

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1924.

Första kammaren.

Nr 32.

Onsdagen den 30 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 24 innevarande månad.

Anmälades och bordlades

konstitutionsutskottets utlåtande nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 199 angående godkännande av ett mellan Sverige och de Socialistiska Sovjetrepublikernas Union avslutat handelsavtal;

statsutskottets memorial nr 57, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut angående höjda stipendier åt elever vid folkskoleseminarier;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 35, i anledning av väckta motioner om skrivelse till Konungen rörande åtgärder i syfte att ombilda Jordbrukarbanken till en verklig jordbrukets bank m. m.;

nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till materiell för det fysikalisk-kemiska laboratoriet vid universitet i Uppsala m. m.;

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa understöd och pensioner, att utgå av postmedel eller trafikmedel;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare medel till gäldande av statens anstalts för pensionering av folkskollärare m. fl. förvaltningskostnader; och

nr 41, i anledning av vissa framställningar rörande pensioner och understöd; samt

andra lagutskottets utlåtande nr 20, i anledning av väckt motion om viss ändring i lagen om understödsföreningar.

Föredrogs herr *Lindhagens* anhållan att få till hans excellens herr ministern för utrikes ärendena framställa spörsmål angående åtgärder från regeringens sida till upprätthållande av nationalitetsprincipen m. m.

Herr talmannen hemställde, huruvida kammaren medgäve, att ifrågavarande spörsmål finge framställas; och förklarade herr talmannen sig finna denna fråga vara med övervägande ja besvarad.

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

*Första kammarens protokoll 1924. Nr 32.*

*Anhållan att få framställa interpellation ang. åtgärder till nationalitetsprincipens upprätthållande.*

Anhållan att  
få framställa  
interpellation  
ang. åtgärder  
till nationali-  
tetsprincipens  
upprätt-  
hållande.

Den, som bifaller herr Lindhagens ifrågavarande anhållan att få till hans excellens herr ministern för utrikes ärendena framställa vissa spörsmål, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles ej nämnda anhållan.

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

Ja — 18;

Nej — 82.

Herr *Lindhagen* begärde nu ordet.

Herr **talmannen** yttrade: Herr Lindhagen har begärt ordet, som jag antar, för att yttra sig om det beslut kammaren nyss fattat. Jag anser mig emellertid icke omedelbart kunna villfara denna hans begäran. Då kammaren vägrar en interpellation, sker detta naturligtvis, därför att kammaren av någon anledning anser det ämne, som interpellationen berör, för det dåvarande icke böra i kammaren diskuteras. Detta vinner ju också stöd därav, att enligt ordningsstadgan beslut om interpellationsvägran skall fattas utan föregående överläggning. I frågan åter huruvida diskussion rörande interpellationsvägran kan ske omedelbart efter det beslut i ämnet av kammaren fattats, har praxis onekligen varit något vacklande, och frågan är rätt kinkig att avgöra. För min del anser jag emellertid, att sådant icke bör få äga rum. Om man medgäve interpellanten att tala, så kunde det uppstå en överläggning i själva sakfrågan, ty jag kunde ju då icke heller vägra även andra talare att yttra sig, och på det sättet kunde syftet med kammarens beslut helt och hållet kringgås och omintetgöras.

Emellertid är det ju en gammal praxis här i kammaren, som även åtminstone i någon mån vinner stöd av grundlagens ordalydelse, att då föredragningslistan är genomgången, varje ledamot äger att yttra sig i vilken fråga han vill, blott han icke framställer något yrkande. Jag vill därför icke för närvarande för det ändamål, som jag antager, att herr Lindhagens begäran avser, lämna honom ordet, men kommer att vid plenums slut uppropa honom.

Herr **Lindhagen**: Jag måste ju finna mig i detta herr talmannens uttalande, och jag vill därför endast tillkännagiva, att jag vid plenums slut också ämnar att begära ordet. Då kommer jag även att begagna mig av min rätt jämlikt § 52 riksdagsordningen att yttra mig om lagligheten av allt, som sig inom kammaren tilldrager.

