivra fylleriförseelserna inom staden, medan tullen är verksam utanför staden, då saknar man den enhetliga ledningen. Det är den ledningen, som är det nödvändiga. Chefen för detektiva polisen har nu det hela i sin hand, och med de vägar han känner, och med de insikter på detta område han har, är han den bäste mannen att stävja de lagöverträdelser, som härvidlag äga rum. Man kan naturligtvis diskutera olika sätt, men det gäller för oss att välja det bästa vid innevarande riksdag, och, såvitt jag förstår, är det, som föreslagits i propositionen, det bästa sättet att motarbeta smugglingen.

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.*
(Forts.)

Herr **Wahl**: Herr talman! Herr Nilsson i Skottlandshus framhöll i sitt anförande, att genom ett bifall till reservationen komme staten att i viss mån få betala de kostnader, som äro förenade med bekämpandet av spritsmugglingen till Stockholm, en sak som han syntes anse åligga Stockholms stad. Gent emot detta vill jag framhålla, att den sprit, som ankommer till Stockholm, icke alltid stannar här, utan den befordras vidare, och jag har hört av polismän, som ha med denna sak att göra, att dagligen går det stora koffertar från Stockholms centralstation uppåt Norrland. På dessa koffertar lär det finnas adresslappar som angiva att de tillhöra någon handelsresande, och polisen har ingen rättighet att göra visitation eller ingripa, för så vitt det icke finnes någon angivare, som kan bestämt säga, att här är det fråga om spritsmuggling. Sålunda, den sprit som införes till Stockholm, går ofta vidare ut över landet. Ur denna synpunkt är saken en riksangelägenhet.

Man kan dessutom säga, att två av spritsmugglingens förnämsta orsaker, äro beroende på av statsmakterna fattade beslut. Jag ber i detta hänseende få erinra om den restriktionslagstiftning, som finnes och som sedan år 1919 tillämpats. Det kan icke förnekas, att spritsmugglingen delvis är en följd av det restriktionssystem, som vi ha här i landet. Dessutom äro de höga spritprisen, som tillkommit på grund av att statsmakterna gjort spriten till ett skatteobjekt, en orsak till att det lönar sig så väl för dessa spritsmugglare med dessa affärer. Jag vill slutligen erinra om, att staten får enorma inkomster för varje år av rusdrycks-handeln. I budgeten vill jag minnas, att beloppet varit upptaget till cirka 100 miljoner kronor. Kommunerna däremot äro icke på samma sätt ekonomiskt intresserade, och de ha, kan man säga, således icke samma skyldigheter i detta avseende som staten har.

På grund av vad jag anført vill jag, herr talman, be att få yrka bifall till reservationen.

Herr **Nilsson, Johan**, i Malmö: Ehuru jag icke kan tänka mig, att första kammaren fattar ett annat beslut än om bifall till reservationen, skall jag också med ett ord be att få uttala min anslutning till denna.

Beslutet av den 27 augusti i fjol medför vissa förpliktelser. Vi ha ett restriktionssystem här i landet, som vi ha skyldighet att skydda, och inför en sådan fråga stå vi nu. Det skulle säkerligen se mycket underligt ut för landet, om riksdagen vid detta tillfälle skulle tillbaka-visa det förslag, som här föreligger.

Jag skall, som sagt, kort och gott be att få yrka bifall till reservationen och rikta en varm vädjan till mitt partis medlemmar att giva sin anslutning till denna.

Herr **Hallin**: Herr greve och talman! Då hans excellens herr ministern för utrikesärendena från sin plats här i kammaren starkt tryckte på, att detta egentligen var en polisfråga och icke en tullfråga

och att man därför borde ställa dessa penningar till polisens disposition för att genom dess detektivavdelning särskilt spåra upp dessa smugglarband och dem, som göra sig skyldiga till ifrågavarande förbrytelser, så vill jag dock erinra om, att just sådana särskilda medel redan förut ställts till generaltullstyrelsens förfogande. Det skedde nämligen redan på tilläggsstaten 1922, då ett belopp av 25,000 kronor anvisades till gäldande av kostnader för detektivundersökningar för tullverkets räkning och varigenom en särskild detektivavdelning därstädes inrättades. Ett vida större belopp ställdes jämväl för förra halvåret 1923 till generaltullstyrelsens förfogande för enahanda ändamål, nämligen 95,000 kronor. Enligt departementschefens uttalande är ju meningen, att även kostnaderna för just dessa detektivundersökningar i fortsättningen skola bestridas med det större belopp, som kammaren för budgetåret 1923—1924 nyss beviljat till generaltullstyrelsen, nämligen ett förslagsanslag av 300,000 kronor. I likhet med herr Nilsson i Skottlandshus vill jag understryka betydelsen av detta sålunda fattade beslut samt varna för den dualism och plikt-kollision som kan tänkas bli följderna av att inrätta ännu ett organ med en vidlyftig organisation för samma ändamål. De beviljade 300,000 kronorna skola användas, såsom det står i statsutskottets utlåtande nr 133, för vidtagande av åtgärder till förekommande av olovlig varuinförsel med mera, och utskottet har också framhållit, att det skall »i första hand vara nödvändigt, att den personal, som på ett tidigare stadium har att söka förhindra ifrågavarande smugglingstrafik, nämligen tullverkets kustbevakning, så utrustas, att dess arbete i angivna syfte kan bli mer effektivt än vad nu är händelsen.» Man har sålunda — och det har jag för min del, när jag biträtt utskottets förslag, gått ut ifrån — redan beviljat speciella medel för stävande av denna olovliga trafik, och det är på den grund, herr greve och talman, som jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävande.
(Forts.)*

Herr **Ekman, Carl Gustaf:** Jag hörde icke riktigt vad den föregående ärade talaren sade, men jag tror, att han hänvisade till de 300,000 kronor, som på tullverkets stat blivit anvisade för åtgärder mot olaglig varuinförsel. Men dessa medels användning avser dock icke det nu ifrågavarande företaget utan andra ändamål. Om propositionen faller och utskottets hemställan godkännes, kan jag icke se annat, än att resultatet uppenbart bliver, att den nyinrättade polisverksamheten kommer att upphöra. Och då den visat sig vara det hittills mest effektiva övervakningsmedlet, så innebär det, att man på det sättet ökar möjligheter för smuggling, i strid mot statens både finansiella och moraliska intressen. Jag hoppas, att kammaren icke skall lämna sin medverkan därtill, utan bifalla reservationen.

Herr greve **Lagerbjelke:** Herr greve och talman! Med anledning av den siste talarens här gjorda uttalande, att om icke denna kungl. proposition bifalles, så kommer antagligen denna polisinstitution att för-

*Anslag till
särskild polis
för sprit-
smugglingens
stävjande.
(Forts.)*

falla, så vill jag såsom före detta medlem av Stockholms stads fullmäktige, som var närvarande, när denna anslagsfråga där behandlades, konstatera, vad redan den då tjänstförrättande överståthållaren omtalat, att det var med stor svårighet, han kunde förmå stadsfullmäktige att bifalla hans framställning i förevarande avseende; och Stockholms stadsfullmäktiges beslut grundade sig fullt och fast på den vissa förmodan, att statsverket skulle åtaga sig den kostnad, här ifrågasatts. Då jag, herr greve och talman, anser, att detta anslag är av allra största betydelse, ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Herr **Nilsson, Johan**, i Skottlandshus: Jag vill endast säga med anledning av greve Lagerbjelkes yttrande, att jag finner det synnerligen beklagligt, att Stockholms stad icke skulle vilja göra allt vad den kan för att upprätthålla ordningen, så vida den icke får statsanslag till att göra detta. Och vad blir följderna av detta, om man bifaller förslaget? Jo, naturligtvis att varje stad och varje samhälle, som ligger på samma sätt som Stockholms stad, kommer fram med samma krav eller kommer att säga på samma sätt som representanterna för Stockholm: »Få vi icke statsanslag för detta ändamål, så få vi låta saken vara.» Hur skall det bli med lagligheten i det fallet, om vi skulle taga intryck av det hot, som uttalats från Stockholms representanter här, det förstår jag inte, och jag hoppas, att det inte på något sätt skall inverka på kammarens ledamöter.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Nilsson, Johan*, i Skottlandshus begärde votering, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som antager det förslag, som innefattas i den vid statsutskottets utlåtande nr 134 avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles vad utskottet hemställt.

Vid slutet av den häröver anställda omröstningen befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 64;

Nej — 33.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 21, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om motorfordon m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 2 mars 1923 dagtecknad proposition, nr 124, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

- 1) förordning om motorfordon;
- 2) stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga);
- 3) förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22).

I samband med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande med anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

inom första kammaren:

nr 179 av herr *Pålsson*, samt

inom andra kammaren:

nr 244 av herr *Andersson* i Rasjön m. fl.,

nr 260 av herr *Holmgren*,

nr 261 av herr *Jönsson* i Revinge,

nr 262 av herr *Andersson* i Rasjön m. fl.,

nr 273 av herr *Lovén* m. fl.,

nr 274 av herr *Röing*,

nr 275 av herrar *Laurén* och *Lindmark*, samt

nr 276 av herr *Sundling*.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på grund av vad däri anförts hemställt,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid ifrågavarande proposition fogade förslag riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit, samt

B) att de i anledning av propositionen väckta motionerna, därest de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt, ej måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utskottets utlåtande voro fogade reservationer

1) av herr *Hult*, som gjort vissa erinringar rörande utskottets i motiveringen gjorda uttalanden;

2) av herrar *Tjällgren*, *Nilsson* i Vibberbo och *Ödström*, vilka i huvudsak instämt i vad herr *Hult* i sin reservation anförde; samt

3) av herr *Carl August Carlsson* och herr *Nilsson* i Vibberbo, som ansett att utskottets utlåtande i angivna delar bort hava den ändrade lydelse, reservationen utvisade.

Angående sättet för utlåtandets föredragning yttrade herr **von Sydow**: I avseende å föredragningen av andra lagutskottets

utlåtande nr 21 hemställer jag, att detsamma må företagas till avgörande på det sätt, att till en början föredragas vart för sig de i utlåtandet behandlade författningsförslagen, först förslaget till vägtrafikstadga i dess helhet, därefter förslaget till förordning om motorfordon paragrafvis och, där så anses lämpligt, momentvis, med övergångsbestämmelser, ingress och rubrik sist, samt slutligen det återstående förordningsförslaget; att sedan alla författningsförslagen blivit genomgångna utskottets hemställanden i punkterna 1 och 2 föredragas i ett sammanhang; att vid behandlingen av den del, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta utlåtandet i dess helhet; samt att författningstext ej må behöva uppläsa i vidare mån än sådant av någon kammarens ledamot begäres.

Herr Hult: Herr talman! Jag ber att få erinra om att andra kammaren beträffande vägtrafikstadgan endast vidtagit den ändringen, att den förklarar sig icke kunna gilla utskottets förslag till § 4. Med anledning därav hemställer jag om den ändring i föredragningsordningen, att även vägtrafikstadgan föredrages paragrafvis.

Efter härmed slutad överläggning gjordes propositioner, först på bifall till herr *von Sydows* yrkande beträffande sättet för nu ifrågasättande utlåtandes föredragning samt vidare på bifall till sagda yrkande med den av herr *Hult* föreslagna ändring; och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Förslag till
vägtrafik-
stadga.

*Förslaget till stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga).
§ 1.*

Denna paragraf lydde:

I denna stadga förstås med

väg: varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares;

vägfärande: envar, som å väg framför fordon av vad slag det vara må eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går;

fordon: alla slag av vagnar å hjul för dragare, av motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, velocipeder, kälkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v.

I den av herr *Andersson* i Rasjön m. fl. väckta motionen II: 244 hade yrkats att riksdagen vid behandling av förevarande proposition nr 124 måtte uttala att §§ 7, 9 och 11 samt delar av § 8 i den föreslagna vägtrafikstadgan måtte jämte andra nödiga trafikföreskrifter inarbetas i förordningen om motorfordon, men att någon stadga angående trafiken på vägar och gator i övrigt ej måtte utfärdas.

Herr *Hult* hade enligt ovanberörda reservation ansett denna motion böra bifallas.

Herr **Hult:** Herr greve och talman! I den reservation, som jag avgivit och som är fogad till det nu föredragna betänkandet, har jag

meddelat, att jag icke kunnat biträda utskottets förslag till vägtrafikstadga. Anledningen till denna min ståndpunkt är, att jag icke funnit mig övertygad av de skäl, som blivit anförda av de sakkunniga för införandet av en vägtrafikstadga, och jag anser icke heller, att erfarenheten givit belägg för vidtagandet av en sådan åtgärd. I stället anser jag, att om tillräckligt stränga bestämmelser angående motortrafiken på de allmänna vägarna genomföras, skall det nog komma att visa sig, att, i den mån automobiltrafikanterna med varsamhet begagna sig av de allmänna vägarna, någon vägtrafikstadga icke är av behovet påkallad. I alla händelser har jag icke kunnat finna, att det kan vara lämpligt att genomföra en stadga med bestämmelser beträffande befarandet av de allmänna vägarna i avseende å de betydande sträckor väg i vårt glest befolkade land, som mest äro att hänföra till vägar, som användas för lokaltrafik. Skulle man tänka sig, att en stadga på detta område vore erforderlig, så borde den väl åtminstone hava inskränkts till att avse de större trafiklederna i närheten av städer och andra tätbebyggda samhällen. Även beträffande sådana vägar tror jag emellertid icke, att det för närvarande är något behov av en trafikstadga i egentlig mening. I varje fall tror jag icke, att tiden nu är inne för att införa en sådan stadga. Dessa minutlösa bestämmelser om hur man skall iakttaga än den ena och än den andra föreskriften bli i alla fall en börda för trafikanterna på våra allmänna vägar. Jag tror som sagt icke, att det är erforderligt att utfärda en vägtrafikstadga, och i den mån biltrafiken kommer att gå fram varsamt, skall det visa sig att denna uppfattning är riktig.

Beträffande den föreslagna vägstadgans innehåll vill jag fästa uppmärksamheten på en sak, som åtminstone för mig tett sig något egenomlig, och det är denna blandning av råd och kriminaliserade bestämmelser, som förekommer i stadgan. Det vill synas mig lämpligare att gå den vägen, att man i en kungl. kungörelse sammanför bestämmelser, som man fordrar skola lända till efterrättelse, och att Kungl. Maj:t på annat sätt och i annan ordning lämnar de råd och upplysningar beträffande trafiken å de allmänna vägarna, vilka kunna synas erforderliga. Kungl. Maj:t lär icke sakna möjlighet att vidtaga en sådan anordning.

Ifråga vidare om innehållet i stadgan skall jag redan nu, ehuru den ej skall föredragas paragrafvis, be att få säga ett par ord i anledning av förslaget § 4. Denna paragraf föreskriver skyldighet att efter mörkrets inbrott föra lykta på fordon, men andra kammaren har redan beslutat hemställa, att denna bestämmelse icke må intagas i en blivande stadga. Jag förmodar, att, om första kammaren icke kommer att bifalla det yrkande om avslag på hela vägtrafikstadgan, som jag ämnar framställa, kammaren åtminstone följer detta andra kammarens beslut ifråga om § 4. Emellertid skall jag, herr greve och talman, med hänvisning till vad jag anført, be att få yrka avslag på utskottets förslag till yttrande över den s. k. vägtrafikstadgan, vilket yrkande således innebär, att kammaren skulle uttala sig för att en sådan stadga icke må komma till stånd.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

Med herr talmannens benägna tillstånd skall jag för tids vinnande även be att något få beröra de erinringar jag i min reservation framställt beträffande motortrafikförordningen. Den första punkten jag riktat mig emot gäller de självregistrerande hastighetsmätarna. Frågan om dylika mätare var uppe till överläggning inom automobilsakkunnige, då dessa hade att utreda frågan om ny automobilförordning. De ansågo emellertid, att, enär tillförlitliga självregistrerande hastighetsmätare ännu icke funnos att tillgå i handeln, det icke kunde vara lämpligt att redan nu genomföra obligatoriska bestämmelser om anbringandet av självregistrerande hastighetsmätare på automobiler. Emellertid hava två reservanter inom de sakkunniga anmält en härifrån avvikande mening och hemställt, att i förordningen måtte införas bestämmelse därom, att, sedan hållbara och tillförlitliga hastighetsmätare funnes att tillgå till antagligt pris, dylik skall anbringas å alla automobiler. Kungl. Maj:t har emellertid följt majoritetens inom de sakkunniga förslag på denna punkt. Sedan propositionen i detta ärende framlades, hava emellertid ett par motioner väckts i andra kammaren, vari det hemställts om bifall till dessa reservanters förslag och att det sålunda borde stadgas att, så snart självregistrerade hastighetsmätare funnes att tillgå, sådana skulle vara anbringade på alla automobiler, som befara våra landsvägar, och hava motionärerna uppgivit att en självregistrerande hastighetsmätare redan vore utexperimenterad av svensk uppfinnare.

Jag har i denna punkt för min del intagit en mot utskottet avvikande ståndpunkt. Jag har nämligen icke kunnat finna, att man inom utskottet lyckats förebringa några verkligt bindande bevis för att några sådana hastighetsmätare, varom det här är fråga, finnas. Man har i stället — och det framgår också av utskottets utlåtande — vitsordat, att sådana självregistrerande hastighetsmätare ännu icke finnas i marknaden. Jag har ansett det vara tillräckligt att man erinrat om detta och sålunda avstått från att hemställa till Kungl. Maj:t om eventuella åtgärder i berörda avseende. Emellertid skall jag meddela, att sedan jag avgivit min reservation och denna blivit omnämnd i pressen, från, som jag skulle tro, på ifrågavarande område industriintresserat håll lämnats vissa kompletterande upplysningar, som äro av beskaffenhet, att man kanske bör taga någon sänsyn till dem. Jag har såsom huvudskäl för att icke vilja vara med om framställningen om hastighetsmätare anfört, att då det, efter vad som upplysts inom utskottet, ännu icke finns någon hastighetsmätare, som anger den hastighet, med vilken en bil framföres, för längre vägsträcka än den senast passerade kilometern, och hastighetsmätare skulle anbringas förnämligast ur kontrollsynpunkt, nyttan av anordningen ifråga kan ifrågasättas och torde knappast motsvara kostnaden. Nej, obligatorisk skyldighet att anbringa hastighetsmätare för kontrollen över hur biltrafikanterna fara fram på vägarna, bör icke föreskrivas förr åtminstone än en hastighetsmätare finnes att tillgå, som visar hastigheten under färd å någon längre vägsträcka, ty eljest blir nyttan så pass problematisk, att man icke bör, med hänsyn till det pris som dessa apparater komma att betinga, ålägga biltrafiken

den betydande kostnaden härför. Det har emellertid, som sagt, meddelats mig, att med den hastighetsmätare, som är utexperimenterad här i landet och som, att döma av de intyg av Stockholms stads polismästare, som jag tagit del av, lär vara prövad och befunnen tillfredsställande, är den olägenhet, som jag fäst uppmärksamheten vid, avhjälpt. Det har även upplysts, att nämnda apparat medelst en mycket enkel anordning kan inrättas för registrering av en vägsträcka av ända upp till 2 mil. Om så är förhållandet, är det givet, att i någon mån de betänkligheter jag hyst på denna punkt böra förfalla. Det har emellertid kommit en skrivelse till herrar riksdagsledamöter från automobilklubben, däri man redogör för vissa förhållanden å ifrågavarande område och där man bestämt uttalar, icke bara att någon självregistrerande hastighetsmätare ännu icke finnes i handeln, utan även säger, att det torde höra till omöjligheterna att framställa en dylik. Under sådana förhållanden vill det förefalla, som om man vore på den säkra sidan, om man icke gjorde något uttalande på ifrågavarande punkt utan läte med den saken anstå. För övrigt förmodar jag, att Kungl. Maj:t, därest det framdeles kommer att visa sig, att den ifrågavarande självregistrerande hastighetsmätaren verkligen fyller de uppgifter man vill ställa på den, har möjlighet att utfärda de bestämmelser, som för dess införande kunna vara erforderliga. Jag är därför tveksam, huruvida riksdagen nu bör göra ett uttalande i frågan och sålunda redan nu fatta ståndpunkt till spørgsmålet, huruvida man bör ålägga automobiltrafiken och hela den nuvarande automobilparken den börda och den kostnad, som ändå måste inrymmas i ett åläggande att anbringa hastighetsmätare å alla automobiler, och jag förbehåller mig därför att, då vi komma till utskottets yttrande i berörda punkt, få taga i övervägande, vilket yrkande jag anser mig böra framställa.

Vidare har jag beträffande § 2 mom. 2 g i motorfordonsförordningen hemställt om den ändringen, att det föreslagna stadgandet om att backspegel skall anbringas, bör gälla för alla lastautomobiler. Jag har gjort det med den motiveringen, att för närvarande de allra flesta lastautomobiler — även mindre sådana — användas för transport av i regel skrymmande gods, som gör det omöjligt för den frampå bilen placerade föraren att se vägbanan bakom bilen. Då kostnaden för en dylik anordning är ringa och backspegeln är mycket lätt att anbringa, har jag ansett, att man bör föreskriva inrättandet av denna lilla sak på alla lastautomobiler, vilket enligt min mening många gånger skulle vara till stor nytta. I synnerhet är detta fallet vid färd i motvind, då det visat sig nästan omöjligt att genom signaler väcka lastbilförarens uppmärksamhet på att man önskar köra förbi. I regel köra ju också lastbilarna mitt på vägen, och genom att föraren ej hör signalerna från en bakifrån kommande bil, som vill köra förbi, vållas ganska ofta besvärigheter i trafiken.

Även ifråga om § 8 mom. 3 har jag gjort en hemställan och föreslagit, att man skulle söka vidtaga åtgärder för att befria landsfiskalerna från den uppgift som det nu är fråga om att pålägga dem med till-

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

handahållande av besiktningsskyltar. Jag vill erinra om att landsfiskalerna, till det antal som nu finnes i länen efter fögderiförvaltningsreformens genomförande, redan hava ett betydande arbete sedan de fingo bestyret med indrivning och uppbörd av skatter, och detta gör, att jag anser, att riksdagen icke onödigtvis bör lägga på landsfiskalerna ytterligare arbete, åtminstone icke i den mån detta arbete kan läggas på andra tjänstemän. I det fallet har jag ansett, att det bestyr med tillhandahållande av dessa s. k. besiktningsskyltar som nu ifrågasättes, mycket väl skulle kunna anförtros åt besiktningsmännen, som ju i övrigt hava med denna sak att skaffa. Jag har även ifrågasatt lämpligheten av att framförandet av automobil från exempelvis närmaste järnvägsstation till den plats, där den skall besiktigas kunde få ske med användande som nu sker av provvagnsskylt, vilken i så fall skulle komma till användning endast vid denna enda färd med vagnen till besiktningsmannen, där man får besiktningsskyltarna. Jag tror, att det endast är en praktisk anordning, som mycket väl skulle kunna bibehållas utan att på något sätt verka förryckande på de övriga bestämmelserna eller det system, som man velat uppbygga för att hålla kontroll över att bilarna i rätt tid bliva registrerade och att de icke användas utan att vederbörliga märken äro påsatta, förrän de verkligen blivit besiktigade.

Jag har även ansett, att den bestämmelse, som finnes i den nu gällande automobilförordningen om att polismyndigheterna skola anvisa den plats, varå övningskörning får äga rum, kan bortfalla med hänsyn till det förhållandet, att man, i den nu föreliggande motorfordonsförordningen, har ifrågasatt att elev, som övar sig till bilförare, icke får framföra automobil annat än då han har lärare bredvid sig, i vilket fall denna skall anses såsom förare av bilen. På den punkten har jag även ansett det vara överflödigt att ålägga landsfiskalen uppgiften att anvisa tid och plats för övningskörning. Detta har jag ansett så mycket mer som jag är förvissad om att knappast någon torde kunna göra gällande, att bestämmelsen ifråga hittills kommit i tillämpning. För min del har jag icke hört, att man frågat landsfiskalen om var man får köra under övningskörning. Jag har förhört mig om saken hos vederbörande, men de hava aldrig hört talas om att någon sådan förfrågan gjorts. Ett par landsfiskaler hava sagt, att bestämmelsen kanske kan hava sitt berättigande, men att den i allmänhet icke har tillämpats. Jag anser det också onödigt att bibehålla den i förordningen, då den även verkar tyngande både för trafikanterna och för landsfiskalerna, som skulle få även detta uppdrag att ombesörja i den mån föreskriften kommer i tillämpning.

Jag skall sedermera, herr greve och talman, be att få återkomma med de yrkanden, som jag beträffande motorfordonsförordningen vill framställa på de olika punkterna.

Herr von Sydow: Herr greve och talman, mina herrar! Den siste ärade talaren har yrkat avslag å vägtrafikstadgan, han har ansett, att man icke behöver någon sådan författning men att vissa av de stadganden, som nu äro införda i den föreslagna vägtrafikstadgan,

skulle kunna överföras till förordningen om motorfordon. Vad innebär nu detta herr Hults yrkande i realiteten? Jo, det innebär i realiteten, att man skulle få en lagstiftning om trafik med motorfordon men inga bestämmelser alls om trafiken med andra fordon, om gångtrafik och dylikt. Jag vill säga, att denna ståndpunkt icke synes mig vara klok och icke heller fullt rättvis.

Det har ofta framhållits med rätta, synes det mig, att en lagstiftning måste vara systematisk, den måste omfatta alla delar av det område, som det är fråga om. Vill man nu endast lagstifta för vissa av de fordon, som föras fram å de allmänna vägarna men icke för andra, är det icke systematiskt och det är icke heller rättvist emot dem, som färdas med automobil, att endast de skola vara utsatta för bötesansvar och dylikt, ifall de bryta emot god ordning i trafiken, men att det icke skall finnas någon bestämmelse, som gäller för dem, som färdas fram efter häst eller på velociped eller på annat sätt. Det har öppet antytts, att anledningen därtill är den, att i annat fall, för den händelse det sker en sammanstötning till exempel mellan en automobil och ett åkdon, förspant med häst, så skulle kusken på det senare åkdonet, ifall han brutit emot någon gällande föreskrift med avseende på trafiken, gå miste om ersättning, och det tycker man är hårt. Jag tycker tvärtom, att det är orättvist om den, som är vållande till en sammanstötning, får ersättning, vare sig nu han kör häst eller för automobil. Jag tycker, att den regeln, att det endast skall bli automobilerna, som bliva ersättningspliktiga och aldrig några andra, som färdas på vägarna, är för orättvis för att kunna genomföras. Jag är med på att det skall vara stränga bestämmelser för dem, som färdas fram i automobiler, ifall de färdas oförsiktigt, men bestämmelser skola även gälla för dem, som färdas fram med andra åkdon.

Nu säger herr Hult, att trafikbestämmelser behövas icke för dessa senare, ty de, som köra med häst och vagn, iakttaga i allmänhet mycket stor försiktighet. Nåja, om de göra det, så skadar det dem icke, att det finns trafikbestämmelser, ty de följa ju dem ändå, men detta uttalande strider emot andra uppgifter och även emot erfarenheten hos dem, som färdas på vägarna. Jag vill särskilt åberopa J. O:s yttrande. Han har i skrivelse av den 28 februari 1921 beträffande frågan om en allmän vägtrafikstadga framhållit, »att utan tillkomsten av en dylik stadga en revision av automobilförordningen syntes tämligen ändamålslös, då många av de automobilolyckor, som inträffat, icke alls eller icke enbart förorsakats av automobilförarens försummelse, utan ofta vållats av en körsvens eller fotgängares eget oförstånd». Detta är sålunda raka motsatsen mot herr Hults uppfattning, och jag vill också anmärka, att av de länsstyrelser, som hörts i denna fråga, hava alla utom en förordat utfärdandet av en vägtrafikstadga. Det är således endast en länsstyrelse, som anser stadgan vara onödig, alla de andra finna den vara önskelig och ställa sig sålunda på den ståndpunkten, att det bör utfärdas regler även för trafiken med häst och vagn.

Nu har herr Hult anmärkt på att det i vägtrafikstadgan finns vissa

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

bestämmelser, vilkas överträdande är belagt med ansvar, men andra föreskrifter, som icke äro belagda med dylik påföljd utan som mera äro att uppfatta såsom råd för de trafikerande. Det må nu vara, att en sådan form för en författning icke är så vanlig, men jag kan icke se, att den innebär någon olägenhet, endast det blir så som utskottet föreslagit, att det mycket noggrant anges i en särskild paragraf i lagen, vilka paragrafer det är som det är belagt med bötesansvar att överträda och vilka som icke äro av kriminellt innehåll. Att man skulle vinna något med det av herr Hult föreslagna sättet att utfärda särskilda kungörelser om de bestämmelser, som äro kriminaliserande, och bringa de andra till allmänhetens kännedom på annat sätt, kan jag icke förstå.

Herr Hult har särskilt vänt sig emot § 4 i vägtrafikstadgan och beträffande denna förordat, att kammaren nu måtte fatta samma beslut som andra kammaren. För min del vill jag bestämt varna för detta, ty jag kan inte tro annat än att andra kammarens beslut tillkommit på grund av något misstag. Saken gäller här i denna paragraf, huruvida fordon skall vara försett med lykta, när det framföres på natten. Kungl. Maj: t hade föreslagit, att sådan plikt utan vidare skulle föreskrivas, men att Konungens befallningshavande skulle äga rätt att med-giva undantag, när sådan skyldighet icke anses vara erforderlig. Inom utskottet ansåg man Kungl. Maj: ts förslag gå för långt. Man betvivlade, att det kunde genomföras nu och man vände därför om förhållandet och föreskrev i stället, att i allmänhet behövde åkdon, förspänt med häst icke vara försett med lykta nattetid, men att, ifall det vore särskilt angeläget, att så skedde på vissa vägsträckor — man tänkte då på vägarna i närheten av de större städerna — Konungens befallningshavande skulle kunna förordna, att så skulle ske. Man utgick nämligen ifrån och det är jag övertygad om är det riktiga — att ifall en sådan bestämmelse komme till, vore det endast i ringa omfattning Konungens befallningshavande skulle utfärda sådana bestämmelser, och man utgick även ifrån att vägstyrelserna först skulle höras i saken. Jag tror för min del, att detta är ett mycket praktiskt sätt att lösa frågan.

Andra kammaren har emellertid avslagit hela paragrafen och därvid förbisett, att det i denna paragraf även står, att »velociped», som framföres nattetid, »skall framtill föra tänd lykta med vitt sken». Detta har nu av andra kammaren med paragrafen i övrigt strukits, men det kan väl icke gärna vara meningen, att icke en sådan föreskrift skall finnas, den är ju allmänt vedertagen, och det är, såvitt jag förstår, nödvändigt att hava lykta på velociped, som framföres på natten. För min del ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag i den delen.

Herr Hult kom också in på vissa detaljfrågor visavi motorfordon, och ehuru jag icke är säker på att det överensstämmer med den antagna föredragningsordningen, att nu diskutera dessa saker, kan jag ju följa honom på den vägen och yttra mig om hans anmärkningar.

Vad först beträffar den självregistrerande hastighetsmätaren, så ligger den saken till så, att utskottet icke har föreslagit, att det måtte omedelbart föreskrivas, att sådan apparat skall medföras på automobil,

utan utskottet har föreslagit, att, när Kungl. Maj: t finner, att en sådan apparat är utexperimenterad, som är fullt tillförlitlig och hållbar och för billigt pris kan tillhandahållas, Kungl. Maj: t må äga föreskriva dess apterande å automobil. Jag tror för min del, att detta är något av det viktigaste i hela författningen och att, ifall man finge en sådan ordning genomförd, det skulle vara det bästa sättet att förekomma vårdslöst och alltför hastigt körande med automobiler. När den, som kör en automobil, vet, att han har en apparat på automobilen, som visar, hur hastigt han kört under de sista kilometerna, är det vida svårare för honom att, ifall en olycka händer till följd av för hastig framfart, komma ifrån ansvaret för den, ty då ligger beviset, på att han kört över den föreskrivna hastigheten, alldeles klart och uppenbart. Detta är en mycket stor fördel, och man bör därför, enligt min mening, i riksdagen framhålla angelägenheten av att så fort som möjligt få bestämmelser därom.

Nu säges det, att det icke finns några sådana apparater färdiga ännu. Det är möjligt, att detta är sant, men jag tror icke, att det dröjer länge, förrän de finnas, jag är övertygad om att tekniken också här kommer att utveckla sig därhän, att man kan förfärdiga dem så att de bliva fullkomligt tillförlitliga. Jag kan inom parentes säga, att jag mycket väl minnes, när man första gången införde taxametrar på droskorna i Stockholm, och huru det då sades från alla håll, att dessa apparater aldrig kunde bli tillförlitliga utan måste bli missledande och medföra orättvisor, för både droskkuskarna och den åkande allmänheten. Är det någon nu, som hört det göras anmärkningar mot dessa apparater? Jag har icke hört det. Helt säkert komma de nu föreslagna apparaterna också att utvecklas till samma tillförlitlighet.

Sedermera yttrade sig herr Hult om backspeglarna på de små lastautomobilerna. Ja, det är en ytterst obetydlig detalj, som knappast är värd att diskutera. Men jag får säga, att ifall man vill ha en sådan backspegel på en liten lastautomobil med gummihjul, så icke mig emot, men nu ha de sakkunnige sagt, att det är onödigt att föreskriva detta och utskottet har följt dem och det låter väl försvara sig, tror jag.

Beträffande besiktningsskyltar på vagnar, som ännu ej äro registrerade, har herr Hult gjort ett ändringsyrkande. Herr Hult vill, att man på den första resan till besiktningssmannen skall få föra fram vagnen med en skylt, som betecknar automobilen såsom provvagn, och att besiktningssmannen skall tillhandahålla skyltar att användas därefter. Nu är det så, att det för närvarande drives mycket stort missbruk med dessa s. k. provvagnsskyltar, som var och en kan sätta på, som han vill. Det har konstaterats, att det finnes personer, som i månader, ja i årtal hava sådana skyltar påsatta och köra med dem. Detta har man velat förhindra, och därför har man föreslagit dessa bestämmelser om skyldighet att före registreringen använda skyltar, som tillhandahållas av polismyndigheten och gälla högst tre veckor, förutsatt att besiktningssmannen satt på ett särskilt besiktningssmärke. Dessa kontrollåtgärder äro riktiga, och det kan ej sägas annat än att särskilt nu, sedan vi fått

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

automobilbeskattning, de äro nödvändiga och att det sålunda vore oklokt att rubba på dem. Jag tror, att det skulle minska på kontrollen, ifall man överförde tillhandahållandet av dessa skyltar från polismannen till besiktningsmannen. Jag yrkar således bifall till utskottets förslag även i den delen.

Slutligen anmärkte herr Hult mot bestämmelsen, att man icke får använda någon plats till övningsfält för blivande automobilförare utan polismyndighetens samtycke. Så är stadgat redan nu, och det tycker jag är en så naturlig och enkel föreskrift, att det ej finnes något skäl att taga bort den.

Ja, herr talman, jag skall icke vidare yttra mig nu, men när vi komma till de särskilda paragraferna, skall jag be att få framställa yrkanden beträffande dem.

Herr Tjällgren: Herr talman! Såsom av utskottsutlåtandet framgår, har jag jämte ett par ledamöter av andra kammaren i huvudsak instämt i vad herr Hult i sin reservation anført. I anledning därav skall jag be att få säga endast några få ord.

Jag skall då icke upphålla mig vid förordningen om motorfordon. Den delen av det föreliggande lagförslaget har ju herr Hult så ingående redogjort för, att jag anser tämligen onödigt att uppehålla mig därvid. Vad den andra delen beträffar, den s. k. vägtrafikstadgan, anser jag den vara av den innebörd, att om riksdagens yttrande över densamma skulle gå i den riktning som utskottet föreslagit, detta vore i högsta grad betänkligt. Jag skall, som sagt, ej ingå på någon vidlyftig granskning av förslaget till vägtrafikstadga, enär det torde vara ganska lätt för dem, som ha åtminstone någon praktisk erfarenhet om det verkliga förhållandet på landsbygden, att inse, att förslaget är helt enkelt orimligt och omöjligt, så vitt jag förstår. I 4 § heter det nämligen så: »Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall, därest icke belysning å vägen är anordnad, å fordonet föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.» Ja, för min del måste jag säga, att jag har mycket svårt att förstå behövligheten och nödvändigheten av en dylik bestämmelse. Däremot är jag övertygad om att den skulle komma att bli till stor nackdel, särskilt för befolkningen på landsbygden. Jag tillåter mig anföra ett litet exempel härpå. Vi antaga, att en person på landsbygden skickar en skjuts till närmaste stad, och att han beräknar, att skjutsen skall hinna vända åter innan mörkrets inbrott. Av någon anledning blir emellertid skjutsen fördröjd och kommer att anträda återfärden efter mörkrets inbrott. Då har han naturligtvis ej skickat med dessa lyktor, och följdén blir, att han kommer att få böta ända intill 200 kronor för denna lilla förseelse. Jag vill tillägga, att sådana fall icke bara få tänkas drabba jordbrukarna utan även andra yrkesidkare på landsbygden, såsom bagare, slaktare o. s. v.

Bestämmelserna i 5 § äro också av den art, att jag anser, att det skulle vara i högsta grad beklagligt, om de skulle bli upphöjda till lag.

Det står nämligen här: »Dragare må ej å väg köras av den, som på grund av lyte, bristande kroppskrafter eller okunnighet icke kan behandla dragare.» Ja, då måste man ju fråga sig, hur mycket kroppskrafter, som anses erforderliga för att köra en dragare. Det torde enligt min mening bli ganska svårt att bestämma den saken. För övrigt kan det mycket väl hända, att en person med jämförelsevis ringa kroppskrafter kan vara mycket bättre skickad att köra en häst än en person, som har betydligt större kroppskrafter.

Nu är det ju så, att utskottet visserligen har uttalat sig för en del modifikationer på denna punkt, men då jag i alla fall tror, att hela denna vägtrafikstadga är tämligen onödig och överflödigt och att den skulle bereda landsbefolkningen en hel mängd svårigheter, anser jag mig böra yrka avslag på densamma.

Jag instämmer alltså i det yrkande, som nyss framfördes av herr Hult.

Herr statsrådet **Lübeck**: Herr vice talman, mina herrar! Det är ju så, att man kan ha delade meningar om i vilken omfattning restriktioner äro önskvärda, när det gäller förordningar av denna art. För min enskilda del huser jag den uppfattningen, att i den mån trafiken på våra vägar kommer att tillväxa, i den mån samtidigt den s. k. trafik-kulturen kommer att växa och — sist men icke minst — i den mån våra vägar bli försatta i bättre skick, man skall kunna nöja sig med mindre restriktioner för motortrafiken än som nu innehållas i detta förslag. Icke dess mindre har jag den uppfattningen, att tills dessa gynnsammare förhållanden inträda, man får gå fram med vissa restriktioner, och att ur denna synpunkt det nu föreliggande utskottsforslaget i det stora hela är lämpligt avvägt.

Vad särskilt angår vägtrafikstadgan, kan man ju visserligen säga, att det här har samlats ihop en del bestämmelser, som litet var i kammaren kanske tycker vara litet barnsligt avfattade och innehåller saker, som man begriper ändå. Men det är nog faktiskt så, att det är många, som icke tillämpa dem. Och för övrigt är det så, att en viss trafikordning även ur deras synpunkt, som tycka, att den är onödig, kan vara bra att ha, exempelvis när det gäller kollisionstillfällen. Även för gångtrafikanterna kan det sålunda vara en fördel, att det blir bestämt utsagt, att vissa delar av vägen, vägkanterna, skola vara reserverade för dem. Händer det sedan, att de bliva påkörda, ha de alltid möjligheten att åberopa, att från deras sida ej något fel blivit begånget. På samma sätt kan man säga, att det är med hänsyn till föreskriften om att hålla lyktor på fordonen. Har en körande iakttagit föreskrifterna i detta avseende, kan han sedan till sitt försvar åberopa, att det från hans sida icke har felats, utan att felet helt och hållet ligger på motortrafikantens sida.

Vad särskilt angår dessa bestämmelser om lyktor, som föranlett ett avstyrkande beslut i andra kammaren, tror jag icke, att man i andra kammaren fäst tillbörlig vikt vid den ändring, som vidtagits i Kungl.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

Maj: ts förslag, varigenom bestämmelserna högst betydligt uppmjukats. I stället för att det skulle vara obligatoriskt att föra lyktor och länsstyrelserna skulle få medgiva undantag från denna skyldighet under vissa förhållanden, har utskottet föreslagit den ändringen, att det skall tillkomma länsstyrelserna att i sådana fall, där trafiken särskilt gör det önskligt, lämna vissa föreskrifter om förändret av lyktor. Ingen kan väl heller bestrida, att det kan förekomma sådana förhållanden, då generella föreskrifter av denna art äro önskvärda — jag tänker t. ex. på en väg som Stockholm—Södertälje, där biltrafiken är så intensiv. Liksom det ingår i det allmänna medvetandet såsom en självklar sak, att velocipeder skola föra lyktor, en bestämmelse, som, enligt vad som påpekats, skulle bortfalla, om man borttog 4 §, lika visst är, att det i fråga om åkande under vissa förhållanden, så som motortrafiken utvecklat sig, måste anses självklart, att det kan behövas bestämmelser om lyktor.

Jag skulle för min del därför anse, att det vore oklokt, om första kammaren gjorde det uttalande, som andra kammaren gjort beträffande 4 § i vägtrafikstadgan, så mycket mer som ju bestämmelsen är för de åkande av en skälig lindrig innebörd, om den rätt tillämpas från länsstyrelsernas sida.

Till slut skall jag endast be att få yttra ett par ord i fråga om hastighetsmätarna. Det är ju så, att utskottet på den punkten likaledes har i hög grad mjukat upp vad som yrkats av motionärerna, och i den form, vari det nu förekommer, tror jag man kan betrakta vad utskottet uttalat som tämligen oskyldigt. Enligt min uppfattning ligger det så, att om man verkligen kan få en fullt tillförlitlig hastighetsmätare, skall det visa sig lämpligt att i en viss omfattning införa en sådan. Den formulering, som utskottet här föreslagit, är av den natur, att det är Kungl. Maj: t obetaget att endast för särskilda fall, i viss omfattning och för vissa slag av åkdon, som gå till exempel i regelbunden trafik, lämna föreskrifter om införande av hastighetsmätare. När föreskriften dessutom, som sagt, är formulerad på sådant sätt, att ingen regering kan känna sig särskilt frestad att införa hastighetsmätare, innan regeringen känner med sig, att det finnes verkligt vägande, allmänna skäl, som kunna anföras för detta, och att man dessutom har fullt tillförlitliga hastighetsmätare att tillgå, tror jag ej, att det skulle vara farligt för kammaren att i likhet med andra kammaren godkänna den formulering, som utskottet på den punkten har föreslagit.

Herr **Hammar skjöld**: Herr greve och talman! Då, enligt den antagna föredragningsordningen, diskussionen redan vid första punkten får röra sig om utlåtandet i dess helhet, skall jag tillåta mig säga några ord med avseende på den föreslagna motorfordonsförordningen.

Det torde vara välbekant för kammarens ledamöter, och det har bekräftats av en snart sagt daglig erfarenhet vid behandlingen av olika förslag, att länsstyrelsernas göromål ideligen ökas genom tillkomsten av nya författningar. Om mycket arbete är ju i och för sig

ej något ont att säga — fåfång gå lärer mycket ont — och det är bra, när alla människor, och sålunda även länsstyrelserna och deras underlydande äro fullt sysselsatta. Det finnes dock två olägenheter, som man måste befara. Den ena är den, att ett slags göromål kunna vålla intrång i andra, lika viktiga eller viktigare göromål, och den andra olägenheten är, att det kan bli oavvisligt att medgiva en ökning av arbetskrafterna. En av de angelägenheter, som på sista tiden i hög grad lagt beslag på länsstyrelsernas arbetskrafter, är automobilväsendet, och det föreliggande förslaget medför ingalunda någon lindring i skyldigheterna därvidlag, tvärtom. Det är ej min mening att opponera mig däremot, för så vitt det kan anses nödvändigt, men jag tror, det är angeläget, att man ej går längre, än nödvändigt är, i att ålägga länsstyrelserna och deras underlydande göromål med avseende på automobiltrafiken.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

I detta avseende har jag särskilt fäst mig vid de föreslagna besiktningsskyltarna och än mer vid bestämmelserna om igenkänningsmärken. Det är ju förslaget, såsom herrarna hört erinras av en föregående talare, att besiktningsskyltar skola tillhandahållas av polismyndigheterna, d. v. s. på landet av landsfiskalerna. Detta tillhandahållande genom landsfiskalen föranleder icke blott, att landsfiskalen får hålla ett förråd av automobilbesiktningsskyltar, ett förråd, vars erforderliga storlek är synnerligen svår att beräkna, utan det föranleder även, att landsfiskalen måste verkställa en rätt vidlyftig bokföring. Det heter nämligen: »Besiktningsskylt skall i dubbla exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten.» — »Över utlämnade besiktningsskyltar skall polismyndigheten föra förteckning, upptagande den persons namn och adress, till vilken skylt utlämnats, dagen för utlämnandet samt skyltens nummer.» I likhet med en föregående talare anser även jag, att det är vida lämpligare icke blott ur så att säga tjänstemannasympunkt utan även ur allmänhetens sympunkt, att besiktningsskyltarna tillhandahållas av besiktningssmannen, till vilken den automobilägande allmänheten i allt fall måste vända sig. Det är givet, att de besiktningsskyltar, som besiktningssmännen kunna utlämna, ej äro användbara på en första resa till besiktningssmannen eller motsvarande resa, men därvidlag äro de väl icke heller oundgängliga. Jag tror till och med, att det av den föregående talaren förordade systemet att sätta på en skylt: »Provvagn» — är onödigt. Det förefaller mig vara fullt tillräckligt att fritaga från ansvar, om vederbörande hos polismyndigheten gjort en föregående anmälan om denna första resa. Med denna första resa menar jag den resa, som omtalas i 8 § mom. 3 första punkten, där det heter: »Skall automobil, som ej undergått besiktning, å väg, gata eller plats, där automobiltrafik är tillåten, med egen motorkraft föras till besiktningssman för undergående av första besiktning eller från hamn, järnvägsstation, fabrik, magasin eller dylikt till utställningslokal eller annat förvaringsrum, skall å bilen föras särskilt skylt (besiktningsskylt) av beskaffenhet,

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

varom är särskilt stadgat.» För att denna resa skall kunna opåttalt företagas, förefaller, som sagt, det mig vara fullt tillräckligt med en föregående anmälan hos polismyndigheten, som givetvis då ej ingriper, och om någon annan polismyndighet ingriper, går det lätt att bevisa, att föreskriven anmälan har skett.