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 26, i anledning av väckta motioner med förslag till lag angående fartygs bemanning m. m.

Första lagutskottet hade till behandling förehäft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 43 i första kammaren av herr *Lindley* m. fl. och nr 71 i andra kammaren av herr *Lövgren* m. fl.

I motionerna, vilka voro lika lydande, hade hemställts, att riksdagen måtte för sin del antaga ett vid motionerna fogat förslag till lag angående fartygs bemanning ävensom, därest detta bifölles, ett likaledes vid motionerna fogat förslag till lag angående läkarintyg för sjöfolk.



Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

Den som tog upp frågan på nytt var chefen för justitiedepartementet år 1913. som ansåg, att man borde taga under övervägande ytterligare föreskrifter till tryggande av behörig bemanning. Detta uttalande gjordes i sammanhang med frågan om ändringar i sjölagen vid föredragning i statsrådet av det då föreliggande kommittéförslaget i ämnet. Vidare kom emellertid icke ärendet då, men med anledning av den proposition med förslag till ändringar i sjölagen, som framlades vid 1914 års senare riksdag, väckte herr Lindley en motion om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag till bemanningslag. Det särskilda utskott, som behandlade saken, anförde emellertid, att en sådan förordning borde i administrativ väg utfärdas, och riksdagen avslög motionen.

Härnäst upptogs frågan av justitieombudsmannen 1918. Han skrev till Kungl. Maj:t och hemställde om en gemensam skandinavisk lagstiftning på området. Då hade emellertid redan skeppstjänstkommitterade blivit utsedda. och det var de, som togo hand om frågan och utarbetade ett förslag till en bemanningsskala. Det är deras bemanningsskala och deras lagförslag, som nu ha framförts i den motion, som här föreligger till riksdagens avgörande.

Över skeppstjänstkommitterades förslag ha hörts åtskilliga myndigheter och bland dessa även kommerskollegium. Kommerskollegium, som är den mest sakkunniga centrala myndigheten på detta område, ställer sig i hög grad kyligt till tanken på att vi skulle införa en bemanningslag. Emot kommitténs förslag anför styrelsen till en början, att den undersökning, som skeppstjänstkommitterade företagit, skett vid en tidpunkt, då arbetstidslagen icke tillämpades, och man måste ju fasthålla vid att förhållandena genom denna lag blivit helt annorlunda än dessförinnan. Arbetstidslagen har ju på ett synnerligen kraftigt sätt ingripit i fråga om skeppstjänsten ombord, och det är alldeles uppenbart, att man icke får döma efter de förhållanden, som rådde före denna lags införande, då man vill avgöra frågan, huruvida en bemanningslag skall vara erforderlig.

Sedan är att konstatera, att kommerskollegium på ett mycket kraftigt sätt framhåller, att man under senare tid icke har påträffat något fall, då underbemanning kunnat anses vara orsaken till någon olycka. Att efter detta bestämda uttalande av kommerskollegium komma och säga, att erfarenheten lärt oss, att vi behöva en ny bemanningslag, synes alltså vara att gå emot den första sakkunniga myndighet vi hava.

Vidare betonar kommerskollegium, att införandet av en bemanningslag skulle hava till följd, att vederbörande rederier under alla förhållanden nödgades anställa det antal personer, som de enligt bemanningslagen voro skyldiga att hålla. Detta skulle taga bort intresset för införande av arbetsbesparande metoder för att minska behovet av den dyrbara mänskliga arbetskraften. Vad man än gör, måste man ha så många man ombord, som lagen föreskriver!

Slutligen säger kommerskollegium, att ett införande av en bemanningslag i dessa tider, då sjöfartsnäringen befinner sig i en verklig depressionstid, icke kan vara annat än synnerligen olämpligt. Jag tror, att vi ha klart för oss litet var, att rederinäringen just nu lider under en synnerligen stark depression, och att nu underkasta den en sådan belastning, som införandet av en bemanningskala skulle medföra, vore väl allt annat än lyckligt.