Nu är trasslet med besiktningsskyltarna icke slut därmed, att landsfiskalen eller annan polismyndighet skall utlämna dem och hålla den där utförliga bokföringen, utan sedan kommer det också till, att länsstyrelsen får att göra med besiktningsskyltarna. Länsstyrelsen skall nämligen vid inregistreringen »i förekommande fall» avfordra vederbörande hans besiktningsskylt. Men i själva verket är det för länsstyrelsen omöjligt att veta, huruvida besiktningsskylt någonsin har utlämnats, eller huruvida bilen blivit förd till besiktning utan användande av besiktningsskylt, vilket är fullt tänkbart och lagligen kan ske på sätt, som jag ej behöver närmare utveckla. Icke heller framgår det av förslaget, så vitt jag kan se, hur Konungens befallningshavande skall veta, av vilken underordnad polismyndighet besiktningsskylten utfärdats. Icke dess mindre har länsstyrelsen skyldighet att avfordra besiktningsskylt och expediera den till den polismyndighet, som utfärdat densamma. Sedan skall denna polismyndighet återbetala det lämnade förskottet, i den mån detta icke åtgår för kostnader.

Det faller ju genast i ögonen, att detta är en synnerligen invecklad anordning. Skylten lämnas tillbaka till länsstyrelsen. Länsstyrelsen skickar skylten till polismyndigheten, och sedan skall polismyndigheten, när den väl fått skylten, betala tillbaka förskottet. Det är oändligt mycket enklare, att, som jag vill, besiktningsmannen eller eventuellt, om det icke går, polismyndigheten, som utfärdat skylten, återtager densamma och klarar upp förskottet på samma gång. Det har på ett tidigare stadium uttalats betänkligheter mot detta, men sedan hava vidtagits två ändringar, som minskat farorna för missbruk. Den ena ändringen är den, att besiktningsskylten ej gäller mer än tre veckor; den andra är, att besiktningsskylt ej utfås annat än mot deponerande av förskott. Under sådana förhållanden skulle det väl kunna gå.

Så komma vi till igenkänningsmärkena. Det är dessa plåtar, som skola sättas på två ställen av bilen. Tillhandahållandet skall ske enligt den bestämmelse, som återfinnes i 9 § mot slutet: »Länsstyrelsen har tillika att mot skälig ersättning tillhandahålla sökanden igenkänningsmärke i två exemplar, sedan sökanden i förekommande fall till länsstyrelsen överlämnat de i § 8 mom. 3 omnämnda besiktningsskyltarna.» Länsstyrelsen behöver således ett förråd av dubbla exemplar av dylika igenkänningsmärken. I mitt lilla län kan inregistreringen gå upp till mer än sex hundra fordon om året, motsvarande 1,200—1,300 igenkänningsmärken. I ett stort län kan den förmodligen gå till tusentals fordon. Det är alltså ett ansevärt förråd av dylika igenkänningsmärken, som måste hållas. Länsstyrelserna skola

då driva handel med dem på det sättet, att de lämna ut dem mot skäligen ersättning. Detta är ju ett plus i göromålen, även om det kanske icke är så mycket besvär, och därtill kommer den oundgängliga redovisning, som fordras för dessa saker. Man måste redovisa, hur många igenkänningsmärken man lämnat ut och hur mycket penningar som därför influtit. Fördelen är ytterst dubiös, ty det lär ändå vara fullständigt omöjligt att hindra en privat tillverkning av dylika skyltar, och det lär väl vara lika omöjligt, om en sådan skylt blivit smutsad, spräckt eller eljest skadad, att hindra automobilägaren att skaffa sig en ny och snyggare skylt och sätta den på sin vagn. Det är tvärtom önskvärt, att han gör det, så att igenkänningsmärket är så tydligt som möjligt.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Härtill kommer nu, att när det gäller att avföra en skadad eller förstörd bil, blir det ytterligare trassel. I mom. 2 § 10 heter det:

»Har registrerad automobil förstörts eller kommer den av annan anledning icke vidare att användas här i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det dylikt förhållande, ägaren veterligen, inträffade, därom göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad. Sådan anmälan skall vara åtföljd av dels bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om automobilens, dels ock de automobilens tilldelade exemplaren av igenkänningsmärke, såvida dessa icke förkommit, i vilket fall länsstyrelsen prövar, huru uppgift härom må styrkas.»

Således när förhållandet är sådant, att en bil bör avföras — icke blott kan, utan bör avföras; annars blir det ju oreda med avseende på automobilskatten — kan behandlingen av det ärendet fördröjas och invecklas genom denna bagatell, att man skall undersöka och skaffa bevisning, huruvida de gamla igenkänningsmärkena verkligen blivit förstörda på samma gång som bilen eller räddats undan vid en sammanstötning eller dylikt — ett trassel, som saken verkligen ej är värd. Dessa förhållanden kunna i och för sig synas obetydliga, men det är i alla händelser en så stor ökning i länsstyrelsernas göromål, att man från det allmännas synpunkt bör vara tacksam, om åtminstone ej utan verklig anledning ytterligare göromål påläggas.

I anledning härav — det anförda kanske får betraktas mera som exempel — hade jag tänkt mig föreslå införande i utskottets motivering av följande passus vid 8—10 §§: »Utskottet har icke kunnat undgå att finna, att den arbetsbörda, som genom bestämmelserna om motorfordon ålägges de lokala administrativa myndigheterna, kan befaras medföra intrång i deras övriga verksamhet eller framkalla anspråk på ökning i deras arbetskrafter. Även om kostnaden för sådan ökning skulle kunna bestridas med inflytande registreringsavgifter, är det i allt fall angeläget att åstadkomma sådana förenklingar och lättnader, som äro förenliga med lagstiftningens syfte. I detta avseende vill utskottet särskilt uttala, att besiktningsskyltar lämpligen utlämnas av besiktningsman, medan för resa, som avses i 8 § mom. 3 punkt 1, en föregående anmälan hos polismyndigheten är tillfyllest, samt att

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

länsstyrelsen bör befrias från skyldigheterna att återkräva och till vederbörande översända besiktningsskyltar samt att tillhandahålla igenkänningsmärken, för dem uppbära och redovisa betalning och vid motorfordons avförande ur registret återfordra dem.»

Då vi emellertid befinna oss i riksdagens sista tid, och andra kammaren redan har fattat beslut i ärendet, skall jag åtminstone för närvarande ej göra något yrkande, så mycket mindre som det ju här ej är fråga om annat än ett yttrande från riksdagens sida. Men jag har velat uttala mina betänkligheter i förhoppning, att vid ärendets efterföljande behandling det skall tagas hänsyn till vad jag sålunda här haft äran anföra.

Herr **Hult**: Herr talman, mina herrar! Med anledning av utskottets ärade vice ordförandes yttrande skall jag be att få säga några få ord.

Utskottets ärade vice ordförande anmärkte mot mitt förslag om avslag å vägtrafiksstadgan, bland annat, att det skulle föranleda till, att inga bestämmelser skulle finnas för andra trafikanter än motortrafikanter. Ja, det är ju så, att det i berörda avseende icke funnits några bestämmelser hittills. Jag får emellertid säga, att skulle avsikten med de ifrågasatta bestämmelserna vara, vad herr vice ordföranden i utskottet kom till senare, nämligen att lägga om ansvaret för de skador, som kunna uppkomma vid trafiken på de allmänna vägarna, så skulle detta verka därhän, att motortrafikanterna skulle bli bättre ställda hädanefter än de för närvarande äro, då dessa i regel äro ansvariga för den skada som sker i följd av motortrafiken å de allmänna vägarna, i den mån icke visas att verklig olycka förekommit. Skall en förändring i det avseendet ifrågakomma, så förmodar jag, att kammarens ledamöter bli ännu mera betänksamma.

Såsom jag i mitt första anförande betonade, är det min förvissning, att, om biltrafikanterna fara varsamt fram på våra vägar, någon vägtrafikstadga icke är behöfvig, utan att allting ändå kommer att gå lika bra hädanefter som hittills.

Vidare anmärkte vice ordföranden, att man genom att stryka, såsom andra kammaren gjort, hela § 4 i vägtrafikstadgan skulle även uteslutas bestämmelsen om skyldighet att ha lykta på velociped. Ja, det är sant, men vice ordföranden erinrar sig väl att beträffande denna fråga föreligger en motion, som avser, något som också ingår i mitt yrkande, att från vägtrafikstadgan bör i motorfordonsförordningen inarbetas föreskrifter och bestämmelser, som kunna anses erforderliga för trafiken på våra allmänna vägar och således även beträffande velocipeder. Det finner jag alldeles klart och naturligt.

Så sade vice ordföranden, att det skulle förekommit många missbruk med de så kallade provvagnsskyltarna, Ja, det är sant att missbruk förekommit, men det förslag, som jag framställt, innebär, att provvagnsskyltarna i stort sett skulle försvinna. Jag är övertygad om, att varje polisman skulle låta sig angeläget vara att, om han får se en

automobil med provskylt, göra sig underrättad om, vart resan gäller, till vilken plats det är meningen att färdas fram. Provvagnsskylt skulle ju icke komma till användning annat än vid färd från järnvägsstation, hamnplats och dylika ställen, till utställningslokal eller från dessa platser till besiktningsmannen. Det skulle sålunda bli en mycket inskränkt användning av provvagnsskyltar. Jag vill gärna medgiva, att de av den siste ärade talaren framförda erinringarna, då han betecknade det som till och med onödigt att ha provskyltar på vagnarna, kunna ha fog för sig, och jag har ingenting emot att biträda hans förslag till uttalande i utskottets motivering, men då den ärade talaren själv icke gjort något yrkande skall jag icke heller göra det. Jag vill emellertid uttrycka den förhoppningen, att Kungl. Maj:t vid övervägande av ifrågasvarande ärende skall taga all möjlig hänsyn till vad under diskussionen på denna punkt anförts.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Herr von Sydow: Herr greve och talman! Jag ber att få säga den siste ärade talaren, att det otvivelaktigt är min mening, att en person, som färdas fram vårdslöst eller alltför hastigt i automobil på allmän väg och därigenom förorsakar skada, skall gälda denna skada och eventuellt dömas till kriminellt ansvar. Detta är rätt och billigt. Men detsamma bör gälla även den, som färdas fram med häst och vagn på sådant sätt, att han förorsakar skada. Det får icke finnas någon undantagslagstiftning, så att vad som gäller om vårdslöshet i det ena fallet icke skulle gälla även i det andra.

Nu säger herr Hult, att det icke behövs, ty man färdas i allmänhet icke fram så vårdslöst med häst och vagn, att någon skada eller olycka uppstår. Jag ber att få återropa vad justitieombudsmannen sagt och som jag förut läst upp. Han säger, att det i många fall inträffat, att orsaken till automobilolyckor varit körsvenners och fotgängares oförstånd.

Jag kan icke se annat än att min ståndpunkt är fullkomligt riktig och borde av kammaren bifallas.

Vad angår herr Tjällgrens yttrande, så förvånade det mig. Han sade, att var och en, som känner förhållandena på landsbygden, måste anse vägtrafikstadgan fullkomligt orimlig. När det nu upplystes, att länsstyrelserna i rikets alla län utom ett förordat den, så kommer man enligt herr Tjällgrens mening till det resultatet, att icke länsstyrelserna i dessa län känna till förhållandena på landsbygden.

Då herr Tjällgren sedermera opponerade sig mot utskottets förslag, så valde han just ut sådana punkter, där utskottet avstyrkt Kungl. Maj:ts proposition. För att visa, att utskottets förslag är orimligt återropar herr Tjällgren en bestämmelse, som stod i det ursprungliga förslaget, att ingen får köra dragare utan att ha nödiga kropps krafter. Det har ju utskottet tagit bort ur förslaget.

Vidare återropade herr Tjällgren bestämmelsen om skyldighet att medföra lykta på vagn nattetid. Ja, detta har utskottet också tagit bort ur förslaget och ersatt det med, att Kungl. Maj:ts befallningshavande i vissa undantagsfall kan giva föreskrifter om sådant. Herr Tjällgrens

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

anförande kunde i viss mån utgöra skäl, varför man icke skulle antaga Kungl. Maj:ts förslag, men det kan omöjligen utgöra skäl, varför man icke skulle antaga utskottets förslag.

Vad herr Hammarskjölds yttrande beträffar, så vill jag endast säga, att vi i utskottet icke fäste oss så mycket vid den ökade arbetsbörda, som onekligen, såsom herr Hammarskjöld påvisat, förslaget kommer att medföra för landshövdingarna och deras underordnade. Herr Hammarskjöld torde kanske finna denna vår underlåtenhet vara i viss mån ursäktad vid det förhållandet, att vi hade en landshövding i utskottet, som icke gjorde någon erinran mot den ökade arbetsbördan för länsstyrelserna. Jag vill gärna medgiva, att det förefaller mig, som om herr Hammarskjöld hade rätt uti, att det genom detta förslag kommer att bli en avsevärd ökning av göromålen hos länsstyrelserna, och jag vill uttala en önskan om, att vid ärendets fortsatta handläggning hos Kungl. Maj:t det måtte företagas prövning av, huruvida icke möjligen författningens syfte kan nås på ändamålsenligt sätt, utan att länsstyrelsernas arbetsbörda ökas i så hög grad, som här föreslagits. Jag ber emellertid få säga, att jag icke tror, att det, såsom föreslagits, går för sig att automobilerna skulle få föras till besiktningsmännen utan märke och skylt. Jag tror, att detta skulle föranleda missbruk, och därför bör man icke gå den vägen. Men denna sak kan väl alltid ordnas på ett eller annat sätt.

Herr **Norling**: Herr greve och talman! Det är ett par av de föreslagna bestämmelserna i § 27 i förordningen om motorfordon, som föranlett mig att begära ordet.

Man finner i denna paragraf ett stadgande, som innebär, att den myndighet, som beviljar tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, kan föreskriva viss skyldighet för innehavaren av tillståndet att bidra till ombesörjandet av försvårat underhåll, som förmodas bli en följd av trafiken. Principen att ett dylikt bidrag skall lämnas torde möjligen vara riktig: därom vill jag i alla händelser icke yttra mig. Men det förefaller åtminstone mig vara ganska oförsiktigt att helt och hållet lägga denna sak i vederbörande administrativa myndigheters händer. Det borde åtminstone i detta sammanhang stadgas någonting om, att dylik skyldighet skulle kunna åläggas endast efter vissa grunder, som av Kungl. Maj:t fastställas efter landstingets, stadsfullmäktiges, kommunalfullmäktiges eller eventuellt de väghållningsskyldiges hörande. Som bestämmelsen i fråga nu är tänkt och föreslagen, synes den öppna möjlighet till administrativt godtycke, som icke bör främjas eller ens möjliggöras.

En annan bestämmelse i samma paragraf är också ägnad att ingiva vissa betänkligheter. Det är några motionärer i andra kammaren, som påyrkat, att tillstånd till yrkesmässig linje- eller lokaltrafik med automobil skulle förvägras, därest fråga vore om trafik mellan orter, som antingen stå i omedelbart samband med varandra eller där annan järnvägsförbindelse finnes och tågtiderna äro sådana, att allmänhetens krav på bekväma förbindelser är skäligen tillgodosett. Utskottet har visserligen

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

icke velat förorda denna i hög grad protektionistiska bestämmelse, men motionen avstyrkes med den motiveringen, att dessa önskemål redan torde vara tillgodosedda genom bestämmelsen i § 27 moment 1 att vid ansökan om tillstånd till lokal eller linjetrafik hänsyn skall tagas till behövligheten eller lämpligheten av den ifrågavarande trafiken. Utskottet förutsätter, att där konkurrens med järnvägslinje eller ångbåtslinje eller dylikt ifrågakommer, ägarna till dessa äldre kommunikationsleder skola beredas tillfälle att yttra sig, innan trafikillståndet beviljas. Det ligger nämligen, säger utskottet, vikt uppå, att ren okynneskonkurrens förhindras. Jag skulle gärna vilja tillägga, att det också ligger vikt uppå, att konkurrens icke förhindras, där man har anledning förmoda, att konkurrensen skulle vara till avsevärd fördel för allmänheten, och därför hade det varit önskligt, om utskottet hade understrukt, att även ortsbefolkningen bör lämnas tillfälle att yttra sig i det fall, då konkurrenssynpunkten kommer på tal.

Jag har, herr talman, icke något yrkande att göra, men till de båda detaljanmärkningarna jag haft äran framföra mot föreliggande förslag skulle jag vilja foga några mera allmänt hållna reflektioner.

Ingen lärar väl ha något att invända mot, att det utfärdas reglementariska föreskrifter i avsikt att effektivt trygga trafiksäkerheten på våra vägar. I det sammanhanget skulle jag särskilt vilja framhålla, att det förefaller mig som den föreslagna bestämmelsen i § 4 i vägtrafikstadgan äger synnerligt fog för sig och bör av kammaren bifallas. Men anser man sig kunna kombinera dylika föreskrifter med bestämmelser, som uppenbarligen endast ha till syfte att förhindra eller fördröja en lika naturlig som önskvärd utveckling på trafikväsendets område, så företager man sig någonting, som förr i tiden ansågs vittna om en felriktad energi och bristande blick för utvecklingens realiteter: då bygger man dammar av is om vårarna.

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdet fortsättande kl. 8 e. m.

Herr von Sneidern: Herr talman! Jag skall icke närmare ingå på den siste talarens anförande, då jag antager, att det blir besvarat från utskottshåll. För min del tror jag dock, att den ståndpunkt, som intagits såväl i Kungl. Maj:ts proposition som av utskottet är riktig. Jag tror, att det är befogat, att man i sådana fall, som här talas om, föreskriver ersättningsskyldighet för den, som kommer att utöva sådan trafik, som oerhört sliter de vägar det är fråga om att trafikera. Ty det är dock så, att den trafik, med vilken konkurrens kan uppstå, får betala det hela såväl fordon som väg, under det att den trafik, som vill inträda som konkurrerande i detta fall endast skulle betala för fordon. Ävenledes tycker jag, att det är befogat, att man, då sådana licenser beviljas, tager hänsyn till, att en överdriven konkurrens undvikas och att man icke onödigtvis tillåter trafik, om icke ett faktiskt behov föreligger.

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

Anledningarna till att jag begärt ordet äro tvenne. Dels har jag velat tillkännagiva min anslutning till de berättigade synpunkter, som, enligt min mening, herr Hammarskjöld lade på en speciell fråga, och jag vill tillägga till vad han sade, att ändringar i den riktning han ville åstadkomma äro, enligt min mening, befogade lika mycket från synpunkten av länsstyrelsernas arbetsbörda som från trafikanternas synpunkt. Jag tror, att det för dem kommer att vålla en hel del besvär, om den ordning skall följas, som är föreslagen.

Vidare vill jag säga, att jag i det väsentligaste instämmer i den reservation, som afgivits av herr Hult och i de synpunkter, som han vidare under diskussionen framhållit.

Beträffande vägtrafikstadgan vill jag säga, att jag ingalunda anser vår vägtrafik vara bra som den är. Jag anser, att någonting måste göras, men tillika anser jag, att denna fråga möter stora svårigheter och sådana, som kunna giva anledning till vissa berättigade anmärkningar från lantbefolkningens sida, varför man måste gå fram med den allra största försiktighet. Min synpunkt överensstämmer på det viset med herr Hults synpunkter, att för mig synes det lämpligaste vara, att man i huvudsak i denna vägtrafiksstadga, som jag antager kommer till stånd, går fram med råd och mindre med kriminaliserande bestämmelser. Huruvida man då tager en vägtrafiksstadga, som herr Hult icke vill vara med om eller om man går den väg, som han föreslagit med några slags kungörelser och införande i motortrafikförordningen av några bestämmelser, denna formella synpunkt spelar mindre roll.

Herr Hult anmärkte, att han ansåg det vara olämpligt att i en förordning sammanblanda råd och sådana bestämmelser som kriminaliseras. Herr von Sydow svarade härpå, att han icke kunde anse, att detta gjorde någonting, bara man hölle i sär dessa saker, så att man kunde se, vilka handlingar, som innebure överträdelser och sålunda vore belagda med straff. Jag tror detta är riktigt och att han har rätt däri. Men jag vill för min del säga, som jag nyss yttrade, att ju mer man går på denna rådgivande väg, desto bättre tror jag det för närvarande vore. Jag är så långt ifrån att anse, att det är bra, som hitintills varit, att jag tvärtom anser, att vi här i vårt land, såväl i städerna som på landsbygden stå på en ståndpunkt, som jag tror man kan kalla efterbliven. Vi ha mycket litet av vad man kan kalla vägkultur här, och till det behöver folk ha uppfostran, men då genom vägledande råd, ännu så länge, och icke genom en massa bötesbestämmelser. En mängd kunnigt folk på detta område har önskat få bort en hel del saker, som rör motortrafiken, såsom besiktning av biler, körkort och alla hastighetsbestämmelser, som nu finnas. Jag har i ett utlåtande, som har avlämnats av min länsstyrelse, sagt ifrån, att sådana synpunkter kunna ha min ganska stora sympati, men det är omöjligt att tillmötesgå dessa önsknings, så länge vi verkligen stå på den ståndpunkt jag just antydde, så länge vägkulturen är så låg som den fortfarande är hos oss, och så länge vi därtill ha så pass dåliga vägar, som nu är fallet.

Om man nu tar den föreslagna vägtrafikstadgan med så mycken uppmjukning som möjligt, och innehållande så mycket råd och så litet bötesbestämmelser som möjligt, eller om man går den andra vägen, som föreslagits, det är för mig likgiltigt, men jag tror det är av stor vikt, att det så auktoritativt som möjligt ges råd rörande vägtrafiken åt befolkningen ute i landet.

Vad sedermera § 4 om lyktorna beträffar, så var just denna bestämmelse, när förslaget kom och jag först läste detta, den, som enligt min mening kunde vara av största värde, och detta icke minst just för vägtrafikanterna själva, ty onekligen är det för dem en mycket stor risk att ge sig ut, särskilt på de stora stråkvägarna, utan att ha belysning på fordonen, när de när som helst kunna möta en automobil. Jag tror därför, att det skulle vara av uppfostrande betydelse att i de fall, då det gäller vägar med livlig trafik, kunna ålägga trafikanterna att använda belysning, då de själva icke ha förstånd att göra det. Den ändring, som utskottet gjort, tror jag är mycket förnuftig, nämligen att man icke ålägger länsstyrelserna att undantaga en del vägar, utan värtom lägger det på det sättet, att länsstyrelserna ha befogenhet att föreskriva, på vilka vägar bestämmelsen skall gälla. Det blir då, som förut sagts, ett fåtal mera starkt trafikerade vägar, för vilka en sådan bestämmelse kommer att utfärdas, och jag är övertygad om, att trafikanterna på dessa vägar snart komma att finna sig i bestämmelsen och att de skola inse, att densamma även är till deras egen verkliga fördel.

Vad sedan herr Hult sagt om hastighetsmätarna, kan jag till alla delar instämma i. Jag tror för min del, att den fördel, som kan vinnas med dessa registrerande hastighetsmätare, icke kan uppväga de nackdelar, som därmed äro förenade, naturligtvis under förutsättning att man icke uppnår det ideal i fråga om mätare, som förespeglas från vissa håll, men som det icke ser ut föreligga så stor sannolikhet att snart få till stånd, då man läser vad om denna sak skrivits av särskilt sakkunniga på området. Jag hänvisar i detta fall till vad automobilklubben sagt. I automobilsakkunnigas utlåtande var man inne på frågan om hastighetsmätare, och majoriteten tillstyrkte deras användning. Detta förslag har slopats, klokt nog, av Kungl. Maj:t, och ingen har här upptagit detsamma. Nu är fråga om de registrerande apparaterna, och det är naturligt, att om man hade en billig och fullt tillförlitlig apparat, kunde dess användning i vissa fall vara till fördel. Men jag tror dock, att denna fördel är begränsad och att den knappast uppvägar de uppenbara nackdelar, som med dess obligatoriska användning måste vara förenad, så framt återigen man icke kan få de ideala apparater, som man ställer i utsikt. Nu finnas inga sådana apparater, vilket även bekräftats av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. Hans anförande var emellertid ägnat att lugna, ty även om icke kammaren skulle vara villig att gå med på det Hultska förslaget, som icke innebär annat än att riksdagen skulle bli satt i tillfälle att ånyo yttra sig i denna fråga, innan Kungl. Maj:t fattar be-

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

slut, förstår man därav, att kommunikationsministern med välbehörlig kritik kommer att granska framkommande projekt och noga tillse att samtliga av utskottet gjorda förutsättningar föreligga, innan han går med på att påtvinga alla automobiler användning av de omtalade apparaterna.

Sedan förekom det i herr Hults reservation något om backspeglar. Det är ju en obetydlig detalj. Vad provvagnsskyltarna beträffar, har herr Hammarskjöld sedan yttrat sig i samma riktning, till vilka synpunkter jag ber få ansluta mig, liksom även till vad som sagts om övningskörning.

Jag har, herr talman, inget särskilt yrkande.

Herr **Tjällgren**: Herr greve och talman! Endast ett par ord. Utskottets ärade vice ordförande, herr von Sydow, anmärkte mot mig, att jag i mitt förra anförande yttrat mig om innehållet i Kungl. Maj:ts proposition och inte om utskottsförslaget. Ja, jag tror att jag kan ha rätt att yttra mig om den kungl. propositionen i det här fallet, synnerligast som förslaget endast gäller att avge yttrande över en fråga. Vidare har jag aldrig sagt eller dragit i tvivelsmål, att inte länsstyrelserna känna förhållandena på landsbygden. Vad jag tror är, att herr von Sydow inte känner förhållandena på landsbygden så väl.

Greve **Spens**: Herr talman! Som ledamot av utskottet skall jag be att få yttra några ord.

Vad först beträffar vägtrafikstadgan, är det ju alldeles givet, att den är en fråga av ömtalig natur, och att stadgan i själva verket är en försökslagstiftning. Detta har också utsagts av både de sakkunniga och av Kungl. Maj:t. Man måste sålunda framgå med stor varsamhet på detta område, som hos oss ännu är fullkomligt oprövat och där man icke har någon säker erfarenhet från andra länder att bygga på. I den föreliggande stadgan har man endast upptagit de mest elementära bestämmelserna, i avsikt att få dessa inarbetade i det allmänna medvetandet, och det är just därutinnan, som jag tror att stadgan har sin största betydelse. Jag vill även fästa uppmärksamheten på, att såväl teknologföreningen och automobilklubben som riksdagens justitieombudsman gjort framställningar till Kungl. Maj:t om utfärdande av en vägtrafikstadga.

Nu är förhållandet, att många av automobilolyckorna förorsakas icke allenast av förarens försumlighet, utan även av de mötande körandes eller gående oförstånd eller obetänksamhet, och man har därför icke ansett sig kunna helt och hållet upptaga alla dessa bestämmelser i vägtrafikstadgan som enbart råd, vilket herr von Sneidern förordat, att man i allmänhet borde göra, utan man har med tanke på de stränga bestämmelser, som äro fastslagna för automobilförare, ur konsekvensens synpunkt även ansett sig böra i några fall införa straffbestämmelser, men dessa äro dock icke stränga.

Beträffande hastighetsmätarna skall jag be att särskilt få nämna,

att utskottet föreslagit, att Kungl. Maj:t icke skall föreskriva sådana, förrän det föreligger en typ, som icke blott är fullt tillförlitlig och kan erhållas till ganska billigt pris utan även är fullt hållbar. Detta, att hastighetsmätare skola vara fullt hållbara innan förordnande om deras införande utfärdas, har icke förut påpekats under diskussionen; men då det särskilt framhållits av automobilklubben och även från andra håll, att det så lätt kan komma smuts i hastighetsmätarna, som därigenom icke skulle komma att fungera ordentligt utan åstadkomma förlust för automobilförarna, då de under någon tid icke kunna få använda sina biler, medan mätarna voro under reparation, vill jag särskilt påpeka detta.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

Slutligen skall jag be att få säga ett par ord om de där lyktorna, som det införts en så ömtålig bestämmelse om i vägtrafikstadgan. Därvid vill jag fästa uppmärksamheten på, att utskottet föreslagit en ändring i den kungl. propositionen i det avseendet, att länsstyrelse, då den förordnar om skyldighet för alla åkande att hava lyktor å en livligt trafikerad väg, skall äga att särskilt föreskriva, att arbetsfordon, som efter arbete ute i marken kommer och passerar vägen, icke skola behöva föra lyktor. Jag vill i detta avseende påpeka, att det i Danmark är alldeles fritt att köra arbetsfordon utan lyktor. Där finnes ett stadgande om att »slädar och fordon, som äro i bruk i markarbete eller i egentlig arbetskörning, äro fritagna från att föra lyktor». Nu har utskottet icke velat gå så långt, men man kan ju tänka sig, att om första kammaren nu antager utskottsförslaget, så kommer måhända Kungl. Maj:t med hänsyn till andra kammarens beslut att gå en medelväg och införa ett stadgande ungefär liknande det som finnes i Danmark.

Jag ber att få instämma i yrkandet om bifall till utskottets förslag.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på godkännande av utskottets i förevarande utlåtande gjorda uttalanden, i vad de avsågo den nu föredragna paragrafen, samt vidare på bifall till herr *Hults* yrkande, att riksdagen ville uttala sig för att någon särskild vägtrafikstadga ej måtte utfärdas; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets uttalanden, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslags en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner andra lagutskottets i utlåtandet nr 21 gjorda uttalanden, i vad de avse § 1 i förslaget till vägtrafikstadga, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr *Hults* under överläggningen gjorda yrkande.

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 60;
Nej — 33.

§§ 2 och 3.

Utskottets uttalanden godkändes, i vad de avsågo förevarande paragrafer.

§ 4.

Denna paragraf hade följande avfattning:

Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall, därest icke belysning å vägen är anordnad, å fordonet föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Velociped skall framtill föra tänd lykta med vitt sken.

Beträffande viss väg å landet med ringa trafik äger länsstyrelse meddela de eftergifter i fråga om tillämpningen av vad i första stycket stadgas, vartill anledning kan förefinnas. Föreskrift om dylik eftergift skall kungöras samt i den ordning, länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Om lyktor å motorfordon är stadgat i förordningen om motorfordon.

Beträffande förevarande paragraf hade utskottet i utlåtandet anført följande:

»Då förhållandena icke allestädes lära vara sådana, att det föreligger verkligt behov av att föra lykta å fordon, förspänt med dragare, har det syntts utskottet lämpligast, att icke någon generell föreskrift därom meddelas, utan att länsstyrelsen tillägges befogenhet att förordna, att sådan skyldighet att föra lykta skall föreligga vid färd å viss väg. Sådant förordnande torde åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar, och, där så finnes lämpligt, bör åt förordnandet kunna givas det innehåll, att, då fordon användes i arbete ute på marken, därå icke skall behöva föras lykta vid passerandet av väg, som här avses.»

Herr **Hult**: Då andra kammaren redan beslutat avstyrka införandet av § 4 i den blivande vägtrafikstadgan, ber jag, herr greve och talman, att få göra ett yrkande, som sammanfaller med beslutet i andra kammaren, nämligen att första kammaren med ogillande av utskottets uttalande i denna del måtte göra det uttalandet, att berörda paragraf må utgå ur författningsförslaget.

Herr **von Sydow**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Larson, Edward**: Ja, herr talman, jag undrar, om riksdagen verkligen gör lantmännen en tjänst genom att taga bort denna

föreskrift som här är föreslagen. Är det inte ändå så, att det är en säkerhetsventil för dessa, som äro ute och köra med häst och vagn, att de ha lykta, så att bilisterna kunna se, att det verkligen är en vägfarande framför. I synnerhet med de krokiga och dåliga vägar vi ha är det en mycket stor risk att färdas på dem utan att ha lykta. Och skall nu detta bortelimineras här, så föreställer jag mig, att lantbefolkningen får en känsla av att denna säkerhetsåtgärd icke bör försvinna.

Jag har själv kört och kör både bil och häst, och jag vet, hur obehagligt det är att vara ute en kväll eller en natt och varje ögonblick frukta att möta en bil på de krokiga vägarna. Därför skall jag för min del i lantmännens eget intresse be att få yrka bifall till utskottets förslag i detta avseende.

Herr Tjällgren: Ja, eftersom herr Larson i Lerdala i lantmännens intresse bad att få yrka bifall till utskottets förslag, ber jag, också i lantmännens intresse, att få instämma i herr Hults yrkande.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att därunder yrkats dels att utskottets uttalanden skulle godkännas, i vad de avsåge nu förevarande paragraf, dels ock, av herr *Hult*, att kammaren skulle, med ogillande av utskottets uttalanden i denna del, göra det uttalande, att berörda paragraf borde utgå ur författningsförslaget.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till herr Hults yrkande vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *von Sydow* begärde votering, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som beträffande § 4 i det av andra lagutskottet i utlåntandet nr 21 behandlade förslaget till vägtrafikstadga bifaller herr Hults därom gjorda yrkande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännas utskottets uttalanden, i vad de avse ifrågasvarande paragraf.

Vid slutet av den häröver anställda omröstningen befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 42;

Nej — 49.

§§ 5—7.

Kammaren godkände utskottets uttalanden, i vad de avsågo nu ifrågasvarande paragrafer.

Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)

§ 8.

Denna paragraf lydte sålunda:

Varje vägfarande bör iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han bör uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och vid vägen boende samt uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman härtill ger tecken.

När så erfordras, skall förare av fordon i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

Förare av motorfordon skall vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest då utsikten över vägen är skymd eller då gående eller den, som åker velociped, kälke eller sparkstötting, befinner sig i fordonets väg, i tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped.

Förare av fordon, vilken ärnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande höja hand eller piska uppåt. Vid möte med annan körande eller den, som rider eller leder djur, åligger det förare att, om den mötande giver sådant tecken, iakttaga särskild försiktighet eller, om tecknet upprepas, stanna.

Vid ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av hand eller piska eller på annat sätt utvisa den riktning, varåt han ämnar vika av. Velocipedåkande skall, där tecken med hand ej lämpligen kan ges, signalera med ringklockan.

Vid sammanstötning eller annan olyckshändelse må förare av fordon icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

Beträffande hinder och uppehåll i rörelse å gata eller annan allmän plats i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

Utskottet hade rörande nu ifrågavarande paragraf gjort följande uttalande:

»Den i § 8 första stycket givna föreskriften, att vägfarande *bör* iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, har erhållit formen av råd, vars åsidosättande icke medför ansvarspåföljd. Det synes dock kunna ifrågasättas, huruvida icke förseelse mot denna föreskrift borde vara straffbelagd, helst så för närvarande är fallet beträffande dylik förseelse av automobilförare (K. F. 30/6 1916 § 16 mom. 3 och § 31). Däremot synas föreskrifterna i andra, fjärde och femte styckena lämpligen kunna givas form av råd.»

Herr **Hult**: Herr greve och talman! Jag ber att få fästa uppmärksamheten på den lilla skillnad, som föreligger mellan den kungl. propositionen och utskottets hemställan. Jag skall då be att få erinra om de sakkunnigas förslag i berörda avseende. De föreslå, att varje väg-

farande *skall* iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Detta har sedermera i propositionen förändrats till att endast omnämnas som ett råd, och Kungl. Maj: t har uttryckt detta så, att »varje vägfarande *bör* iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna». Detta kan ju anses vara en mycket liten sak att röra vid, men i anslutning till vad herr von Sneidern för en stund sedan anförde beträffande det angelägna i att vid utförandet av denna försökslagstiftning gå fram så försiktigt som möjligt, har jag ansett mig böra erinra om förhållandet.

Jag ber, herr greve och talman, att få yrka, att bestämmelsen måtte få bibehålla den lydelse den har i den kungl. propositionen.

Herr von Sydow: Anledningen varför man vidtog denna ändring i utskottet var den, att man där fann, att det i nu gällande bestämmelser angående automobiltrafik är stadgat, att de, som färdas fram i automobil, skola iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall är av nöden, vid äventyr av böter. Nu blir den förut gällande författningen upphävd genom den nya förordningen, och om man tar Kungl. Maj: ts förslag blir automobilförare befriad från det bötesansvar, som nu inträder, i fall han inte kör med varsamhet. Detta ville vi ur säkerhetssynpunkt inte gå med på, och vi vidtogo därför ifrågavarande ändring, som vi ansett vara fullt riktig.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter jämlikt föreliggande yrkanden gjordes propositioner, först på godkännande av utskottets uttalanden, i vad de avsågo den nu ifrågavarande paragrafen, samt vidare därpå att utskottets uttalanden skulle ogillas i berörda del: och förklarades den förra propositionen, vilken upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Övriga delar av ifrågavarande författningsförslag.

Kammaren godkände utskottets i utlåtandet gjorda uttalanden, i vad de avsågo förevarande delar av författningsförslaget.

Förslaget till förordning om motorfordon.

§ 1.

Utskottets uttalanden godkändes, i vad de avsågo förevarande paragraf.

§ 2.

Mom. 1.

Kammaren godkände utskottets uttalanden, i vad de avsågo nu ifrågavarande moment.

*Förslag till
vägtrafik-
stadga.
(Forts.)*

*Förslag till
förordning
om motor-
fordon.*

Förslag till
förordning
om motor-
fordon.
(Forts.)

Mom. 2.

Detta moment hade följande lydelse:

Automobil skall vara så konstruerad och utförd, att den ur trafik-säkerhetssynpunkt är fullt tillförlitlig och i övrigt för sitt ändamål lämplig. Automobil skall vara försedd med

a) styrinrättning, varigenom automobilen lätt kan styras, snabbt och säkert vika undan och med lätthet vända;

b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende och fullt tillförlitliga system för bromsning, av vilka åtminstone det ena skall äga förmåga att, även om föraren lämnat automobilen, på ett effektivt sätt hindra dess förflyttning även å sluttande mark;

c) anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drivhjulens;

d) lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler;

e) om automobilens egen tjänstevikt är över 350 kilogram, anordning för backning;

f) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare); samt

g) backspegel framtill, som medger föraren att överskåda den bakom liggande vägbanan; dock att denna föreskrift gäller allenast personvagn, avsedd för mer än 7 personer (*personomnibus*), samt lastvagn, vars bruttovikt överstiger 3,600 kilogram eller vars hjulringar icke alla äro av mjuk kautschuk (*gummi*).

Utskottet hade i sitt utlåtande anfört, bland annat, att utskottet ansåge, att i förordningen borde stadgas, att Kungl. Maj:t skulle äga förordna, att automobil skulle vara försedd med självregistrerande hastighetsmätare.

Rörande punkten g) i förevarande moment hade herr *Hult* i sin vid utlåtandet avgivna reservation yttrat följande:

»Som även mindre lastautomobiler i stor utsträckning användas för transport av flyttsaker och annat skrymmande gods, varvid svårighet föreligger för föraren att överskåda den bakom varande vägbanan, bör bestämmelsen om anbringande av backspegel å automobil utsträckas att gälla alla lastautomobiler. Anordningen med backspegel kräver ringa kostnad och dylik spegel är lätt att anbringa.»

Herr **Hult**: Herr greve och talman! Jag skall i korthet hemställa om att beträffande punkt g under 2 mom. den ändring måtte vidtagas, varom omförmåles i den av mig avgivna reservationen, som avser anbringande av backspegel på alla lastautomobiler.

Herr **von Sydow**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Hult**: Herr greve och talman! Utskottet har föreslagit införandet av en ny bestämmelse under § 2, ett nytt mom. 2. Det gäller hastighetsmätarna. Jag skall emellertid, herr greve och talman,

med understrykande av vad från statsrådsbänken blivit anfört beträffande en blivande tillämpning av en bestämmelse angående självregistrerande hastighetsmätare och i anslutning till vad herr von Sneidern under överläggningen yttrat i samma avseende, avstå från yrkande om avslag på utskottets hemställan.

Förslag till förordning om motorfordon.
(Forts.)

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på godkännande av utskottets uttalanden, i vad de avsågo nu förevarande paragraf, samt vidare därpå att kammaren skulle, med godkännande av den utav herr Hult beträffande mom. 2 g) avgivna reservationen, i övrigt godkänna utskottets ifrågavarande uttalanden; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Mom. 3—6.

Utskottets uttalanden godkändes, i vad de avsågo dessa moment.

§§ 3—12.

Kammaren godkände utskottets uttalanden, i vad de avsågo nu förevarande paragrafer.

§ 13.

Denna paragraf lydde:

Automobil må föras allenast av den, som därtill innehar gällande tillstånd (*körkort*).

Utän hinder av vad sålunda stadgas må den, som utbildar sig till förare (*elev*), äga företaga övningskörning å plats och under villkor, som av polismyndigheten i orten bestämmas. Vid dylik övningskörning skall eleven vid förarplatsen åtföljas av lärare, som i § 14 mom. 1 avses; och anses under körningen läraren såsom förare av bilen.

Herr *Hult* hade i merberörda reservation gjort följande uttalande beträffande förevarande paragraf:

»Vad i andra stycket sägs angående övningskörning, som företages av elev, har sin motsvarighet i § 11 i nu gällande förordning den 30 juni 1916 om automobiltrafik utom beträffande föreskriften, att elev skall vid förarplatsen åtföljas av lärare, vilken skall anses såsom förare av bilen.

Då med tillägg av berörda bestämmelse det synes opåräknat, att bibehålla föreskriften om att övningskörning får företagas å plats och under villkor, som polismyndigheten i orten bestämmer, har jag ansett, att hemställan bort göras, att denna föreskrift måtte bortfalla.»

Herr **Hult**: Beträffande 13 § ber jag, herr greve och talman, att få yrka bifall till reservationen, sålunda avslag på utskottets hemställan.

Förslag till
förordning
om motor-
fordon.
(Forts.)

Herr **von Sydow**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes enligt de därunder framkomna yrkandena propositioner, först på godkännande av utskottets uttalanden, i vad de avsågo förevarande paragraf, samt vidare på godkännande av den av herr Hult beträffande denna paragraf avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

§ 14.

Utskottets uttalanden godkändes, i vad de avsågo nu ifrågavarande paragraf.

§ 15.

Denna paragraf innefattade fyra moment, av vilka det tredje var så lydande:

Befinnes förare hava vid färd med automobil gjort sig skyldigt till grov vårdslöshet eller varit berusad eller föreligga eljest sådana förhållanden, att föraren måste anses olämplig att föra automobil, skall den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma samt därvid förklara, att länsstyrelsen vill, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, på ansökan upptaga till prövning frågor om utfärdande av nytt körkort.

Har sådan återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

Varder, efter anförda besvär, beslutet om återkallelsen upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall, därest den av länsstyrelsen angivna tid överstiger sex månader, vara åtföljd av handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom i mom. 1 sågs, utfärdade efter det den av länsstyrelsen bestämda tid gått till ända.

Beslut, varigenom länsstyrelse återkallat körkort, skall antecknas i den liggare eller det kortregister, varom i mom. 2 förmäles, och genom länsstyrelsens försorg för rikets polismyndigheter kungöras på sätt Konungen förordnar. Om dylika beslut skall meddelande även intagas i tidning i orten. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats, skall likaledes kungöras och meddelas på sätt ovan är stadgat.

Herr *Andersson* i Rasjön m. fl. hade i motion II: 262 yrkat, det riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 måtte uttala, att vissa i motionen angivna förändringar i det framlagda förslaget till förordning om motortrafik måtte göras, innan detsamma utfärdades som lag, bland annat att till § 15 moment 3 första stycket måtte göras följande tillägg: »Har återkallandet skett på grund av att förare varit berusad, må fråga om utfärdandet av nytt körkort icke upptagas förrän efter 2 år och sådant då beviljas endast om särskilda

omständigheter föreligga och sökanden icke tidigare straffats för förseelse mot denna förordning. Har person, som innehar körkort, ådömts straff för fylleri enligt 18 kap 15 § strafflagen, må länsstyrelse även på den grund kunna återkalla för honom utfärdat körkort.»

Utskottets yttrande beträffande tredje momentet av förevarande paragraf innefattade ett avstyrkande av herr Anderssons i Rasjön m. fl. motion i nu berörda del.

Herr *Carl August Carlsson* och herr *Nilsson* i Vibberbo hade enligt avgiven reservation ansett, att utskottets utlåtande, i vad det avsåge § 15 mom. 3, bort hava den ändrade lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort förorda ett tillägg till momentet av den lydelse, som föreslagits i motionen II: 262.

Herr **Björkman**: Herr greve och talman! Som kammaren behagade finna, har herr Andersson i Rasjön m. fl. i andra kammaren väckt en motion, nr 262, i vilken yrkas på åtskilliga skärpningar särskilt i fråga om mom. 3 i nu föredragna paragraf. Skärpningarna avse, att körkort skall fräntagas chaufför, som har påträffats i berusat tillstånd under körning, för längre tid, än Kungl. Maj:ts förslag angiver. Förhållandet är ju, som kammarens alla ledamöter äro förtrogna med, att de allra flesta automobilolyckor inträffa på grund av att föraren varit berusad. Jag vill erinra om, att det i regel icke är trafikchaufförer utan privatchaufförer, som förorsaka de flesta olyckorna. Här i Stockholm ha vi allmänt, så vitt jag kunnat fatta, gjort den erfarenheten, att trafikchaufförerna i regel äro, om icke absolutister så dock nyktra, och jag stryker under, att det mest är privatchaufförer, som begå sådana förseelser. Beträffande dessa anser jag, att ingen skada är skedd, om deras körkort berövas dem, i likhet med vad motionärerna föreslagit, under en tid av två år. Jag ber att få understryka, att i ett land, som har den livligaste automobiltrafiken i hela världen, nämligen Amerika, påträffas man icke en i allmän trafik anställd motorman berusad. Där ingår det i bestämmelserna för alla trafikbolag, att ingen antages i deras tjänst i trafiken, som icke är absolutist. Jag går icke så långt att jag kräver sådana bestämmelser här, utan jag vill blott, att de trafikanställda motormännen skola vara nyktra i tjänsten. Påträffas de onyktra under trafik, så bör körkortet berövas dem.

Jag ber att få yrka bifall till den reservation, som är fogad till mom. 3 och som är avgiven av herrar Carl August Carlsson och Nilsson i Vibberbo.

Herr **Petrén, Alfred**: Då den siste talaren yrkade bifall till den reservation, som anslutit sig till en motion, väckt av ett flertal riksdagskamrater, vilkas allmänna uppfattning i nykterhetsfrågan jag till fullo delar, anser jag mig med några ord böra motivera, varför jag icke anslutit mig till motionärernas ståndpunkt, utan ansett mig kunna biträda utskottets tillstyrkan av Kungl. Maj:ts formulering i denna punkt.

Förslag till
förordning
om motor-
fordon.
(Forts.)