Något välvilligare än kommerskollegium ställer sig socialstyrelsen. Men även den säger, att man, innan man tager upp denna fråga till avgörande, måste företaga en överarbetning av skeppstjänstkommitterades förslag.

Det var huvudsakligen dessa skäl, som handelsministern, då ärendet förelåg till behandling i höstas, åberopade, då han förklarade, att enligt hans åsikt en sådan här bemanningslag varken vore behövlig eller nyttig och att han därför icke kunde biträda skeppstjänstkommitterades förslag.

Nu ha i stället i båda kamrarna framlagts en motion, vari det rent av föreslås, att riksdagen för sin del skulle antaga det av skeppstjänstkommitterade

utarbetade förslaget med några av motionärerna vidtagna ändringar. Detta har likväl varit något för starkt för utskottet, och man har i stället åtnöjt sig med att hemställa om en skrivelse med anhållan om att det skulle utarbetas bestämmelser i ämnet.

Ser man nu på utskottets motiv, så bör det vara mycket svårt att påstå, att de verka vidare starka. Utskottet säger visserligen, »att tillfredsställande garantier saknas för att fartyg förses med besättningar, som beträffande utbildning och erfarenhet fylla nödiga kvalifikationer», och förklarar, att »anledning saknas icke att befara, att under depressionstider en viss benägenhet skall göra sig gällande att ersätta mera kvalificerade sjömän med billigare arbetskraft». Men något bevis för detta påstående lämnas icke alls. Utskottet kan icke åberopa något fall, då ett sådant förhållande blivit konstaterat. Sedan heter det, att i fråga om bemannings storlek förhållandena visserligen torde ställa sig något gynnsammare efter arbetstidslagens införande, men utskottet tycker i alla fall, att »närmare bestämmelser, som direkt äro inriktade på att förebygga underbemanning, hava en uppgift att fylla». Man bör jämföra detta med kommerskollegii bestämda förklaring, att kollegium icke i något fall kunnat konstatera, att underbemanning varit anledningen till någon olycka till sjöss under senare år.

Utskottet omnämner därefter anmärkningen, att en lag som denna skulle vara ägnad att försvåra hänsynstagandet till teknikens utveckling och införandet av förbättrade arbetsanordningar samt att rederinäringen skulle bliva oskäligt betungad, och erkänner, att dessa synpunkter otvivelaktigt kräva allvarligt beaktande, samt uttalar, att man bör framgå med nödig varsamhet. Det heter på ryttarspråket, att när man rider, skall man ge och ta i förhållande till hästen, och det är just vad utskottet här gjort. Det ger ena ögonblicket en vänlighet åt sjöfartsnäringen och rederirörelsen, men så tar det igen alltsammans och vill ha igenom en bemanningslag.

Nu vill utskottet icke hava en lag utan en administrativ förordning och anser också, att denna administrativa förordning skall innehålla dispensbestämmelser, så att man skulle kunna medge undantag. Vidare tycker utskottet, att det skulle vara utmärkt att ha sådana här bestämmelser, ty då skulle samtliga svenska redare bliva likställda. Att de skulle bliva likställda på det sättet, att de alla bliva underlägsna i konkurrensen med utlandet, aktar sig utskottet för att påpeka.