Skillnaden mellan motionärernas förslag och Kungl. Maj: ts förslag i den föreliggande punkten är ju den, att enligt Kungl. Maj: ts förslag skall för en förare, som uppträtt berusad, körkortet återkallas av länsstyrelsen, som därvid skall förklara, »att länsstyrelsen vill, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, på ansökan upptaga till prövning frågan om utfärdande av nytt körkort», medan enligt motionärernas yrkande körkortet *under inga förhållanden* skulle återfås förrän efter två år. Nu säga reservanterna, att de anse, »att förlusten av körkort ej gärna bör begränsas till den korta tid, som i Kungl. Maj: ts förslag medgives». Men i själva verket är det icke alls sagt, att det alltid blir så kort tid, som förlusten av körkortet gäller, ty det är att märka, att det endast är rätten att göra framställning om erhållande av körkort till länsstyrelsen, som skulle finnas redan efter två månader, men länsstyrelsen har ju att pröva huruvida framställningen kan bifallas, och även om en framställning ingives ännu efter två år, kan det ju hända, att länsstyrelsen avslår framställningen, vilket den naturligtvis bör göra, om det visar sig att mannen under den gångna tiden icke blivit nykter och ordentlig.

Varför jag icke kan vara med om en bestämmelse, att en förare, som varit berusad under tjänsten, under alla förhållanden skulle bli av med körkortet under två år, är min erfarenhet från det praktiska nykterhetsarbete, som jag varit med om såsom mångårig ledamot av Stockholms stads nykterhetsnämnd. Vi hava haft åtskilliga chaufförer, åtminstone några stycken, anmälda för nykterhetsnämnden, och det har inträffat i mer än ett av dessa fall, att mannen, sedan han kommit under nykterhetsnämndens övervakning och fått veta, att han med fortsatt alkoholmissbruk riskerar internering å alkoholistanstalt, blivit nykter och ordentlig.

Det synes mig icke rimligt, att, då detta resultat vunnits under kortare tid, en sådan person skulle vara berövad sitt körkort i två år. Om det endast gällde s. k. »gentlemannachaufförer», som min vän Björkman uttryckte sig, dessa icke-yrkeschaufförer, som av okynne föra bilen, då de resa hem från festmåltiderna berusade, till fara för alla som färdas fram på samma väg, om dylika personer bliva berövade sina körkort under två år, skulle jag icke hava någonting att invända däremot, men jag anser det vara orimligt, att en yrkeschaufför, som skall leva på sitt yrke, under så lång tid skall vara berövad sitt körkort, även om han under den tiden varit nykter och ordentlig.

Nu nämnde den föregående talaren, att de flesta automobilolyckor inträffa därför att chauffören varit berusad. Detta är nog riktigt, och därför bör det vara ett strängt straff för den som varit berusad, då han fört bil. Men det synes, som om reservanterna icke beaktat vad utskottet tillstyrkt i den frågan, då de i reservationen säga, att det tycks vara »nödigt att uttryckligt stadga skärpt straffpåföljd i de fall, då körkort indrages på grund av att förare varit berusad». Jag vill fästa uppmärksamheten på, att i den punkten har utskottet enhälligt — på mitt yrkande för övrigt — tillstyrkt den av reservanterna åberopade motionen.

Utskottet säger nämligen i den frågan följande: »I anledning av motionen II: 262 av herr Andersson i Rasjön m. fl. tillstyrker utskottet, att i § 41 uttryckligen utsäges, att förare, vilken i berusat tillstånd begär förseelse, som i nämnda paragraf sägs, må kunna straffas efter den högre straffskalan i andra stycket», det vill med andra ord säga, att enligt utskottets förslag bör i denna paragraf sägas, att har förare vid förseelse, varom i denna paragraf stadgas, varit berusad, »må till fängelse i högst tre månader dömas».

Jag har som sagt velat betona detta, på samma gång jag, herr talman, yrkar bifall till utskottets hemställan i den nu föreliggande punkten.

Efter härmed slutad överläggning gjordes jämlikt föreliggande yrkanden propositioner, först på godkännande av utskottets uttalanden, i vad de avsågo den nu föredragna paragrafen, samt vidare därpå att kammaren skulle med godkännande av den av herr Carl August Carlsson och herr Nilsson i Vibberbo beträffande paragrafens tredje moment avgivna reservationen i övrigt godkänna utskottets uttalanden; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Övriga delar av ifrågavarande författningsförslag.

Kammaren godkände utskottets i utlåtandet gjorda uttalanden, i vad de avsågo förevarande delar av författningsförslaget.

Förslaget till förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22).

Kammaren godkände utskottets i utlåtandet gjorda uttalanden, i vad de avsågo ifrågavarande författningsförslag.

Utskottets hemställan.

Bifölls i vad den ej kunde anses besvarad genom kammarens föregående beslut.

Vid förnyad föredragning av andra lagutskottets utlåtande nr 22, i anledning av väckt motion om viss ändring i förordningen om automobilskatt, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

*Förslag till
förordning
om motor-
fordon.
(Forts.)*

*Om tillfällig
lönetillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorier m. fl.*

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1923—1924 för viss personal inom den civila statsförvaltningen.

I detta utlåtande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 67

1) vad anginge befattningshavare tillhörande de under nionde huvudtiteln uppförda verk och myndigheter medgiva,

att tillfällig löneförbättring finge under budgetåret 1923—1924 utgå för vissa befattningar å ordinarie stat inom den civila statsförvaltningen enligt den vid propositionen såsom bilaga A fogade »tabell rörande tillfällig löneförbättring för olika grupper av befattningshavare å ordinarie stat för budgetåret 1923—1924»; dock

att beträffande befattningshavare å gammal stat, med undantag av den i nämnda tabell upptagna, å äldre stat kvarstående auditören vid flottans station i Karlskrona, tillfällig löneförbättring skulle utgå endast, därest Kungl. Maj:t prövade skäligt tillägga vederbörande sådan förman, och med belopp, som av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall bestämdes; samt

att vissa befattningshavare inom den civila statsförvaltningen, vilka icke vore uppförda å ordinarie stat, finge under budgetåret 1923—1924 åtnjuta tillfällig löneförbättring enligt vad Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, i statsrådsprotokollet därutinnan angivits, bestämde;

2) till tillfällig löneförbättring för viss personal inom den civila statsförvaltningen för budgetåret 1923—1924 under nionde huvudtiteln anvisa ett extra förslagsanslag av 169,000 kronor.

I motiveringen hade utskottet anfört bland annat följande:

»I detta sammanhang vill utskottet erinra, att innevarande riksdag i anledning av i ämnet väckta motioner på statsutskottets hemställan för beredande under tiden 1 juli 1923—30 juni 1924 av — utöver tillfällig löneförbättring — ett tillfälligt lönetillägg å högst 600 kronor åt en var av de ordinarie professorerna vid universiteten i Uppsala och Lund och karolinska institutet samt föreståndaren för statens institut för rasbiologi och e. o. professorn i medicinsk och fysiologisk kemi vid universitetet i Uppsala ävensom, i den mån Kungl. Maj:t efter prövning finner sådan löneförbättring böra dem tillkomma, åt professorerna vid tekniska högskolan och intendenterna vid naturhistoriska riksmuseet för budgetåret 1923—1924 under åttonde huvudtiteln anvisat ett extra anslag av 120,000 kronor.

I anledning av detta riksdagens beslut anser sig utskottet böra framhålla, att under nionde huvudtiteln höra vissa befattningshavare, vilka hittills varit i lönehänseende likställda med professorerna vid tekniska högskolan och intendenterna vid naturhistoriska riksmuseet. Dessa äro avdelningsföreståndarna vid centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet, professorerna vid veterinärhögskolan, föreståndaren för statens veterinärbakteriologiska anstalt, professorerna vid skogshög-

skolan och avdelningsföreståndarna vid statens skogsförsöksanstalt. Vid sådant förhållande synes utskottet följdriktigt, att jämväl nu angivna befattningshavare under nionde huvudtiteln beredas möjlighet att för budgetåret 1923—1924 — i avvaktan på definitiv lönerereglering — efter Kungl. Maj:ts prövning erhålla ett tillfälligt lönetillägg å högst 600 kronor. Beträffande de för ändamålet behövlige medlen så har utskottet — vid det förhållandet att någon motion i ärendet i vad rör nionde huvudtiteln icke föreligger — icke ansett sig böra ifrågasätta anvisande av särskilt anslag. Då emellertid kostnaderna enligt verkställda beräkningar uppgå till allenast 13,200 kronor, torde Kungl. Maj:t äga möjlighet att bestrida desamma från nionde huvudtitelns anslag till extra utgifter.»

Om tillfälligt lönetillägg åt vissa högskoleprofessorer m. fl.
(Forts.)

Herr von Geijer: Herr greve och talman! Vid genomläsande av jordbruksutskottets förevarande utlåtande har min uppmärksamhet fästs vid det förslag, som utskottet gjort, visserligen i motiveringen, men ändå i direkt formulering. Det återfinnes på sidan 6 i utskottsutlåtandet. Det gäller särskilt sista stycket — det stycke, som går närmast före, är en hänvisning till fall, som enligt utskottets mening varit av enahanda eller analog karaktär. I det sista stycke, som sålunda beröres av den anmärkning jag för min del har att göra mot utlåtandet, heter det: »I anledning av detta riksdagens beslut anser sig utskottet böra framhålla, att under nionde huvudtiteln höra visa befattningshavare, vilka hittills varit i lönehänseende likställda med professorerna vid tekniska högskolan och intendenterna vid naturhistoriska riksmuseet. Dessa äro avdelningsföreståndarna vid centralanstalten för försöksväsendet på jordbruksområdet, professorerna vid veterinärhögskolan, föreståndaren för statens veterinärbakteriologiska anstalt, professorerna vid skogshögskolan och avdelningsföreståndarna vid statens skogsförsöksanstalt.» Nu kommer det emellertid: »Vid sådant förhållande synes utskottet följdriktigt, att jämväl nu angivna befattningshavare under nionde huvudtiteln beredas möjlighet att för budgetåret 1923—1924 — i avvaktan på definitiv lönerereglering — efter Kungl. Maj:ts prövning erhålla ett tillfälligt lönetillägg å högst 600 kronor. Beträffande de för ändamålet behövlige medlen så har utskottet — vid det förhållandet att någon motion i ärendet i vad rör nionde huvudtiteln icke föreligger — icke ansett sig böra ifrågasätta anvisande av särskilt anslag. Då emellertid kostnaderna enligt verkställda beräkningar uppgå till allenast 13,200 kronor, torde Kungl. Maj:t äga möjlighet att bestrida desamma från nionde huvudtitelns anslag till extra utgifter.»

Det anmärkningsvärda i ifrågavarande sak är, att här enligt min mening föreligger ett helt nytt ämne och att utskottet icke ägt någon rätt att gå in på prövning av detsamma. Det har, som jordbruksutskottet själv framhåller, icke framlagts något förslag i den riktningen i propositionen, att de tjänsteinnehavare, som jag räknar upp, skulle i sammanhang med övriga i propositionen omförmälda få någon löneförbättring. Någon motion föreligger icke heller. Sålunda skulle det endast och allenast bero på jordbruksutskottets initiativrätt, att här ett förslag gjor-

*Om tillfälligt
lönetillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorer m. fl.
(Forts.)*

des. Jag vill anmärka, att den omständigheten, att förslaget icke intagits i klämman, utan endast i motiveringen, i sak icke innebär någon som helst ändring, ty det är ju givet, att ifall utskottsutlåtandet skulle bifallas av riksdagen, måste denna punkt också in i riksdagens skrivelse, och då lär det väl icke vara tvivel om, att Kungl. Maj: t måste uppfatta det som en direkt anvisning från riksdagen, att så skall Kungl. Maj: t förfara. Den omständigheten, att saken endast intagits i motiveringen, är alltså blott en formell historia; resultatet blir lika i det ena som i det andra fallet.

I § 43 riksdagsordningen stadgas: »Jordbruksutskottet, som skall erhålla del av Konungens angående statsverkets tillstånd och behov till riksdagen avgivna proposition i vad den angår jordbruksärenden, åligger att granska samt, med iakttagande av nödiga indragningar och besparingar, utreda och uppgiva statsverkets behov med hänsyn till denna styrelsens gren ävensom att för övrigt avgiva betänkanden och förslag i anledning av de från kamrarna till utskottet hänvisade jordbruksärenden.» I mom. 2 heter det: »Utskottet åligger jämväl att meddela utlåtanden och avgiva förslag i anledning av alla från kamrarna dit hänvisade frågor, som angå stiftande, ändring, förklaring eller upphävande av lagar och författningar rörande hushållningen med allmänna och enskilda skogar, om jakt och fiske samt angående vägar och skjutsväsende.» Det är för mig alldeles omöjligt att ur denna § 43 riksdagsordningen läsa ut, att jordbruksutskottet skulle, på sätt som i detta utlåtande skett, äga rätt att taga initiativ. Detta är sålunda enligt min mening en så bestämmd avvikelse från vad riksdagsordningen stadgar i denna del, att jag vägar förmenandet, att talmannen kommer att på denna punkt vägra proposition.

Då jag emellertid fått ordet, skall jag jämväl gå in på några av de övriga sidorna av saken. Jag vill erinra om, att riksdagen någon gång före påsk, vill jag minnas, fastställde för 9:e huvudtiteln ett reservationsanslag för extra utgifter på 100,000 kronor. Det är alldeles påtagligt, att, då riksdagen beslöt detta, nu ifrågavarande anslag icke kunde tagas med i beräkningen. Visserligen har man anledning antaga, att detta anslag är tilltaget tämligen rundligt, förut var det endast 20,000 kronor; men jag vill också i detta sammanhang erinra om, att besparingsfonderna numera som bekant äro indragna. Emellertid förefaller det mig alldeles givet, att när riksdagen beslöt de 100,000 kronorna i reservationsanslag, hade riksdagen icke tänkt sig, att detta anslag genom en särskild utskottets hemställan sedermera skulle belastas utöver vad man vid ärendets behandling i riksdagen kunde taga hänsyn till, även om reservationsanslaget var rundligt nog. Ett dylikt belastande synes mig som sagt icke riktigt. Denna omständighet förefaller mig vara icke oviktig.

Det är sant, om jag skall gå tillbaka litet grand till vad jag förut sagt, att frågan om utskottens initiativrätt över huvud icke är alldeles tydlig, och det är givet, att så måste vara förhållandet. Men det synes mig alldeles klart, att det icke kan vara meningen, att den skall gälla i

fråga om ett alldeles nytt ämne, såsom det vilket föreligger här. Vidare tillkommer — och det är en ganska viktig omständighet, som man bör beakta, då man går att besluta i ärendet — att det till på köpet gäller att på denna väg åstadkomma en löneroglering, och i fråga om sådana ärenden innebär det väl ändock sina betänkliga konsekvenser att icke noga iakttaga grundlagens föreskrifter angående deras behandling.

*Om tillfälligt
lönetillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorers m. fl.*

Det kan ju tyckas, att det är en jämförelsevis obetydlig sak, men så förefaller den icke mig, och jag vill erinra om — vad nog samtliga kammarens ledamöter äro benägna att ge mig rätt i — att riksdagen är synnerligen skicklig att söka rätt på så kallade prejudikat, i synnerhet om de på ett eller annat sätt gått över den i författningarna fastställda ramen. Så det är på tiden, synes det mig, att man fäster sin uppmärksamhet på dessa förhållanden.

Ja, herr greve och talman, jag skall icke upptaga kammarens tid mera, och då jag som sagt förmenar, att talmannen kommer att vägra proposition på de sista båda styckena av motiveringen i utskottets nu föredragna utlåtande, skall jag för min del yrka bifall till samma utlåtande, men med uteslutande av nämnda två stycken, det ena börjande med: »I detta sammanhang» och det andra: »I anledning av.»

Herr Hellström: Herr greve och talman: Jag ber att få förutskicka en liten anmärkning, innan jag går att besvara det anförande, som nyss blivit hållet. Jag vill nämligen meddela, det jag personligen icke på något sätt är berörd av den fråga, som här kommer att diskuteras, fastän jag har titeln professor.

Den här frågan är egentligen en fråga om professorernas löneställning. Kungl. Maj:t har vid olika tillfällen föreslagit och riksdagen beslutat löneroglering för olika grupper av professorer här i landet. Det hela rör sig om ett antal av mellan 230 och 240, och riksdagen har vid olika tillfällen beslutat icke blott beträffande vissa befattningshavare på 8:e huvudtiteln, utan även beträffande vissa befattningshavare på 9:e huvudtiteln, att dessa i avlöningshänseende skola vara likställda med universitetsprofessorer. Det har länge från universitetsprofessorshåll varit illa sett, att dessa icke kommit i en löneklass för sig, och då Kungl. Maj:ts proposition om tillfällig löneförbättring inkom till riksdagen, väcktes det, som jag tror, sista motionsdagen, ett förslag om, att dessa senare skulle erhålla ett tillfälligt extra lönetillägg. Ingen, som känner riksdagspraxis, kunde väl tänka sig annat än att statsutskottet skulle komma att avstyrka en dylik motion, som godtyckligt plockade ut en viss grupp ur den avlöningsgrupp, för vilken Kungl. Maj:t och riksdagen bestämt enahanda avlöningsförmåner. Men på grund av omständigheter, som jag icke känner till, kom emellertid ett utlåtande från statsutskottet med hemställan om bifall till detta förslag. Det var emellertid avfattat så på skruvar, att vederbörande i statsutskottet ansågo sig böra begära, att ärendet skulle återremitteras till statsutskottet. Det blev också återremitterat och sedermera föreslog statsutskottet, att av övriga befatt-

*Om tillfälligt
lönetillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorer m. fl.
(Forts.)*

ningshavare inom 8:e huvudtiteln, som av riksdagen blivit hänfödda till samma avlöningsgrupp som universitetsprofessorerna, skulle ett antal av 41 stycken även medtagas på så sätt, att åt Kungl. Maj:t lämnades bemyndigande att pröva från dem inkomna framställningar om, att även de skulle få åtnjuta ett tillfälligt extra lönetillägg av 600 kronor.

Då statsutskottet icke hade att behandla 9:e huvudtiteln, är det helt naturligt, att statsutskottet icke kunde ingå på den lilla rest av befattningshavare som återstod inom den avlöningsgrupp det var frågan om, nämligen de 22 befattningshavare, som voro anställda vid de statsinstitutioner, som lyda under 9:e huvudtiteln. Nu har riksdagen alltså att taga ställning till den frågan, huruvida man skall upprätthålla den likhet i avlöningsavseende, som hittills gällt för de ifrågakvarande befattningshavarna. Det gäller inalles ungefär 230 stycken. Beträffande 210 av dessa har riksdagen redan medgivit, att de under vissa förutsättningar skulle kunna få denna tillfälliga extra löneförbättring, men beträffande de 22 har intet beslut blivit fattat.

Det är ju alldeles givet, att under sådana förhållanden inom jordbruksutskottet måst uppstå den frågan, om icke den princip, som av riksdagen alltid brukar upprätthållas, nämligen att personer, som tillhöra samma lönegrupp, skola behandlas på likartat sätt, fortfarande borde bli upprätthållen. Vi undersökte frågan ganska noga, och det visade sig då det egendomliga förhållandet, att bland de 210 stycken tjänsteinnehavare, som riksdagen redan beviljat ett dylikt extra tillfälligt lönetillägg, fanns det en hel del, som hade möjligheter till mycket goda extra inkomster. Jag behöver endast hänvisa till vilka möjligheter till exempel de professorer, som äro läkare, ha att förtjäna på enskild praktik. Även för professorerna vid tekniska högskolan finnas mycket stora möjligheter till extra inkomster. Det är ju helt naturligt, då dessa företräda ämnen, som beröra industrien, och ett industriföretag kan betala en ganska stor summa för att bli hjälpt med ett råd eller en anvisning ut ur en svårighet. Men beträffande de 22 på 9:e huvudtiteln, som återstå, har riksdagen i samband med löne-regleringen för dem fastställt sådana bestämmelser, att de äro praktiskt taget urständsatta att vid sidan av lönen förtjäna något. Sålunda är det föreskrivet för föreståndarna vid de olika avdelningarna vid centralanstalten för jordbruksförsök, att om de anlitas av enskild, de icke ha rättighet att taga någon som helst ersättning för de tjänster de på detta sätt göra. Då vi sålunda hade den uppfattningen, att de professorer, som hörde under 9:e huvudtiteln, hade minst lika stort behov av att få ett dylikt tillfälligt lönetillägg som de andra, så uppdrog vi naturligtvis frågan om på vilket sätt man skulle kunna få den grundsatsen tillämpad, att hela den ifrågakvarande tjänstemannagruppen skulle bli behandlad på samma sätt. Vi försökte på olika sätt, men det stötte på patrull på skilda håll.

Vi ha emellertid rådgjort med ganska framstående personer beträffande den konstitutionella sidan, och kommit till den uppfattning

gen, att ett sådant uttalande, som här föreligger, kunde göras av utskottet. Kungl. Maj:t skulle, om detta godkännes av riksdagen, få rättighet att av huvudtitelns anslag till extra utgifter efter prövning i varje särskilt fall lämna dessa ett tillfälligt lönetillägg lika väl som de andra befattningshavarna, som redan hava fått sig ett sådant tillerkänt.

Om tillfälligt lönetillägg åt vissa högskoleprofessorer m. fl. (Forts.)

Vi finna oss också hava ett mycket gott stöd härför i statsutskottets föregående praxis. Det har av den siste talaren framhållits, att paragraf 43 i riksdagsordningen icke omnämner någon egen initiativrätt för jordbruksutskottet. Men jordbruksutskottet har ju förut endast varit en underavdelning av statsutskottet, och då jordbruksutskottet utbröts ur statsutskottet för att behandla de ärenden, som falla under nionde huvudtiteln, var väl den allmänna uppfattningen den, att samma rättigheter beträffande initiativrätt o. dyl., som statsutskottet haft beträffande nionde huvudtiteln, skulle också jordbruksutskottet ha.

Nu har statsutskottet år 1920 behandlat ett ärende, som enligt vår uppfattning låg till på ungefär samma sätt som detta. Jag skall be att få uppläsa, vad statsutskottet yttrat vid 1920 års riksdag beträffande anslaget till flottans nybyggnad och underhåll. Utskottet säger: »I detta sammanhang har utskottet velat omnämna, att till utskottets kännedom kommit, att tillfälle yppat sig att till synnerligen förmånligt pris förvärva ett antal flygmotorer, varav stort behov föreligger. Då proposition i detta ärende på grund av den långt framskridna tiden icke torde vara att emotse, har utskottet ansett sig böra uttala, att, för den händelse Kungl. Maj:t skulle finna önskvärt, att inköp av ifrågavarande motorer sker, utskottet icke har något att erinra mot att, därest andra medel icke stå till förfogande, från anslaget till oförutsedda utgifter utbetalas erforderligt belopp.»

På grund av de ändrade bestämmelserna för anslags redovisning ansågo vi, att man icke kunde föreslå något beträffande oförutsedda utgifter, utan att det skulle anvisas åt Kungl. Maj:t att, om så vore behöfligt för ifrågavarande ändamål, taga av anslaget för nionde huvudtitelns extra utgifter.

Jag tror, att om man vill se på denna sak opartiskt, man måste säga, att jordbruksutskottet har varit berättigat att komma med detta förslag, särskilt som utskottet kan stödja detta sitt förslag med ett synnerligen kraftigt prejudikat.

Men jag skulle vilja säga, att även om det skulle vara så, att någon tvekan möjligen skulle kunna föreligga på det här området, så ber jag att få ställa mot varandra å ena sidan denna mycket viktiga praktiska synpunkt, att kunna förhindra att några motionärer skola genom en motion och genom kraftig agitation för att befrämja denna motions framgång i riksdagen kunna omintetgöra en av riksdagen godkänd princip beträffande hänförande av vissa tjänstemän till en viss avlöningsgrupp, och å andra sidan de mera formella synpunkter, som till äventyrs skulle kunna anföras mot den väg, som jordbruksutskottet här har följt för att möjliggöra vinnandet av det större

Om tillfällig
lönetillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorer m. fl.
(Forts.)

systemålet. Jag tror, att om herrarna opartiskt pröva den frågan, så måste ni säga er, att den förra principen är betydligt viktigare att upprätthålla, än att man nu skulle hindra riksdagen att även nu följa en väg, som dock statsutskottet en gång gått in på. Den uppfattningen har hävdats av ett enhälligt jordbruksutskott, och jag vill tillägga, att i andra kammaren, som nyss behandlat denna fråga, och där också såväl vid talmansbordet som i kammarens bänkar finnas grundlagsvårdande ögon, har man efter diskussion i denna fråga beslutat sig för att utan vidare godkänna jordbruksutskottets förslag.

Med anledning av vad jag här sagt, ber jag att få yrka bifall till jordbruksutskottets förslag.

Herr **Ekman, Carl Gustaf**: Det föreliggande fallet visar hur vanskligt det är, att staten går in på en löneförbättring, även om denna är av tillfällig art, på grund av en enskild motion och utan den utredning, som för alla sådana frågor är nödvändig. Det är nämligen i regel eljest svårt att riktigt få klart för sig, vilka konsekvenser ett bifall till ett lönetilläggsförslag kan medföra. Jag vill säga, att jag mycket väl förstår jordbruksutskottets ståndpunkt i detta fall, och jag förstår också, att det kan sägas, att ser man denna sak ensamt ur likställighets-synpunkt, har utskottet goda skäl för sin uppfattning. Men nog ligger väl ändå frågan helt olika till här och vad den gjorde i statsutskottet. Beträffande de personer, som det då var fråga om, förelåg en motion som påyrkade ett för lönetillägg avsett anslag. Statsutskottets tillstyrkan höll sig också inom ramen för det sålunda anslagna beloppet, även om i den slutliga avfattningen vissa befattningshavare togos upp, som icke voro i motionen uttryckligen nämnda. I det nu förevarande fallet däremot är det så, att man, utan att det föreligger vare sig proposition eller motion, vill åstadkomma en tillfällig lönereglering. Utan att förslaget i fråga har något som helst samband med den kläm, utskottet tillstyrkt, verkställer man en dylik tillfällig lönereglering genom ett resonemang ensamt i motiveringen, där man hänvisar till, att beloppet kan bestridas av anslaget för extra utgifter.

Jag är rädd för, att om detta fall, när man nu därtill observerat saken och alldeles särskilt prövat densamma, nu skulle godkännas av riksdagen, man kunde komma in på en väg, som jag tror vara ur statens egen synpunkt mycket betänkelig. Därför måste jag säga, att jag hyser en med den förste talaren i vissa avseenden sammanfallande uppfattning om att det näppeligen — och det alldeles oavsett om andra kammaren vid sin prövning kommit till ett annat resultat — går för sig att förfara på det sätt, som jordbruksutskottet här föreslagit.

Visserligen har man hänvisat till och som prejudikat åberopat ett fall, som förekom vid 1920 års riksdag, där statsutskottet — för tillgodoseende under riksdagens samvaro av ett särskilt ändamål, som det icke förelåg framställning om varken i form av proposition eller motion — föreslagit, att det för oförutsedda utgifter avsedda anslaget skulle kunna användas just för det ändamålet. Jag vill dock säga, att det

fallet företer, så vitt jag kan förstå, sådana olikheter med det nu behandlade i åtskilliga avseenden, att det icke med skäl kan återopas som ett fall, som täcker det som nu föreligger från jordbruksutskottet.

Då jag hyser en sådan uppfattning, vill jag uttala den förhoppningen, att vi icke prejudiciera den väg, som jordbruksutskottet genom sin behandling av detta ärende slagit in på.

*Om tillfälligt
lönstillägg åt
vissa hög-
skoleprofes-
sorer m. fl.
(Forts.)*

Herr **talmannen** äskade nu medelst klubbslag ljud och anförde: I utskottets motivering förekomma två stycken på sid. 6; det ena börjar med orden: »I detta sammanhang vill utskottet» och slutar med orden: »anvisat ett extra anslag av 120,000 kronor». Det andra, omedelbart därefter följande, börjar med orden: »I anledning av detta riksdagens beslut» och slutar med orden: »huvudtitelns anslag till extra utgifter.»

Med avseende å dessa båda stycken har dels yrkats, att kammaren måtte godkänna desamma, dels ock yrkats, att kammaren måtte besluta, att desamma skulle ur motiveringen utgå.

Då enligt min uppfattning utskottet genom den framställning, som utskottet gör i dessa stycken, överskridit sin befogenhet, anser jag mig vara förhindrad att framställa proposition om bifall till yrkandet om godkännande av ifrågavarande två stycken.

Sedan överläggningen härefter förklarats slutad, yttrade herr talmannen, att av de därunder gjorda yrkandena kvarstode följande: 1: o) att vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt skulle bifallas; 2: o) att kammaren skulle besluta, att de båda sista styckena av utskottets motivering skulle utelämnas.

Sedermera gjordes propositioner på bifall till dessa båda yrkanden, särskilt beträffande vardera yrkandet; och förklarades dessa propositioner var för sig vara med ja besvarade.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande särskilda utskottets memorial nr 7, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande dels det vid utskottets utlåtande nr 1 fogade förslag till skogsvårdslag, dels det vid utskottets utlåtande nr 2 fogade förslag till lag om ändrad lydelse av § 5 i förordningen den 21 december 1857 (nr 59 sid. 1) om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet, dels ock det vid utskottets utlåtande nr 3 fogade förslag till förordning angående skogsvårdsstyrelser.

Punkten 1.

Lades till handlingarna.

Punkten 2.

I utlåtande av den 15 innevarande maj hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte för sin del antaga lag om ändrad lydelse av § 5 i förordningen den 21 december 1857 (nr 59 sid. 1) om ägors fredande

Sammanjämkningsförslag, ang. ändring i stängselförordningen.

Sammanjämkningsförslag ang. ändring i stängselförordningen.
(Forts.)

emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet av den lydelse utlåtandet visade.

Enligt utskottet tillhandakomna protokollsutdrag hade kamrarna vid föredragning av ifrågavarande utlåtande stannat i skiljaktiga beslut i avseende å 4 mom. i förevarande lag, i det att första kammaren bifallit utskottets förslag, medan andra kammaren beslutit, att tredje och fjärde styckena av detta mom. skulle erhålla nedanstående lydelse:

(första kammarens beslut:)

(andra kammarens beslut:)

4 mom. Den, som i strid mot betesförbud, varom i 3 mom. sägs, med uppsåt släpper kreatur i mark, böte minst tio, högst tvåhundra kronor. Brytes mot förbudet av oaktsamhet, vare straffet böter, högst femtio kronor.

Innefattar förseelse, varom här är fråga, förbrytelse mot allmänna strafflagen, skall gärningen bedömas enligt vad i 4 kap. 1 § strafflagen är för likartat fall stadgat.

Allmän åklagare äger åtala överträdelse av förbud, som nyss sagts.

Böter, som för sådan överträdelse ådömas, fördelas så, att en fjärdedel tillfaller åklagaren samt tre fjärdedelar skogsvårdskassan eller, där skogsvårdsstyrelse ej finnes, kronan.

Allmänne åklagaren och skogsvårdsstyrelsen eller, där sådan styrelse ej finnes, vederbörande skogsstatstjänsteman äge lika behörighet att åtala överträdelse av förbud, som nyss sagts.

Böter, som för sådan överträdelse ådömas, fördelas, om allmän åklagare anställt åtalet, så, att en fjärdedel tillfaller honom samt tre fjärdedelar skogsvårdskassan eller, där skogsvårdsstyrelse ej finnes, kronan. Har åtalet anställts av skogsvårdsstyrelsen, tillfalla böterna skogsvårdskassan; har skogsstatstjänsteman anställt åtalet, tillfalla de kronan.

Saknas medel till böternas fulla gäldande, förvandlas de enligt allmänna strafflagen.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten hemställt, att första kammaren, med frånträdande av sitt beslut, rörande tredje och fjärde styckena av ifrågavarande mom., måtte biträda andra kammarens därtinnan fattade beslut.

Beträffande förevarande punkt hade reservation avgivits av, utom andra, herrar *J. B. Johansson* i Fredrikslund, *Johansson* i Kälkebo och *Andersson* i Rasjön, vilka likväl ej antytt sin mening.

Herr **Johansson, Johan Bernhard:** Jag skall icke nu besvara kammaren med att göra något yrkande, men jag känner mig pliktig att meddela, vad reservanterna avsett med sin reservation.

Utskottet har ju som sammanjämkningsförslag i de båda olika för-

fattningarna föreslagit andra kammaren att bifalla första kammarens beslut i fråga om att ställa skogsvårdssällskapen utanför lagen och första kammaren att biträda andra kammarens beslut ifråga om åklagarrätten för skogsvårdsstyrelserna i fråga om stängselskyldighet. Jag har i utskottet gjort ett alldeles motsatt förslag till sammanjämkning eller att första kammaren bort inbjudas att biträda andra kammarens beslut i fråga om skogsvårdssällskapen och att andra kammaren bort inbjudas att biträda första kammarens beslut i fråga om skogsvårdsstyrelsernas åklagarebefogenhet. Jag gjorde detta därför, att jag ansåg, att ett sådant sammanjämningsförslag hade grund för sig i den tidigare behandlingen av ärendet inom kamrarna, när andra kammaren med mycket stor majoritet, nästan dubbel majoritet, beslöt dessa skogsvårdssällskaps ställe utanför lagen, under det att beträffande andra punkten första kammaren med stor majoritet beslöt, att skogsvårdsstyrelserna icke skulle hava någon åklagarebefogenhet. Ett sådant yrkande hade också inneburet, att det varit utskottets ursprungliga förslag, som då blivit upphöjt till sammanjämningsförslag. Det förslag, som nu föreligger, innebär, att på båda dessa punkter, både den första och den andra, det har blivit reservationer, som upphöjts till att bli sammanjämningsförslag.

Då jag icke har för avsikt att göra något yrkande, så vill jag icke gå längre i diskussion på den föredragna punkten, utan ber endast att få göra denna lilla förklaring till det förslag till sammanjämkning, som reservanterna ansett böra framläggas.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande punkt hemställt.

Punkten 3.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 124, i anledning av väckt motion om anslag för anskaffning av artillerimateriel från inhemska verkstäder;

nr 125, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av §§ 1 och 5 i förordningen den 2 juni 1911 angående grunderna och sättet för markegångsprisens bestämmande;

nr 126, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dyrtidstillägg åt viss tullpersonal;

nr 127, i anledning av väckt motion angående minskning i vissa fall av statsbidraget till kommunernas arbetslöshetshjälp;

nr 128, i anledning av väckt motion om kostnadsfritt tillhandahållande åt städer m. fl. samhällen av för statens räkning tillverkad sten;

nr 129, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anvisande av anslag för vissa arbeten för telegrafverkets samt statens järnvägars och statens vattenfallsverks räkning för bekämpande av arbetslösheten; samt

Sammanjämningsförslag ang. ändring i stängselskyldighetsförordningen.
(Forts.)

nr 130, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels till biträde inom finansdepartementet vid beredning av ärenden rörande sparbanksväsendet, dels ock till bestridande av kostnaderna för sparbanksinspektörens verksamhet.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.

Föredrogs ånyo statsutskottets memorial nr 131, angående igångsättandet av arbetena å elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.

I sammanhang med avlåtandet till riksdagen den 8 januari 1923 av propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1923—1924 hade enligt det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning, Bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag (sid. 46 och 47) chefen för kommunikationsdepartementet beträffande frågan om elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg anfört följande:

»Med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning anvisade 1920 års riksdag för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg för år 1921 ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor.

Med anledning av de erinringar, riksdagen i vissa enskildheter uttalat beträffande den av Kungl. Maj:t framlagda planen för företaget, uppdrog Kungl. Maj:t dels den 11 juni 1920 åt en kommitté att skyndsammast verkställa utredning och inkomma med förslag i fråga om lämpligaste sättet för överförandet vid elektrifiering av statens järnvägar av elektrisk ström från landets kraftverksnät till järnvägsnätet, dels ock den 30 juni 1920 åt en kommitté att skyndsamt verkställa utredning rörande åtgärder till förekommande av störningar från statens järnvägars kraftnät å telegrafverkets ledningar samt till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Resultatet av dessa utredningar kommer att fullständigt föreligga under den närmaste tiden.

Järnvägsstyrelsen anför nu, att därest berörda utredningar skulle visa, att vid de förändrade prisförhållandena ifrågavarande elektrifiering med ekonomisk fördel skulle kunna företagas, det beträffande de tillgängliga medlen gällde, att det redan beviljade anslaget av 23,000,000 kronor under nuvarande prisförhållanden fullständigt täckte vad som erfordrades för utförande av kontaktledningar och omformarestationer och att alltså andra medel skulle tarvas endast för anskaffning av erforderliga elektriska lokomotiv. Styrelsen har under sådana förhållanden ej något nytt anslagsäskande att göra under denna rubrik.

Huruvida omförmälda elektrifieringsarbeten skola igångsättas är givetvis beroende på resultatet av förenämnda utredningar. Innan dessa resultat fullständigt föreligga och yttranden däröver inhämtats från vederbörande myndigheter, är jag icke beredd att fatta ståndpunkt i frågan. I varje fall behöves något anslag, utöver vad hittills anvisats, icke begäras av denna riksdag.»

Sedermåra hade statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i en den 19 maj 1923 till statsutskottet avlåten skrivelse anmäلت, att berörda utredningar blivit slutförda och yttranden däröver avgivits av vederbörande myndigheter, och hade departementschefen med hänsyn till det ändrade läge, vari frågan sålunda kommit, ansett sig böra till utskottet överlämna samtliga ärendet berörande handlingar.

Ang. elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.
(Forts.)

Utskottet hade i det föreliggande memorialet till en början lämnat en redogörelse för innehållet av ifrågavarande handlingar samt därefter för egen del gjort vissa uttalanden i ämnet, slutande med följande förklaring:

»Ehuru utskottet ej kunnat i grund granska det föreliggande spörsmålet och den definitiva prövningen ävensom det därmed förenade svaret givetvis bör ankomma på Kungl. Maj:t, har utskottet dock funnit sådana skäl förebragta för ett igångsättande av ovannämnda företag, att utskottet ej velat motsätta sig arbetets upptagande, därest Kungl. Maj:t efter ytterligare överväganden och efter prövning av alla på frågan inverkan omständigheter finner så lämpligen böra ske.

Denna sin uppfattning har utskottet velat härigenom för riksdagen omförmåla.»

Enligt en vid memorialet fogad reservation hade herr *S. H. Kvarnzelius* och herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp ansett, att utskottet efter den lämnade redogörelsen för innehållet av de till utskottet överlämnade handlingarna i ärendet endast bort förklara sig hava velat vad sålunda förekommit för riksdagen omförmåla.

Herr Reuterskiöld: Herr greve och talman, mina herrar! I detta ärende är situationen den, att kammaren egentligen icke kan besluta något annat än att lägga memorialet till handlingarna. Emellertid skulle ett sådant läggande till handlingarna, utan att något ord under ärendets föredragning yttrats, kunna tolkas såsom ett instämmande i vad utskottet här uttalat såsom sin uppfattning. Att ogilla denna uppfattning såsom allenast utskottets egen kan ju icke tillkomma kammaren, och jag kan icke här framlägga något yrkande i den riktningen, men det är på två punkter, som jag ett ögonblick ber att få taga uppmärksamheten i anspråk, då jag tror, att det är av viss vikt, att kammaren icke låter läggandet till handlingarna passera såsom ett instämmande. För min del hade jag helst velat ansluta mig till den i reservationen uttalade meningen, det vill säga, jag hade helst sett, att utskottet icke uttalat någon egen mening, utan blott till riksdagens kännedom meddelat de handlingar, departementschefen till utskottet överlämnat.

Nu har utskottet emellertid tillåtit sig att uttala en sin egen uppfattning. Utskottet har egentligen icke så mycket att erinra mot departementschefens tydliga avsikt att begynna elektrifieringsarbetena, men utskottet vill icke taga ansvaret på sig, utan lämnar ansvaret till Kungl. Maj:t. Detta uttalande är föranlett av handlingar, som överlämnats från kommunikationsdepartementet till utskottet, och detta återigen har sin grund i ett yttrande till statsrådsprotokollet vid statsverkspropositionen.

Ang. elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.
(Forts.)

nens behandling, vari dåvarande departementschefen förklarade sig icke vara då beredd att taga ställning till frågan, utan ville avvakta ett ytterligare yttrande — det som nu kommit. När nu också utskottet på detta sätt uttalat sig, så förutsätter jag, att utskottet har antagit, att departementschefen önskat ett uttalande i någon form från riksdagen och att detta är anledningen därtill, ty i annat fall har jag svårt att förstå, varför utskottet skulle mer eller mindre binda sig med ett uttalande. Men har departementschefen här verkligen önskat ett uttalande, så hade den konstitutionella riktiga vägen varit, att Kungl. Maj:t till en komplettering av statsverkspropositionens handlingar lämnat dessa handlingar propositionsvägen icke direkt till utskottet utan till kamrarna. Därigenom hade det funnits möjligheter för kammarens ledamöter att begagna sig av sin motionsrätt, och ledamöterna hade tidigare än nu kunnat sätta sig in i frågan och bilda sig en mening därom.

Så har icke skett. Och att under sådana förhållanden kammaren skulle under tystnad lägga memorialet till handlingarna och detta sedan få tolkas som ett kammarens instämmande i utskottets yttrande, det har jag för min del icke kunnat vara med om. Riksdagen har icke i saken haft tillfälle att som sådan uttala sig. Utskottsmajoritetens yttrande står blott för utskottets räkning. Jag anser mig icke vara tillräckligt inne i denna fråga för att ha någon egen ståndpunkt, och jag tror knappast någon annan utanför utskottet heller är det, och det är just därför jag menar, att reservationens linjer hade varit klokare och riktigare.

Är det åter så, att departementschefen icke önskat något uttalande från riksdagen, då förstår jag över huvud taget icke, varför utskottet varit så vidlyftigt i sin framställning (sid. 12—16). Jag har på detta sätt för min del velat uttala, att jag icke kan instämma med utskottsmajoriteten, och att jag icke anser den valda vägen konstitutionellt riktig.

Herr statsrådet **Lübeck**: Herr greve och talman! Jag medger mycket gärna, att den valda vägen kanske är litet ovanlig, men det beror på, att de omständigheter, under vilka handlingarna överlämnats, kanske heller icke höra till vardagligheterna. Förhållandet är ju så, som herr Reuterskiöld erinrade, att riksdagen redan fattat ett beslut, genom vilket vidare åtgöranden i denna fråga lämnats åt Kungl. Maj:t. När detta beslut fattades av riksdagen, var elektrifieringen beräknad att kosta omkring 105 miljoner kronor, medan kostnaden för närvarande ligger nere vid 39 miljoner. Samtidigt har också kolpriset fallit, så att, medan man vid beslutets fattande räknade med ett paritetspris av 60 kronor, man nu kan räkna med ett paritetspris av 24 à 26 kronor. Under sådana förhållanden stod det för mig klart, efter den uppfattning jag kommit till genom granskning av handlingarna, att tidpunkten var lämplig att gå till handling i saken, men jag ansåg, att detta icke borde ske, innan riksdagen i någon form fått del av, hur saken utvecklats sig under riksdagens lopp. Tyvärr hade utvecklingen skett i sådan ordning, att det först vid en mycket sen tidpunkt av riksdagen var möjligt att överlämna handlingarna. Det är ju givet, att jag genom överlämnandet av

handlingarna till riksdagen åsyftat att ge tillkänna min mening om, att tidpunkten nu kunde anses lämplig för genomförande av beslutet.

Ang. elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.
(Forts.)

Nu har utskottet här gjort ett uttalande, däri man särskilt understrukit, att den definitiva prövningen och därmed även ansvaret bör tillkomma Kungl. Maj:t. Det är mig särskilt angeläget att förklara, att avsikten icke på något sätt varit att avvältra det ansvar, som bör vila å Kungl. Maj:t vid fullgörandet av de beslut, som riksdagen fattat. Och jag vill ytterligare understryka, att motivet endast varit det rent praktiska, att jag ansåg, att när de ekonomiska förutsättningarna av riksdagens beslut undergått en så väsentlig förändring, det icke skulle vara överensstämmande med god ordning att vidtaga åtgärder i saken, utan att riksdagen fått tillfälle att yttra sig. Jag förutsatte för min del, att om inom riksdagskretsar någon mera allmän mening skulle råda om, att vi icke nu skulle vidtaga dessa åtgärder, så hade det givetvis kunnat komma fram i riksdagen, först i statsutskottet och sedan i kamrarna, en opinion, som kunnat ge Kungl. Maj:t anledning att därav draga vederbörliga slutsatser.

Vad själva frågan i övrigt angår, så förmodar jag kammaren är lika nöjd med, att jag icke går in på något detaljerat yttrande i saken. Jag vill endast säga, att de tekniska utredningar, som riksdagen anbefallt, numera äro slutförda och ha givit ett sådant resultat, att man därav kan draga tillräckliga slutsatser för att kunna gå till åtgärder i saken. Ur ekonomisk synpunkt ligger saken, som jag nämnde, så, att vid ett kolpris av 24 å 26 kronor ett ekonomiskt likvärdigt resultat nås vid elektrifiering, direkt räknat. Då har man antagit en trafikmängd, som jag anser vara försiktigt räknad, av 25 procent över den minimitrafik, som rådde under kristiden. I den mån trafiken växer över den gränsen, uppstår vinst till förmån för elektrifieringen eller, låt oss säga, möjlighet att sänka fraktsatserna mot om man skulle fortsätta med ångdrift.

Jag vill slutligen endast erinra, ifråga om de indirekta fördelar elektrifieringen skulle medföra, att i de ekonomiska jämförelserna ingår, att vattenfallsstyrelsen skulle få ersättning för levererad kraft med icke mindre än c:a 2 miljoner kronor per år. En sådan inkomst skulle under en följd av år icke kunna tillföras vattenfallsstyrelsen genom kraftförsäljning på annat sätt, såvida den icke hade elektrifieringen att räkna med. Vidare har man till de indirekta fördelarna att räkna den betydligt bättre anpassningen efter trafikbehovet, som elektrifieringen medför och som bland annat gör, att resetiden mellan Stockholm och Göteborg kan förkortas med minst ett par timmar och att sålunda möjlighet beredes att exempelvis fara från Stockholm låt oss säga klockan $\frac{1}{2}$ 4 på dagen och komma till Göteborg på eftermiddagen, vilket ju för den trafikerande allmänheten innebär en högst väsentlig fördel.

I fråga om handelsbalansen har man att räkna med högst väsentliga förbättringar genom en minskad kolimport på $2\frac{1}{2}$ miljon kronor, varemot blott står räntan på inköp, som man kan behöva göra i utlandet och som kanske motsvarar ett par hundra tusen kronor per år. Och sist må nämnas den fördel, som ligger däruti, att man i dessa tider

Ang. elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.
(Forts.)

kan sysselsätta inhemska industrier, som för närvarande ha det ganska bekymmersamt på många håll, genom att lämna dem beställningar, förutsatt att man kan få tillfredsställande anbud.

Detta är, herr greve och talman, de skäl, som kommit mig att ur rent saklig synpunkt anse, att man nu står inför definitiva åtgöranden i saken, och jag hoppas, att kammaren under sådana förhållanden måtte överse med, om de former, under vilka saken delgivits riksdagen, icke kunna betraktas såsom i allo tillfredsställande.

Efter härmed slutad överläggning lades förevarande memorial till handlingarna.

Föredrogs ånyo statsutskottets memorial och utlåtande:

nr 132, i anledning av Kungl. Maj: ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag för bekämpande av arbetslösheten.