Utskottet medger emellertid, att man bör skaffa sig ytterligare sakuppgifter, innan man går vidare. Det kommer förmodligen att sägas, att detta är ett mycket beskedligt avfattat skrivelseförslag och att det inte kommer att bliva avgörande för frågans öde, ty utskottet vill, att riksdagen skall höras ännu en gång, innan förordningen utfärdas. De som försvara utskottets förslag komma antagligen att framhålla, att skrivelsen icke binder riksdagen och att den är formulerad på ett så ofarligt sätt. Men jag frågar kammaren själv, om icke kammaren har erfarenhet av, att sådana beskedliga skrivelser binda riksdagen i alla fall. Framlägges det sedermera ett förslag till bemanningslag, kommer det att sägas här: »Vi ha en gång skrivit, och nu få vi lov att taga detta.» Jag skulle kunna uppräknat åtskilliga fall, då kammaren synnerligen ångerfull varit med om att taga lagar, därför att man en gång skrivit därom i hastigheten. Det förefaller mig, som om man borde betänka sig mer än en gång, innan man avlåter en skrivelse på detta sätt. För min del finner jag varje tanke på en bemanningslag under nuvarande förhållanden vara alldeles onödig, då en sådan är obehövlig och endast skulle verka tyngande på rederinäringen, vilken näring i dessa tider arbetar under mycket tryckta förhållanden och säkerligen skulle komma i en mycket prekär situation, om man ökar de bördor, som redan nu vila på den.

*Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)*

Lagförslag  
ang. fartygs-  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

Av dessa skäl ber jag, herr talman, att i enlighet med den av mig m. fl. av-  
givna reservationen få hemställa om avslag å utskottets förslag.

**Herr Åkerman:** Herr greve och talman! Jag skall be att få yrka bifall till utskottets hemställan om skrivelse till Kungl. Maj:t. Det är mycket riktigt, som den föregående ärade talaren erinrat, att det varit ett ganska intensivt lagstiftningsarbete på detta område under de sista åren, men vi måste ju besinna, att den av honom omtalade lagstiftningen dock spänner över en tid av icke mindre än 12 år. Tager man således den omständigheten i betraktande, så kan man ju ändå icke säga, att lagstiftningsarbetet varit överforecrat.

Nu är det för resten så med all social lagstiftning — ty dit måste man räkna detta ärende — att det klagas ju varje gång något sådant är i fråga över att den ifrågavarande näringen kommer att bliva hämmad i sin utveckling och att arbetsgivarna komma att leva under besvärliga förhållanden. Så har det sagts varje gång något sådant lagstiftningsproblem förevarit, och så säges det ju också nu. Tiden är heller aldrig riktigt passande. Om det väckes ett förslag under en tid av högkonjunktur, säges det, att det visserligen är högkonjunktur, men att vi icke veta, huru länge denna kommer att räcka och att det därför icke är värt att göra något åt saken. Väckes det ett sådant förslag under depressionstider, så pekar man på detta och säger, att det icke går för sig att komma med ett sådant förslag då. Det passar egentligen, enligt åtskilligas mening, aldrig att komma med ett sådant förslag.

Nu har den föregående ärade talaren åberopat kommerskollegium såsom vår högsta auktoritet på detta område, och jag vill ingalunda bestrida, att kommerskollegium är en mycket sakkunnig myndighet. Men jag kan dock icke finna, att de skäl, som kommerskollegium här har åberopat, äro hållbara. Det talas om, att man icke kunnat påvisa en enda sjöolycka, som varit beroende på underbemanning. Ja, det är mycket bra det, men det är nog så att underbemanningen såsom orsak till en sjöolycka undandraget sig kollegiums bedömande. Om en sjöolycka inträffar, är det ganska naturligt, att det kan möta stora svårigheter att konstatera, att den berott på underbemanning, och de, som just äro i tillfälle att lämna upplysning i den frågan, nämligen befälet och besättningen, ha ganska svårt att kunna lämna fullt objektiva uppgifter i sådana ärenden. Särskilt befälhavarna kunna ofta vara ängsliga för sin framtida existens och vilja icke gärna precis gå emot sitt rederi. Det är ju något ganska mänskligt. De hava en svår mellanställning mellan rederi och manskap, och därför vore det av stort värde för fartygsbefälhavarna, om det verkligen kunde bliva en bemanningslag. Jag vill erinra om, att Sveriges fartygsbefäls förening till utskottet ingivit en skrivelse, som är åberopad i ingressen till utskottets utlåtande, i vilken skrivelse de på det varmaste förorda, att denna lagstiftning må komma till stånd. År 1916 hade vi ett mycket vidlyftigt yttrande av samma förening, där den på ett synnerligen ingående sätt framlade sina skäl, varför den ansåg, att en sådan bemanningslag borde komma till stånd. Yttrandet är så vidlyftigt, att jag icke skall upptaga kammarens tid med att citera det, men jag vill hava erinrat om att det redan år 1916 förelåg ett sådant yttrande.