Lades till handlingarna

nr 135, i anledning av Kungl. Maj: ts framställning angående avsättning för budgetåret 1923—1924 till statsverkets fond av rusdrycksmedel.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Sammanjämningsförslag ang. avskaffande av de personliga avgifterna.

Föredrogs ånyo sammansatta stats- och bevillningsutskottets memorial nr 13 (nr 3), i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande nr 10 (nr 2), i anledning av väckta motioner om avskaffande av mantalspenningarna, allmänna sjukvårdsavgiften och folkskoleavgiften.

I sitt utlåtande nr 10 (nr 2) hade sammansatta stats- och bevillningsutskottet på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av motionerna I: 61 och I: 62 av herr Lyberg, om avskaffande av mantalspenningarna, den allmänna sjukvårdsavgiften och folkskoleavgiften, sistnämnda motion i vad den utgjorde föremål för utskottets behandling, i skrivelse till Kungl. Maj: t anhålla, att Kungl. Maj: t ville föranstalta om utredning, huruvida mantalspenningarna, den personliga sjukvårdsavgiften och den personliga folkskoleavgiften skulle kunna upphävas, och därvid taga under övervägande möjligheten och lämpligheten av att ersätta nämnda personliga avgifter med en enda, lika för man och kvinna utgående personlig avgift samt för riksdagen framlägga det förslag, som kunde av utredningen föranledas.

Enligt en vid nämnda utlåtande fogad reservation hade herr Waldén m. fl. ansett, att utskottets utlåtande bort hava den avfattning, reservationen visade, och avslutas med en hemställan, att riksdagen måtte, i anledning av förevarande motioner I: 61 och I: 62 av herr Lyberg, om avskaffande av mantalspenningarna, den allmänna sjukvårdsavgiften och folkskoleavgiften, sistnämnda motion i vad den utgjorde föremål för

utskottets behandling, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning, huruvida mantalspenningarna, den personliga sjukvårdsavgiften och den personliga folkskoleavgiften skulle kunna upphävas, samt för riksdagen framlägga det förslag, som kunde av utredningen föranledas.

Sammanjäkningsförslag ang. avskaffande av de personliga avgifterna.

(Forts.)

Enligt utskottet tillhandakomna protokollsutdrag hade första kammaren bifallit utskottets hemställan, varemot andra kammaren, med avslag å samma hemställan, bifallit den av herr Waldén m. fl. avgivna, vid utlåtandet fogade reservationen.

Då kamrarna således stannat i skiljaktiga beslut, hade utskottet för att söka åstadkomma sammanjäknings mellan de olika meningarna i det nu föreliggande memorialet hemställt, att riksdagen måtte, vardera kammaren med ändring av sitt med anledning av utskottets utlåtande nr 10 (nr 2) fattade beslut, godkänna ett i memorialet intaget yttrande i förevarande fråga, slutande med en hemställan, att riksdagen måtte, i anledning av förevarande motioner I: 61 och I: 62 av herr Lyberg, om avskaffande av mantalspenningarna, den allmänna sjukvårdsavgiften och folkskoleavgiften, sistnämnda motion i vad den utgjorde föremål för utskottets behandling, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning, huruvida mantalspenningarna, den personliga sjukvårdsavgiften och den personliga folkskoleavgiften lämpligen skulle kunna upphävas, samt för riksdagen framlägga det förslag, som kunde av utredningen föranledas.

Herr **Hult**: Herr greve och talman! Vid behandlingen av den fråga, som nu är föremål för detta sammanjäkningsförslag, anslöt jag mig till utskottets hemställan, som innebar, att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära utredning, huruvida ifrågavarande avgifter kunde avskaffas, och därvid taga under övervägande möjligheten och lämpligheten av att ersätta nämnda personliga avgifter med en enda, lika för man och kvinna utgående personlig avgift, samt för riksdagen framlägga det förslag, som kunde av utredningen föranledas. Denna utskottets hemställan vann majoritet inom första kammaren, under det att andra kammaren biföll en vid utskottets utlåtande fogad reservation, som jämväl innehöll begäran om utredning, men uteslöt tillägget, att det borde tagas under övervägande möjligheten och lämpligheten av att ersätta nämnda personliga avgifter med en enda. Under debatten här i kammaren framhölls, hurusom båda dessa formuleringar ju gävo möjlighet till ett övervägande av den nyss antydda bestämmelse, som av utskotts majoriteten blivit ifrågasatt.

För min del tillät jag mig då hava den uppfattningen, att eftersom det i den ena formuleringen var utsagt, att ett sådant övervägande borde komma till stånd vid prövningen av frågan, huruvida ifrågavarande avgifter över huvud taget borde avskaffas, låg saken icke riktigt lika vid ett bifall till utskottets hemställan, som innehöll tillägget i fråga, och vid ett antagande av reservationen, där detta tillägg var uteslutet.

Nu framlägges emellertid ett sammanjäkningsförslag, som icke

Sammanjämkningsförslag ang. avskaffande av de personliga avgifterna.
(Forts.)

synes fått den hittills vedertagna formen. Här göres nämligen i verkligheten en hemställan till första kammaren, att biträda andra kammarens beslut, ty någonting annat innehåller icke detta sammanjämkningsförslag, så vitt jag kan se. Det är ju ordagrant andra kammarens beslut, med undantag av att man i det framlagda förslaget inskjutit ordet »lämpligen» och säger, att man måtte föranstalta om utredning, huruvida dessa avgifter *lämpligen* må kunna upphävas. Förslaget innebär sålunda ett fullständigt godkännande av andra kammarens ståndpunkt.

Då jag för min del, på grund av vad jag nu antytt, icke kan vara med om en sådan skrivelse med begäran om utredning, eftersom jag från början varit emot hela saken, har jag icke kunnat vara nöjd med sammanjämkningsförslaget, utan ber, herr greve och talman, att få yrka avslag på detta förslag.

Jag vill tillägga, att denna fråga egentligen är jämförelsevis obetydlig och att det i varje fall icke är en så brådskande fråga, i vilken man ovillkorligen bör nu fatta beslut.

Herrförste vice talmannen: Inom utskottet har man ansett, att man skulle försöka få en sammanjämkning till stånd. Detta är ju en fråga, som ständigt och jämt återkommer, och det kunde ju vara bra att få den utredd.

Nu hade ett sådant förslag, som den siste ärade talaren kommit med, lett till det resultatet, att saken förfallit, och med de förändringar, som utskottet företagit såväl i motiveringen som i klämman, där lämpligheten av detta tillvägagångssätt starkt understrykes, hava vi ansett, att vardera kammaren kunnat få vad den för sin del kunnat önska.

Jag ber därför att få yrka bifall till sammanjämkningsförslaget.

Herr Lyberg: Endast ett par ord i anledning av herr Hults anförande.

Jag är icke överraskad över att herr Hult yrkat avslag på sammanjämkningsförslaget, ty det står, tror jag, i god överensstämmelse med hans allmänna läggning att hålla på allt gammalt, endast därför att det är gammalt, även om det är aldrig så föråldrat, principvidrigt eller opraktiskt. Jag hade därför icke väntat mig, att han skulle taga hänsyn därtill, att andra kammaren redan för c:a 50 år sedan uttalat sig för att mantalspenningarna skulle avskaffas, och att redan de utredningar, som ungefär vid den tiden verkställdes, gingo efter samma linje. Men jag hade verkligen trott — och det är, för att säga detta, som jag begärde ordet — att han skulle fästa någon vikt därvid, att såväl riksräkenskapsverket som statskontoret i avgivna utlåtanden över motionen uttalat, att det framförda kravet om ifrågavarande avgifters avskaffande av både principiella och praktiska skäl borde tillmötesgås.

Jag har emellertid velat erinra kammarens ledamöter om dessa utlåtanden och därom, att utskottet nu enhälligt ansett sig kunna gå

den ifrågasatta vägen, nämligen en förutsättningslös utredning, där även den synpunkt kan komma under bedömande, som första kammaren ville lägga på saken, då kammaren förra gången fattade sitt beslut i frågan.

Sammanjämningsförslag ang. avskaffande av de personliga avgifterna.
(Forts.)

För herr Hult är ju frågan ytterst obetydlig. Den har emellertid tidigare icke ansetts vara så obetydlig, och jag skulle vilja rekommendera herr Hult att ytterligare fördjupa sig i ett studium av vad som på många håll sagts i detta ärende. Jag är övertygad om, att han redan ägnat stort intresse åt saken, men om han fortsätter sitt studium, lär han nog finna, att saken icke är så obetydlig, som han tror.

Jag tillåter mig sålunda, herr greve och talman, att instämma i det yrkande, som herr förste vice talmannen framställt.

Herr Hult: Beträffande det studium, som den siste ärade talaren rekommenderade, vill jag säga, att det, vad mig beträffar, redan är undanjort. Jag har nämligen ingående studerat särskilt frågan om sjukvårdsavgifterna och även deltagit i uppsättandet av yttrande, som landstinget i mitt hemlän avgivit i nämnda fråga, och jag har härvid beaktat myndigheternas yttranden.

Vad vidare beträffar herr Lybergs komplimang till mig, att jag är emot allt nytt och endast vill behålla det gamla, så är det ju så, att herr Lyberg och jag tillhöra samma parti, i vilket icke alla tänka lika i alla frågor. Jag får säga, att det även inom detta parti många gånger nog behöves en och annan, som hjälper till att hålla igen, då det går för hastigt. Herr Lybergs förslag äro emellertid icke alltid så tilltalande, att de böra tagas obesedda.

Herr Lyberg: Jag vill endast säga, herr talman, att jag icke underskattar herr Hults betydelse såsom återhållande kraft i vårt politiska liv. Jag anser mig nu i alla fall böra för herr Hult framhålla, att, då han, om jag uppfattade honom rätt, sade, att han under sin medverkan vid uppsättandet av vederbörande landstings utlåtande i frågan läst och begrundat de yttranden, som i densamma avgivits av andra myndigheter, han därvid icke kunnat inhämta något av vad riksräkenskapsverket och statskontoret anført i anledning av motionerna, då deras yttranden äro avgivna först långt senare, nämligen under denna riksdags lopp.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talman en i enlighet med därunder framkomna yrkanden propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i det under behandling varande memorialet hemställt; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övertvägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Sammanjämningsförslag ang. avskaffande av de personliga avgifterna. (Forts.)

Den, som bifaller vad sammansatta stats- och bevillningsutskottet hemställt i sitt memorial nr 13, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 49;
Nej — 33.

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 30, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 23 februari 1923 dagtecknad proposition, nr 63, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg.

I sammanhang med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande inom andra kammaren väckta motioner, nämligen

nr 231 av herr *Lindman* m. fl.;

nr 232 av herrar *Dahlén* och *Karlsson* i Grängesberg; samt

nr 233 av herr *Lövgren* m. fl.

Utskottet hade i nu förevarande utlåtande på anförda skäl hemställt,

A) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

Lag

**angående fortsatt tillämpning av lagen den 24 oktober 1919
(nr. 663) om arbetstiden å svenska fartyg.**

Häri genom förordnas,

dels att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg, vilken lag gäller till och med den 31 december 1923, skall äga

dels att lagen den 24 oktober 1919 om arbetstiden å svenska fartyg, vilken lag gäller till och med den 31 december 1923, skall äga

fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926, dock att 1 § 2 mom. samt 4, 13, 26 och 27 §§ i samma lag skola, 1 § 2 mom. samt 4 och 13 §§ i nedan angivna delar, från och med den 1 januari 1924 hava följande ändrade lydelse:

fortsatt tillämpning till och med den 31 december 1926, dock att 4 §, 12 § 1 mom. samt 13, 26 och 27 §§ i samma lag skola, 4 och 13 §§ i nedan angivna delar, från och med den 1 januari 1924 hava följande ändrade lydelse:

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.
(Forts.)

1 §.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete, som utföres av befälhavare å fartyg, å vilket utom befälhavaren minst två personer äro anställda;

styrman å fartyg, varest endast en styrman finnes, ävensom å andra fartyg förste styrman;

maskinist å fartyg, varest endast en maskinist finnes, ävensom å andra fartyg förste maskinist;

läkare och — — — sagt, annorlunda förordnat.

4 §.

Beträffande sjöman å fartyg, som i 3 § avses, vilkens arbete är indelat i vakter, gäller,

att arbetstiden icke må under två på varandra följande dygn överstiga tjugufyra timmar;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet styrmän uppgår till minst tre, arbetstiden för styrman icke må under två på varandra följande dygn överstiga aderton timmar;

att, i fall det för fartygets behöriga bemanning nödiga antalet maskinister, motormän, smörjare eller kollämpare uppgår till minst tre, arbetstiden för sjöman i dylik ställning icke må under två på varandra följande dygn överstiga sexton timmar;

att arbetstiden — — — avsedd personal.

12 §.

1 mom. Under det dygn, då fartyg, varå skeppstjänst är indelad i vakter på allmänt brukligt sätt, ankommer till eller avgår från hamn, må sjöman användas till arbete utöver vad i 4, 5, 6 eller 10 § stadgas, dock icke längre tid,

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

än att, vid ankomst till hamn, sammanlagda arbetstiden under det föregående dygnet samt ankomstdygnet och, vid avgång från hamn, sammanlagda arbetstiden under avgångsdygnet samt det nästföljande dygnet icke överstiger, för styrman, vilkens arbetstid enligt 4 § må utgöra högst aderton timmar, denna tid eller för sådan sjöman, vilkens arbetstid enligt samma paragraf må utgöra högst sexton timmar sistnämnda tid samt för annan sjöman tjugufyra timmar.

13 §.

Utan hinder — — — — resa förminskad.

För skeppstjänst, som sjöman utför på grund av bestämmelserna i denna paragraf, är han, såvitt ej annat överenskommits, icke berättigad till ersättning i vidare mån, än i 23 § sjömanslagen sägs.

26 §.

Om domstol i tvistemål som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 86—88 §§ sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

27 §.

Om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall vad i 89 § sjömanslagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

dels ock att beträffande sådan under tiden för ovannämnda lags giltighet begången förseelse, som avses i dess 21—24 §§, ävensom i fråga om domstol i tvistemål, som bör bedömas efter sagda lag, vad i densamma är stadgat skall fortfara att gälla även efter utgången av år 1926.

B) att motionerna nr 231, 232 och 233 i andra kammaren — motionen nr 233 i vad densamma hänförde sig till det i propositionen innefattade lagförslaget — måtte anses besvarade genom vad under A) hemställts; och

C) att motionen nr 233 i andra kammaren, i vad densamma innefattade hemställan om skrivelses avlåtande till Kungl. Maj:t med begäran om en allsidig utredning angående möjligheterna att på de fartyg, vilka ginge i skärgårds-, kanal- och kustfart, genomföra en verklig normalarbetsdag för å dem anställd personal, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade anmälts av herr *von Sydow* och greve *Spens*, vilka ansett, att utskottet, i anslutning till den av herr *Lindman* m. fl. i ämnet väckta motionen, bort hemställa om avslag å propositionen.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten A.

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. (Forts.)

Herr **von Sydow**: Herr greve och talman! Den ifrågasatta lagen om arbetstidens begränsning på svenska fartyg utgör en del av det lagkomplex om begränsning av arbetstiden inom olika näringar, som vi redan antagit eller äro på väg att antaga. Jag ber att få säga, att jag anser, att åttatimmarsdagens genomförande på lagstiftningsväg inom industrien var en stor olycka för vårt land, men att jag ändå i viss mån kan förstå de skäl, som kunna åberopas till stöd för en sådan lagstiftning, såvitt angår industrins arbetare. Man har särskilt åberopat, att det enformiga arbetet i fabrikenas ofta kvava och heta luft samt slamret av maskinerna verka tröttande och förslöande och i hygieniskt avseende skadligt. Man har vidare anfört, att man måste genomföra en förkortad arbetstid för att skaffa arbetarna tillfälle till studier och utbildning, skaffa dem tid och tillfälle att deltaga i det kommunala och politiska livet och slutligen för att bereda dem tid att själva vara tillsammans med sin familj, idka umgänge med andra och lära sig vistas i naturen och njuta av dess behag.

Om man betraktar de skäl, som sålunda huvudsakligen åberopats för åttatimmarsdagens genomförande inom industrien, är i själva verket intet av dem tillämpligt på sjömännen. Sjömannens arbete försiggår icke under de ohygieniska förhållanden, som man påstår vara vanliga i fabrikenas, sjömannen kan icke heller, om hans arbetstid ombord på något sätt förkortas, draga fördel därav i och för studier, deltagande i kommunalt och politiskt liv, för sin utbildning i övrigt eller för samvaro med sin familj. Den motivering, som från arbetarklassens sida under decennier åberopats för arbetstidens begränsning, har sålunda icke någon tillämpning på här ifrågavarande lag, och då grunderna för denna lagstiftning sålunda icke äro för handen, borde den enligt min tanke icke komma till stånd.

Jag vill medgiva, att det finnes en klass av arbetare ombord på fartyg, för vilken en förkortad arbetstid för en tid sedan varit påkallad, nämligen eldare ombord å ångfartyg, ty dessa ha förut haft sitt arbete indelat i två skift om dygnet och arbetet försiggick under ohygieniska förhållanden. Nu förhåller det sig emellertid på svenska fartyg liksom på alla andra civiliserade länders fartyg på det sättet, att eldarnas arbete är fördelat i tre 8-timmarsskift. Detta har skett genom avtal, och således behövs ingen lagstiftning i den delen. Sedan dessa arbetare sålunda fått sin arbetstid nöjaktigt ordnad, finns i själva verket ingen anledning att genomföra en lagstiftning om arbetstidens begränsning för arbete ombord på fartyg.

Det har också visat sig, att förhållandena på detta område äro sådana, att det är mycket svårt att få till stånd en lag. Man har nämligen sett sig nödsakad att begagna den utvägen att visserligen

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

stifta en lag, av Konung och riksdag samfällt antagen, men i denna lag uttryckligen giva Konungen rätt att, när han vill, bevilja dispens från lagen. I realiteten finnes sålunda icke någon lag utan endast ett bemyndigande för Konungen att på administrativ väg fastställa vilka arbetstider han vill intill det maximum, som är fastställt. Detta är, såvitt jag vet, ett ganska enastående fall i vår lagstiftning och i och för sig själv oegentligt, och det tyder på, att det på detta område varit stora svårigheter för lagstiftningen.

Det har också i övrigt visat sig, att lagens formulering är ytterst underhållig. Jag konstaterar, att detta vitsordats av alla myndigheter, som yttrat sig i frågan, av de sakkunniga, av kommerskollegium, av lagrådet och nu av utskottet. Alla säga de, att en omformulering av lagen är i hög grad önskvärd, då dess formulering är långt ifrån tillfredsställande. Man vill emellertid icke nu gå till arbetet med denna omformulering, då man endast ifrågasatt en provisorisk lag. Detta är ett svagt skäl. Även provisoriska lagar böra vara rätt och tydligt avfattade.

Vidare är att märka, att när man lagstiftade om åttatimmarsdagens införande inom näringslivet, framhölls det från alla håll, att man borde taga en mycket stor hänsyn till frågan, huruvida en sådan lagstiftning fanns inom de med oss konkurrerande främmande länderna. Såsom herrarna minnas, ägnades en mycket stor del av tiden för frågans behandling i riksdagen åt de olika uppgifterna om, i vad mån en sådan lagstiftning icke blott var genomförd utan även praktiskt tillämpades i andra länder. Man var i hela detta lagstiftningsärendet från myndigheternas sida ganska ense om, att en sådan lagstiftning icke borde hos oss genomföras, ifall den icke var genomförd inom flertalet av de med oss konkurrerande länderna.

Lägga vi nu samma syn på denna fråga och undersöka, i vad mån det inom främmande länder finns en sådan lagstiftning, som här är ifrågasatt, skola vi finna, att den endast tillämpas i två länder, nämligen Norge och Frankrike. Vad Norge beträffar, är den norska lagen i många hänseenden väsentligt mildare än den svenska, och vad den franska lagen beträffar, har den, ehuru ursprungligen baserad på åttatimmarsdagen, blivit ändrad så att man återinfört tolvtimmarsdagen för däcksfolket.

Jag kan således icke se annat, än att om man på denna fråga lägger samma synpunkt som man förut haft i dylika lagstiftningsfrågor, bör man icke komma till någon lag om arbetstidens begränsning på svenska fartyg. Varför vill man då genomföra denna lag? Ja, jag tror, att det är av ren envishet, inga faktiska och reella skäl föreligga, men man är så doktrinär, att man skall genomföra en lag om arbetstidens begränsning även på sådana områden, där en dylik lagstiftning icke har något berättigande.

När man läser motiven för de av myndigheterna avgivna yttrandena i ärendet, måste man fästa sig vid den ytterligt negativa karaktär, som dessa yttranden fått. Man medger nämligen allmänt, att lagen

haft ofördelaktiga verkningar på den svenska sjöfarten. Kommerskollegium t. ex. säger, att dessa verkningar dock icke varit så hämmande, att lagens fullständiga upphävande år 1923 borde vara en ofrånkomlig följd därav. Detta är den minsta grad av tillstyrkande, som man torde kunna få, och jag måste säga, att utskottets förordande av lagen är nästan lika svagt som kommerskollegiets. Man märker att det icke finns reella skäl som tala för denna lagstiftning.

Herr greve och talman! Då det är ofrånkomligt och vitsordat av de myndigheter, som blivit hörda i förevarande fråga, att lagen haft en hämmande och skadlig inverkan på den svenska sjöfarten, och då enligt min övertygelse det icke kan anföras något skäl, varför man fortfarande skulle hava en lag om arbetstidens begränsning till sjöss, ber jag att få yrka avslag på såväl Kungl. Maj:ts proposition som utskottets förslag.

Greve **Spens**: Herr talman! I likhet mer herr von Sydow har jag reserverat mig mot utskottets förslag och hemställt om avslag å den ifrågavarande kungl. propositionen. Jag delar också helt och fullt vad herr von Sydow nu anfört till stöd för sitt avslagsyrkande. I ett avseende har utskottet emellertid vidtagit en försämring av Kungl. Maj:ts förslag, och jag skall be att med några ord få yttra mig därom.

Kungl. Maj:t har, på förslag av kommerskollegium, upptagit en bestämmelse, att ende styrman och ende maskinist skulle undantagas från lagens tillämpning, under det att nu minst två styrmän och två maskinister skola finnas, för att den första av dem skall undantagas från lagen. Huvudskälen till Kungl. Maj:ts förslag hava varit, att styrmän och maskinister intaga en befälsställning och att de vore fullt ut att jämställa med verkmästare och andra dylika befattningshavare inom industrien, vilka äro undantagna från tillämpning av den allmänna arbetstidslagen. Det har vidare såsom skäl för detta Kungl. Maj:ts förslag anförts, att dispens hittills beviljats i alla de fall, då framställningar därom gjorts.

Utskottet har nu tillstyrkt bibehållandet av nu gällande bestämmelse, enär arbetstiden vore över hövan lång och man borde liksom hittills kunna i dispensväg erhålla erforderliga lindringar.

Till de skäl, som kommerskollegium och Kungl. Maj:t anfört, skall jag be att ytterligare få lägga det skälet, att en ensam styrman och maskinist sättes i en skev ställning såsom befäl, då han å ena sidan har att ordna manskapets arbete så, att övertidsarbete så långt ske kan undvikas, men å andra sidan själv är berättigad till ersättning för övertidsarbete och därigenom utsättes antingen för frestelsen att missbruka sin ställning eller för att misstänkas att göra detta. Arbete på övertid har blivit nödvändigt till sjöss efter den särskilda arbetstidslagens antagande, men ersättningen därför är onormalt hög. Enligt 16 § i nu gällande lag skall ersättningen för övertidsarbete utgöra, för timme räknat, minst 1/150 när arbetet utföres å söckendag, och, när arbetet utföres på helgdag, minst 1/75 av sjömannens kontanta månadslön. I

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.
(Forts.)