Nu har det sagts, att man får vara försiktig med hänsyn till konkurrensen med utlandet. Men, mina herrar, vi få icke glömma, att Norge, som ju är det land, som närmast bör intressera oss härvidlag, redan år 1918 antagit en bemanningsskala. När man ser det, så behöver man icke precis, tror jag, hava någon oro för att icke Sverige också skulle kunna åstadkomma något liknande och finna sig väl därav. Det är också att observera, att en hel del av den utländska lagstiftningen gått i samma riktning, så att det skulle väl nära nog kunna sägas, att Sverige skulle vara efterblivet, om vi icke här vidtog samma åtgärder. En del av de utländska bestämmelserna i sådant syfte komma ju till tillämpning i utri-

kesfarten och det skulle vara ganska generande för Sverige, om vi saknade dessa bestämmelser.

Skeppstjänstkommitterade hava ju i sitt betänkande uppräknat alla de skäl, som de anse tala för en sådan bemanningslag som denna. Jag skall bara nämna några ord om deras allmänna resonemang. De säga: »Det torde icke av någon kunna jävas att det mål, varom både det allmänna och de olika enskilda intressena borde kunna enas, nämligen en till såväl kvantitet som kvalitet behörig bemanning å fartyg, säkrast och bäst torde vinnas genom uttryckliga bestämmelser angående visst antal av besättningen, indelat efter olika tjänsteförrättningar ombord, om dessa bestämmelser noga anpassas efter respektive på saken inverkan förhållanden samt fullständigas med stadganden om viss utbildning som villkor för utövande av de olika tjänsterna ombord. Inryckas vidare i författningen nödiga dispensbestämmelser och gives åt densamma den karaktär, att den utan större tidsspilla och omgång kan underkastas de ändringar, som må betingas av de ändrade förhållanden, varunder sjöfarten och sjömansyrket kunna komma att utövas, torde den av sjöfartssäkerhetskommittén uttryckta farhågan, att en dylik skala skulle bliva till hinder för utvecklingen, få anses avlägsnad.»

Det har vidare här åberopats arbetstidslagen och att den skulle åstadkomma den verkan, att en sådan bemanningslag skulle vara onödig. Jag tror icke det. I varje fall får man observera, att den ena sidan av saken, kvaliteten av sjöfolket, icke beröres av arbetstidslagen. Det är nog samt bekant, att det varit en tendens i vår svenska sjöfart att använda så ungt folk som möjligt, och att detta har haft till påföljd, att sjömännen, då de blivit fullt befarna, i stor utsträckning hava vänt sig till utländska skepp.

Nu har ju herr Hederstierna huvudsakligen åberopat de av den nuvarande handelsministern anförda skälen, varför han ställt sig avvisande mot att få fram en lagstiftning på basis av skeppstjänstkommitterades förslag. Det är ju en ren ståndpunkt, och den kan man förstå även om man icke delar den. Jag har däremot mycket svårare att förstå den andra gruppen av reservanter, som vill göra gällande, att det förhållandet, att vi icke anse oss i stånd att nu taga detta vidlyftiga lagförslag, som motionärerna yrka bifall till, skulle vara en inkonsekvens ifrån vår sida, och att vi då icke böra inlåta oss ens på en skrivelse. Det är ett resonemang, som jag icke kan fatta. Det har hänt upprepade gånger, att man godkänt själva principen, men sagt, att frågan är av så invecklad natur och tarvar sådan ytterligare utredning beträffande detaljerna, att man därför icke vågar taga ett lagförslag på rak arm utan begär en överarbetning av detsamma. Det kan man icke kalla för någon inkonsekvens och det har, som sagt, hänt upprepade gånger förut att man gjort så.

Den lagstiftning, som det nu är fråga om, berör dock en arbetargrupp på omkring 26,000 personer, och den berör icke bara denna arbetargrupp utan även alla de människor, som skola färdas på sjön. Jag anser, att det är av största vikt att något här göres. Jag vill också nämna, att de arbetare, som det här är fråga om, hava stora svårigheter med sina organisationer. Det ligger i sakens natur, att de hava det svårare att organisera sig än andra arbetare, och därför böra de lagstiftande myndigheterna vara särskilt måna om dem.

Då nu fartygsbefälsföreningen så varmt förordar förslaget och då vårt grannland Norge även har en sådan lagstiftning, så anser jag, att det finns alla skäl för denna skrivelse, som lagutskottet föreslagit, och jag anhåller att få yrka bifall till det förslaget.

**Herr Enhörning:** Herr greve och talman, mina herrar! Här hava vi nu reminiscenserna av dyrtiden, då på grund av den ymniga penningtillgången alla möjliga lagar skulle stiftas utan tanke på om dessa kunde bli till nytta eller onyttia för framtiden! Amerika hade på allvar inträtt bland de sjöfarts-

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

idkande nationerna, och de rigorösa lagar för sjöfarten, som gällde därstädes före kriget och som omöjliggjorde Amerikas utveckling på sjöfartens område, hägrade säkerligen för alla målsmän för sjöfarten. Där hade vi något att lära oss, tyckte de. Såsom exempel på förhållandet ombord å denna nations fartyg, vill jag nämna, att det till Göteborg kom en gång efter kriget, och säkerligen också många gånger sedan, ett ångfartyg med en besättning på 35 å 40 man. Det fick sig sin kajplats anvisad, luckorna skulle öppnas, men sjöfolket kunde icke göra det, ty det stred emot gällande kutym och manskap från land måste anlitas för att öppna fartygets luckor och manskap ombord stod och tittade på arbetet. Jag vill också andraga ett annat exempel. Det kom en rätt stor ångare till min goda stad, Sundsvall. Den hade lastat en del props i en stad på finska sidan och skulle gå till en annan närbelägen stad på finska sidan för att komplettera lastningen. Men kaptenen tyckte, att det var bäst, innan han gjorde detta, att gå till Sundsvall för att komplettera kolförrådet, och där gjorde han även andra rekvisitioner allt efter de amerikanska förhållandena. Han rekvirerade då första gången några hundra kycklingar. Men, mina herrar, dessa kommo ombord oplockade med den påföljd, att de måste sändas tillbaka i land för att bliva plockade. Besättningen, 25 å 30 man, kunde icke utföra sådant arbete. Fartyget kolade och blev liggande i Sundsvall 6 å 8 veckor, och räkningarnas summa steg dag för dag. Till slut måste en man ifrån The Shipping Board i New York resa över hit och taga reda på förhållandena. Vid den tiden var det en skuld på minst 150,000 kronor, som fartyget hade ådragit sig. Det blev belagt med kvarstad och fick icke avgå, förrän pengarna blevo betalade. Så förhåller det sig med de amerikanska förhållandena ombord i få ord, dessa lagar, som hägrade så ljusst för de svenska sjöfarande, och, mina herrar, under intrycket därav kom även denna skeppstjänstkommitté till stånd. I denna skeppstjänstkommitté fanns det endast en målsman för rederinäringen. Herrarna kunna väl då förstå, hur det skulle gå med sjöfartsnäringens intressen uti denna kommitté.