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

Norge, som är den enda sjöfartsnation, som utom Sverige antagit arbetstidslag för sjömän, är övertidersättningen bestämd avsevärt lägre.

Särskilt hårt drabbas hos oss kust- och kanaltrafiken av denna lag. Därav föränledas höjda frakter och svårigheter för näringarna. Man bör även fästa avseende vid, att sjömännen kunna anses hava säsongarbete samt att de under återstoden av året i allmänhet hava en lindrig eller ingen tjänstgöring.

För att ett yrkande om bifall till Kungl. Maj: ts förslag vid 1 § må kunna framkomma, anser jag mig, ehuru jag fullt delar herr von Sydows åsikt, böra hemställa om bifall till Kungl. Maj: ts förslag.

Herr **Petrén, Bror**: Herr talman! Jag skall be att få yttra några ord särskilt med anledning av den förste ärade talarens anförande i frågan.

Det är ju nog så, att i denna fråga liksom i andra arbetstidsspörsmål stå meningarna ganska skarpt emot varandra. Det är ju ock naturligt, att så är förhållandet. Den jämförelse, som herr von Sydow uppdrog emellan sjöfolket och vissa industriarbetare, har nog i åtskilligt fog för sig. Jag skall emellertid icke närmare inlåta mig på denna jämförelse, då från mera sakkunnigt håll om en stund förmodligen kommer att göras uttalande därom. Jag vill emellertid för min del vitsorda, att denna speciallag är till sina verkningar mycket svår att överblicka för den, som i likhet med mig icke närmare känner till sjöfartsförhållandena. Den är svårläst och gör intrycket av att i formellt hänseende vara i behov av en överarbetning. Det är också ostridigt, att lagen vållat trassel och svårigheter i tillämpningen. Enligt lagen är kommerskollegium skyldigt att på förfrågningar, giva råd och upplysningar om lagens tillämpning, och sedan händer det att det blir domstolssak. Därvid har det inträffat, att kommerskollegii uttalande och domstolsavgörandet skurit sig mot varandra. Helt annat är det med den vanliga arbetstidslagen. Dess tillämpning är lagd in under arbetsrådets avgörande såsom sista prövande myndighet.

Vid prövning av förevarande proposition har utskottet förts till den uppfattningen, att åtskilliga detaljändringar i lagen äro av behovet påkallade. Såsom saken för närvarande ligger har man emellertid nu, så vitt jag förstår, att antingen avslå denna lag, som nu under snart fyra år gällt på detta område, eller ock i enlighet med propositionens och utskottets ståndpunkt under ännu några år framåt ställa sig avvaktande för att bl. a. se, huruvida försöken till åstadkommande av en internationell reglering å området komma att lämna resultat eller icke.

Såsom ägnat att i någon mån dämpa farhågorna i följd av lagens prolongering vill jag framhålla, att man ändock har rätt att fästa en viss tillit till den myndighet, som närmast har att vaka över näringarnas och icke minst rederinäringens intressen här i landet, nämligen kommerskollegium. Detta ämbetsverk har dock oförbehållsamt givit sin tillstyrkan till lagens prolongering låt vara på den motivering, som utskottets vice ordförande återgav.

För egen del står jag vid bedömandet av frågan om lagens prolongering ungefär på samma ståndpunkt, som lagrådet i sitt yttrande givit uttryck åt. Lagrådet har icke bedömt denna fråga enbart formellt, utan det har givit sig in på en realprövning, om lagen borde prolongeras eller icke och uttalar, som det står på sid. 5 i utskottsutlåtandet, att utredningen angående sjöarbetstidslagens verkningar lärer, ehuru bristfällig, giva vid handen, att lagen å ena sidan för sjöfartsnäringen medfört ganska kännbara olägenheter — jag får också säga, att detta är det intryck, jag vid studium av handlingarna i ärendet fått — men att den å andra sidan visat sig ägnad att undanröja vissa missförhållanden med avseende å sjöfolkets arbete. »Då det emellertid är vanskligt», fortsätter lagrådet, »att innan ytterligare erfarenhet vunnits, taga ståndpunkt till frågan om lagens fortbestånd, anser sig lagrådet böra tillstyrka, att lagen väsentligen oförändrad erhåller förlängd giltighet intill utgången av år 1926.» Därvid fäster lagrådet särskilt avseende vid den klausul, som utskottets vice ordförande berörde, nämligen att Kungl. Maj:t i lagen fått generell bemyndigande att under lagens giltighetstid i dispensväg medgiva alla de undantag från lagens påbud, som kunna anses föranleda »synnerliga skäl». Man synes hava all anledning förmoda, att om, förhållandena skulle utveckla sig ogynnsamt för rederinäringen man kan påräkna, att regeringen kommer att i mån av behov begagna sig av den säkerhetsventil, som inrymmer i förevarande klausul. Denna gör sålunda enligt mitt förmenande vådan av ett bifall till lagens prolongering mindre än vad eljest skulle varit fallet.

Lagrådet har också sagt, att det enligt dess förmenande icke vore skäl att nu giva sig in på några jämkningar i lagen utöver vad av Kungl. Maj:t föreslagits, utan att man borde taga lagen i övrigt, som den är.

Vad de internationella förhållandena angår, visar väl ändå den tabell, som är intagen i utskottets utlåtande å sid. 8, att de arbetstider för sjöfolket, som — låt vara att de för flertalet länders del icke äro grundade på lagbestämmelser — nu i allmänhet finnas, icke innebära hårdare band på sjöfarten hos oss, gent emot andra nationer, fränsett Förenta staterna, varest i fråga om arbete i hamn längre arbetstid synes råda. De länder, som hava lagstiftning å området, äro också, såsom tabellen visar, något flera, än utskottets vice ordförande antydde, ty jämväl i Tyskland har man en lag i ämnet och i Finland håller man på att behandla förslag till sådan.

Nu tror jag för min del, att det ingalunda är osannolikt, att det kan behövas ändringar i denna lag under den kommande provisorieperioden å tre år. Kommerskollegium har emellertid direkt genom författning fått sig ålagt att ständigt hålla ett vaksamt öga på verkningarna av lagen och, så framt det visar sig behov av en ändring, framställa förslag därom. Vidare är det ordnat så, att kommerskollegium vid handläggning av hithörande ärenden biträdes av sakkunniga, utsedda på kommerskollegii förslag av Kungl. Maj:t för vissa år och representerande både rederinäringen och de särskilda befattningshavaregrupper, det gäller.

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.
(Forts.)

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

Jag tror därför, att om man tager hänsyn till alla förhållandena, å förevarande område faran av att förlänga denna lag skall visa sig icke vara så stor, som utskottets vice ordförande antydde. Jag håller före, att även om man måste stå något spörjande inför huru utvecklingen å detta område kommer att bliva, överbäggande skäl dock tala för att man tills vidare ställer sig på den nuvarande ståndpunkten genom att ännu några år bibehålla lagstiftningen å området och så avvaktar, huru det kommer att utveckla sig.

Greve Spens var inne på en speciell punkt i lagen och gjorde ett ändringsyrknade beträffande 1 § i utskottets förslag. Jag vill på den punkten säga, att jag därutinnan är i varje fall övertygad om att den med Kungl. Maj:ts proposition sammanfallande mening, som greve Spens uttalade sig för, icke har sakskalet för sig. Jag kan inom parentes meddela, att inom utskottet gjordes av dess vice ordförande, som också står på avslagslinjen, gällande, att om lagen skulle antagas, så nog föreföll det honom, som om å den av greve Spens berörda punkten skälet talade för den av utskottet därutinnan i strid med Kungl. Maj:ts förslag förordade linjen. Det är nämligen så, att dessa enda maskinister och enda styrmän, om vilka fråga är, i viss utsträckning varit föremål för dispenser, och är detta förhållande, som närmast åberopats såsom skäl för Kungl. Maj:ts förslag att för dem stadga ett generellt undantagande från lagens tillämpning. Men då man lät undersöka förhållandet, fann man, såsom utskottsutlåtandet visar, att dispensererna icke omfattade mera än 8 å 9 procent av dessa kategorier av befäls personer, och har det vid sådant förhållande senast i dag för mig av vederbörande, som lagt hand vid propositionens utarbetande, bekräftats, att hade man vetat detta, skulle i förslaget icke hava föreslagits någon ändring å denna punkt. Jag tror sålunda icke, att den ståndpunkt, som greve Spens härutinnan intager bör av kammaren följas.

Jag nödgas emellertid för egen del, efter samråd med medlemmar av utskottet, göra ett ändringsförslag på en punkt av utskottets hemställan. Det är i sin mån ett bevis på vilka vanskligheter det erbjuder att på enskilt initiativ företaga ändringar i denna lag. Vi hade inom utskottet den meningen, att ehuru från kommerskollegium och de sakkunniga starka skäl anförts för vissa detaljändringar, vore det klokast att, såsom ock propositionen förutsatte, taga lagen, sådan som den nu är avfattad bl. a. därför att dessa ändringar endels hängde ihop med den såsom önskelig avsedda omformuleringen av lagen. Men vi ansågo tillika, att på de punkter, där motionsvis framstälts vissa ändringsförslag, vi vore skyldiga att pröva dessas riktighet, och då funno vi den anmärkning riktig, som av herr Lövgren m. fl. framstälts beträffande 12 §, att nämligen dess 1 moment ej gav ett tydligt uttryck för den tanke, som däri innefattades. Vi gjorde därför i samråd med vederbörande ämbetsverk ett försök att finna en omformulering i anslutning till motionärens framställning. Emellertid är det icke fritt för, att det vid närmare granskning visar sig ligga en viss fara i den av utskottet föreslagna lydelsen. Om de s. k. ankomst- och avgångsdygnen ligga in-

till varandra, torde det nämligen med utskottets formulering icke vara någonting, som utesluter att det å nämnda båda dagar kan påläggas vederbörande sjöfolk en längre arbetstid än som med nuvarande avfattning av lagrummet möjliggöres. Det syfte, man velat främja med ändringen kan således, i visst hänseende direkt motverkas; och jag nödgas därför påyrka, att man även å denna punkt ställer sig på ståndpunkten att nu låta lagen vara som den är och att alltså i lagens första stycke liksom i dess text vad som säges om och gäller 12 § 1 mom. måtte utgå.

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. (Forts.)

Jag tillåter mig alltså framställa yrkande om bifall till utskottets hemställan med denna modifikation.

Herr Hansson, Sigfrid: Herr greve och talman! Jag kan inte hjälpa, att det föreföll mig, som om herr von Sydow ville litet ironiskt göra en jämförelse mellan denna lag och åttatimmarslagen på så sätt, att han gjorde gällande, att de sociala synpunkter, som från vårt håll framförts till förmån för den senare, inte gärna kunde anföras såsom skäl för den föreliggande. Han nämnde någonting om, att det hade framhållits såsom ett motiv för åttatimmarslagen, att en reglering av arbetstiden vore nödvändig och önskvärd, därför att arbetarna i fabriken arbetade under ohygieniska förhållanden, i heta arbetslokaler, under tröttande luftförhållanden, bland slamrande maskiner o. s. v. vilket i viss mån skulle kunna vara en motivering för en begränsning av arbetstiden. Därjämte hade ju från vårt håll framhållits, att man ville med en begränsning av arbetstiden bereda arbetarna möjlighet att såsom medborgare skaffa sig den utbildning och skolning, som det ur alla synpunkter är nödvändigt för medborgarna att tillägna sig i största möjliga grad. Herr von Sydow menar tydligen, att sjömännen ingalunda arbeta under sådana förhållanden som de nämnda och att de inte gärna kunna ha någon glädje av att förfoga över tid till utbildning och studier.

Jag förstår så innerligt väl herr von Sydows önskan att kasta ett löjets skimmer över ifrågavarande lagstiftning med en sådan jämförelse, men jag tror ändå, att herr von Sydow bedömt sjöfolkets arbetsförhållanden oriktigt. Man fick nästan den uppfattningen av herr von Sydows uttalanden, att lagens motståndare anse sjömännens arbete vara något rent av idealiskt. I själva verket torde förhållandena ombord på våra stora fartyg, särskilt ombord på ångfartygen, vara helt annorlunda. Det är alldeles säkert så på detta arbetsområde, liksom på ett flertal andra, att arbetet är ganska ansträngande och hårt. Herr von Sydow nödgades ju också medgiva, att särskilt beträffande maskinister och eldare hade arbetstiden förut varit mycket lång. Men även beträffande däcksfolket förhåller det sig alldeles säkert så.

Frågan om behovet för denna arbetargrupp att få tillfälle till studier tror jag inte, man kan avfärda utan vidare. Det förhåller sig utan tvivel så, att sjöfolket gärna vill försöka utbilda sig lika väl som andra människor. Jag tror också, det finns ett direkt behov för de yngre och även för de äldre bland dem, som fara till sjöss, att få någon tid över

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

för studier och förströelser. Jag kan också erinra om, att från sjöfolksorganisationernas sida har man på senare år lagt sig särskilt vinn om att tillgodose detta behov hos sjöfolket. De ha sålunda upprättat vandringsbibliotek för personalen på fartygen och ha framställt krav till redarna att de å fartyget skulle tillhandahålla litteratur.

Vidare är det ju alldeles oriktigt att göra en jämförelse mellan åttatimmarslagen och denna lagstiftning, ty man kan strängt taget inte tala om någon åttatimmarsdag för sjöfolket. Om herrarna besvara sig med att kasta ett öga på den tabell, som finns på sidan 8 i utskottets utlåtande, skola ni finna, att arbetstiden enligt lagen är mycket, mycket längre än 48 timmar i veckan. Till sjöss är den för däcksmanskapet 84 timmar per vecka, för maskinmanskapet 56 och för kökspersonalen 84. I hamn skulle arbetstiden visserligen begränsas till 48 timmar för däck- och maskinpersonalen, men den utgör 72 timmar för kökspersonalen. Beträffande ankomst till och avgång från hamn har föreskrivits 12 timmars arbetsdag för däck- och kökspersonalen och 8 timmar för maskinpersonalen. Emellertid förhåller det sig väl ändå så, att den största delen av arbetstiden för sjöfolket är förlagd till sjöss, och att man följaktligen kan säga, att denna lagstiftning egentligen begränsat arbetstiden för det stora flertalet ombord på fartyg arbetande endast till 84 timmar per vecka. Man kan följaktligen knappast säga, att lagstiftningen visat för stort tillmötesgående mot sjöfolket. Jag tror tvärtom, att man kan säga, att om man skulle gå emot denna lagstiftning, borde man göra det därför, att det är — om uttrycket tillåtes mig — en skam för ett land att ha en lag, där man fastslår en minimiarbetstid av 84 timmar per vecka.

Utskottets ärade ordförande har redan påpekat, att lagstiftning finnes på detta område icke blott i Norge och Frankrike utan även i andra länder. I de länder sjöfolkets arbetstid icke reglerats medelst lagstiftning, ha avtal träffats mellan arbetsgivarnas och arbetarnas organisationer om en arbetstid, som i flera länder avsevärt understiger den arbetstid, som här är lagfäst. Jag hänvisar härvidlag ånyo till tabellen i utskottets utlåtande.

Jag begärde egentligen ordet för att bemöta greve Spens. Han gjorde en jämförelse mellan verkmästarna inom fabriksindustrien, inom de vanliga arbetsområdena, och s. k. ende maskinister och styrmän, och han menade, att det fanns mycket, som talade för att det borde göras undantag från arbetstidslagen för sådana styrmän och maskinister, liksom man gjort för verkmästarna. Jag äger visserligen ringa kunskap om arbetsförhållandena ombord på fartyg, men vågar hålla före, att styrmännen och maskinisternas arbete är betydligt mera krävande än verkmästarnas arbete. Verkmästarnas arbete i en fabrik eller verkstad består ju huvudsakligen i att organisera arbetet och övervaka arbetarna, medan, åtminstone på en del smärre fartyg, styrmännen och maskinisterna måste mer eller mindre direkt deltaga i arbetet. Jag kan inte hjälpa, att jag tycker, att det är orimligt att kräva, att dessa enda maskinister och enda styrmän skola undantagas från denna lagstiftning. De

fakta, som anförts i herr Lövgrens m. fl. motion ge icke stöd för ett sådant krav. I motionen åberopas en utredning, som verkställdes så sent som 1922. Utredningen omfattade maskinister och styrmän vid sexton rederier och gav till resultat, att arbetstiden för styrmän i regel var 126 timmar per vecka och för maskinister 99 timmar. Det kan icke gärna vara oriktigt, att samhället inskrider och försöker begränsa arbetstiden för en lönetagaregrupp, som har så lång arbetstid.

Ang. fortsatt tillämpning av lagen om arbetstiden å svenska fartyg. (Forts.)

Nu förhåller det sig ju emellertid så, att det kan lämnas dispens från lagens tillämpning. Sådan har också beviljats i ett mycket stort antal fall, särskilt beträffande säsongfartygen, skärgårdsbåtar o. s. v., där s. k. ende maskinister och ende styrmän blivit undantagna. Nu kan man visserligen invända, att eftersom dispenser förekommit i så stor utsträckning, kan man ju lika väl göra ett generellt undantag. Med dispensförfarandet vinner man emellertid den fördelen, att vederbörande kunna föreskriva vissa bestämmelser såsom villkor till arbetstagarnas fördel. Med dispensererna har ju också hittills följt skyldighet att bevilja visst antal fridagar och viss övertidsersättning. Greve Spens hyser tydligen den uppfattningen, att arbetstiden bör vara obegränsad och menar förmodligen också att någon ersättning för övertidsarbete icke bör förekomma för dessa kategorier. Nu tror jag för min del, att även om det är en from önskan från dem, som ha intressen inom rederinäringen, att man skall kunna utnyttja styrmän och maskinister i oändlighet utan att betala någon övertidsersättning, ha dock styrmännens och maskinisternas organisationer numera möjlighet att sörja för att övertidsersättning tillförsäkras dessa befattningshavare, även om man undantager den från lagstiftningen.

I detta sammanhang vill jag göra en liten anmärkning mot vad greve Spens antydde, att med de nuvarande bestämmelserna skulle maskinister och styrmän frestas att på ett ohederligt sätt gynna sig själva och den underlydande personalen ifråga om övertidsarbetets anordnande, varvid rederierna skulle bli skinnade. Jag undrar ändå, om man har rätt att göra en dylik insinuation emot en kår i samhället, som man icke har anledning misstänka för sämre moral än andra. För min del tror jag, att dessa löntagares plikttröhet är lika stor, vare sig de stå under lagen eller inte, och jag kan icke vara med om att på det sättet klassificera en viss grupp av medborgare.

Jag skall emellertid inte längre uppehålla mig vid denna sak utan nöja mig med att instämma i det yrkande, som utskottets ordförande gjort. Jag kan icke på rak arm avgöra, huruvida 12 § i utskottets förslag är behäftad med det fel, som antytts, men jag litar obetingat på utskottets ärade ordförande.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att i avseende å den nu föredragna punkten framkommit följande yrkanden: 1: o), av herr *Petrén, Bror*, att vad utskottet hemställt skulle bifallas med den ändring i lagförslaget, att de å sid. 15 i det tryckta utlåtandet förekommande orden »12 § 1 mom.» och till följd därav jämväl den

Ang. fortsatt
tillämpning
av lagen om
arbetstiden å
svenska
fartyg.
(Forts.)

å sid. 15 upptagna texten till 12 § 1 mom. utelämnades; 2:o), av greve Spens, att Kungl. Maj: ts ifrågavarande proposition skulle bifallas oförändrad; samt 3:o) att utskottets hemställan skulle avslås.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare enligt berörda yrkanden; och förklarade herr talmannen sig anse propositionen på bifall till herr Bror Petréns yrkande vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav och sedan till kontraproposition därvid antagits avslag, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i punkten A av sitt utlåtande nr 30, med den av herr Bror Petréns under överläggningen föreslagna ändring, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan.

Vid slutet av den häröver anställda omröstningen befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 52;

Nej — 12.

Punkten B.

Kammaren beslöt, att motionerna nr 231, 232 och 233 i andra kammaren — motionen nr 233 i vad densamma hänförde sig till det i propositionen innefattade lagförslaget — skulle anses besvarade genom kammarens föregående beslut.

Punkten C.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo och lades till handlingarna jordbruksutskottets memorial nr 58, med överlämnande till riksdagen av förteckning över försålda kronoegendomar.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 2 B, till Konungen angående regleringen för budgetåret 1923—1924 av utgifterna under riksstatens andra huvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 264, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1923—1924 för viss personal inom den civila statsförvaltningen, i vad avser pensions- och indragningsstaterna;

nr 265, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare, i vad avser elfte huvudtiteln;

nr 266, i anledning av väckta motioner angående beredande av tillfälligt lönetillägg åt professorerna vid Uppsala och Lunds universitet m. fl., i vad avser elfte huvudtiteln;

nr 267, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dyrtidstillägg åt f. d. befattningshavare i statens tjänst m. fl. pensionärer; samt

nr 268, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dyrtidstillägg åt pensionsberättigade änkor och barn efter befattningshavare i statens tjänst m. fl.

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 269, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av förordningen om kommunalstyrelse på landet den 21 mars 1862 m. m., i vad propositionen avser förslag till lag om ändrad lydelse av 18 § i lagen om fattigvården den 14 juni 1918;

nr 270, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 9 § i lagen den 2 juli 1915 angående anskaffande av hästar och fordon för krigsmaktens ställande på krigsfot (hästutskrivningslag);

nr 271, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av § 12 i lagen den 31 maj 1889 angående dövstumundervisningen; samt

nr 272, i anledning av väckta motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t angående ändring i lagen om skyddskoppypning, avseende medgivande i vissa fall av undantag från ympningsplikten.

Anmäldes och bordlades

bankoutskottets utlåtande nr 72, angående förordnande för en tjänsteman å riksdagens vicevärd- och tryckeriexpedition; samt

andra lagutskottets utlåtande nr 31, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående underlättande i vissa fall av avsöndring utav mark från ecklesiastikt löneboställe till tomt.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kamraren åtskildes kl. 4,07 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Torsdagen den 31 maj e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr andre vice talmannen.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 277, till Konungen i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till förordning om vissa ändringar i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrivning.

Anmälades och godkändes särskilda utskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 278, i anledning av Kungl. Maj: ts propositioner med förslag till skogsvårdslag och förslag till lag angående vård av kommunsskogar, sockenallmänningsskogar samt vissa stiftelsers, föreningars och sällskapsskogar, jämte i dessa ämnen väckta motioner;

nr 279, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av § 5 i förordningen den 21 december 1857 (nr 59 sid. 1) om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 280, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till förordning angående skogsvårdsstyrelser ävensom i ämnet väckta motioner;

nr 281, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 4 och 5 §§ i förordningen den 11 oktober 1912 (nr 275) om skogsvårdsavgift;

nr 282, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 46 § i lagen den 11 oktober 1912 om skogsaccis och om virkestaxering; samt

nr 283, i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till lag angående skyddsskogar.

Anmälades och bordlades

sammansatta bevillnings- och första lagutskottets memorial nr 8 (nr 6), med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande (nr 3) i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till lag om straff för olovlig varuinförsel m. m.; och

första lagutskottets memorial nr 23, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande första lagutskottets utlåtande nr 21 i anledning av Kungl. Maj: ts proposition med förslag till brandstadga ävensom i ämnet väckta motioner.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 8,07 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.