När resultatet av skeppstjänstkommitterades verksamhet föredrogs i statsråd den 26 oktober förra året, ansåg sig handelsministern böra uttala så starka betänkligheter bland annat lagstadgad bemanningsskala, att regeringen i likhet med den föregående fann det klokast att lägga förslaget i detta ämne åt sidan. För dessa betänkligheter hade herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet flera tungt vägande skäl att andraga. Man hade ännu icke kunnat överblicka verkningarna av det synnerligen livliga lagstiftningsarbete, som under en följd av år bedrivits på sjöfartsområdet. »För egen del får jag till en början erinra», yttrade herr statsrådet, »huruom på sjöfartens område ett synneligen livligt lagstiftningsarbete under en följd av år pågått. Den 29 mars 1912 utfärdades nu gällande befälsförordning. Under åren 1914 och 1915 tillkom det mycket omfattande lagstiftningskomplex, som avser sjöfartssäkerheten, nämligen lagen den 16 oktober 1914 om ändring i vissa delar av sjölagen, lagen av samma dag om tillsyn å fartyg, förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg samt förordningarna den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg och angående fartygs byggnad och utrustning. Vidare utfärdades den 24 oktober 1919 lag om arbetstiden å svenska fartyg jämte förordning med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av sistnämnda lag, vilka författningar prolongerats att gälla intill utgången av år 1926. Slutligen må erinras om den från och med innevarande år gällande sjömanslagen av den 15 juni 1922 jämte i samband därmed stående administrativa författningar.»

Redan detta är anledning nog, ansåg herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet, för att man »nu mera än någonsin måste noggrant pröva och överväga framkommande förslag till ytterligare lagstiftning. Härtill kommer,



att sjöfartens internationella karaktär påkallar den största varsamhet i lagstiftningsarbetet, så att icke åligganden och band påläggas sjöfartsnäringen», vilka försvåra dess under nu rådande ovissa konjunkturen redan »i och för sig ömtåliga ställning i den internationella konkurrensen». I själva sakfrågan säger statsrådet, att det »torde svårligen kunna göras gällande, att bemanningen på den svenska handelsflottans fartyg icke i allmänhet skulle motsvara de krav, som ur synpunkten av sjöfartssäkerheten med fog kunna ställas på densamma». Atminstone under senare tid hade underbemanningen icke varit påvisbar orsak till någon inträffad sjöolycka. Även fränsett den reglerande inverkan, som sjöarbetstidslagen utövade på bemanningen, syntes något verkligt behov av ytterligare bemanningsbestämmelser icke föreligga. Däremot skulle sådana medföra rätt väsentliga olägenheter. Bemanningsskalor måste nämligen, hur de än läggas, bliva »i viss mån schablonmässiga och mer eller mindre försvåra vederbörligt hänsynstagande till teknikens utveckling och införandet av sådana förbättrade arbetsanordningar, som skulle göra en reduktion av den i bemanningsskalan föreskrivna besättningsstyrkan motiverad och lämplig». Men givetvis skola alla framsteg på föreliggande område motarbetas! Vare sig behövt eller ej skola ett visst antal personer anställas ombord å fartygen.

Medan sålunda regeringen med sin ingående kändedom om tidsläget icke funnit rådligt att belasta sjöfarten med mera hämmande lagstiftning, ha några socialdemokratiska representanter i riksdagen motionerat om, att skeppstjänstkommitterades förslag till bemanningsskala måtte göras till lag. Motionen har varit föremål för vederbörlig utskottsbehandling. Visserligen finner sig utskottet icke kunna tillstyrka det föreliggande förslaget, men det föreslår likväl en skrivelse från riksdagen till Kungl. Maj:t med anmodan att Kungl. Maj:t ville taga ärendet om hand. Att bland de hundratals motioner om likt och olik, varmed riksdagen i år översvämmats, även sjöfarten skulle få sin beskärda del, var inte mer än väntat. Beskäftigheten hos våra lagstiftare har vuxit sig frodig under krigsåren. Goda konjunkture och överflöd på pengar äro närande anledning till allsköns socialt experimenterande.

Väl ha tiderna efter dessa klang- och jubeldagar avsevärt förändrats. Den nuvarande ekonomiska situationen bildar en mager jordmån för experimentell lagstiftning. Men det generar tydligen icke de verklighetsfrämmande politiskt troende, som leva i den föreställningen, att ju hårdare man binder näringsidkarna och beskär deras handlingsfrihet, desto närmare hägrar det tusenåriga riket. De undvika helst tänka sig in i, att särskilt i tider som dessa alla svårigheter, som beredas näringslivet, omedelbart och obevekligt giva sig tillkänna för alla inom detsamma arbetande, daglönare såväl som företagare. Under toppkonjunkturen efter kriget voro våra lagstiftare ännu yra av den demokratiska reformiver, som genomströmmade Europa och tog sig uttryck i en mängd konferenser om bästa sättet att ställa det gemytligt och trevligt åt oss, sedan folken upphört att slå ihjäl varandra, och segrarna i kriget skulle bygga upp ett nytt humanitärt världsrike på de Wilsonska punkterna. Uppslag till milda reformer fanns det gott om. Vad de kostade, betydde mindre. Sedelpressarna producerade pengar med berömvärd kapacitet, varutrafiken satte rekord, sjöfarten höstade in stora frakter, tonnage betalades med svindlande priser, och på stapelbäddarna arbetades för högtryck. Under dessa lysande ekonomiska förhållanden skyndade våra lagstiftare att såsom efterföljansvärt exempel gå i spetsen med lagstadgad åtta timmars arbetsdag och en särskild arbetstidslag för fartyg. Och för att den svenska sjöfarten inte skulle gå i miste om andra välsignelser av den nya tidens reformsträvanden, tillsattes skeppstjänstkommitterade med uppdrag att revidera författningarna rörande bemanningsförhållandena ombord å svenska fartyg, och som jag nyss nämnde, tillsattes en enda representant för sjöfartsnäringen i denna stora kommitté!

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

Hur läget i världen utvecklats under den långa tid, skeppstjänstkommitterade bedrivit sitt arbete, ha vi hårdhänt fått erfara. Som ett oväder gick deflationen fram över näringslivet, och i synnerhet drabbades sjöfarten av dess verkningar. Tonnagebristen förbyttes hastigt i ett tonnageöverflöd, som saknar motstycke i världssjöfartens historia. Tyvärr alltför sent gick det upp för våra styrande, att de felbedömt händelsernas gång, när de hindrade redarna att i tid genom försäljningar till utlandet rädda vår sjöfart från en del av förlusterna. Nu nödgades en mängd rederier, som under krigsåren, ej minst till tjänst för landet, skaffat sig dyrt tonnage, likvidera och sälja sina båtar till en bråkdel av inköpsvärdet. Andra draga sig med största svårighet fram med sina till krigstidspriser förvärvade fartyg. Man har sett exempel på, huru gamla välskötta rederier, som förr under de mest bistra tider alltid kunnat ge sina delägare någon liten vinst, de senaste tvenne åren för första gången på ett fyrtiotal år redovisade förlust.

För redarna är det ej längre fråga om, vad man vill ha i frakt, utan var man kan få en frakt. De periodiska fraktmarknadsrapporterna ge en ganska klar bild av läget. Knappast förmärkes en ljusning med i någon mån stigande rater på en marknad, förrän det fraktlediga tonnaget strömmar dit och konkurrerar ned frakterna. De som ha turen komma först, kunna få något så när betalt. De andra få slåss om det, som blir kvar. Många ta den last, som erbjudes, till varje pris och trösta sig med, att det är bättre få något än inget. Förlusten är given i alla fall.

I detta krig på kniven vinner den, som har de lägsta omkostnaderna. Den svenska sjöfarten rosar i detta avseende icke marknaden. Den sitter där tämligen isolerad med sin arbetstidslag, ett vackert och icke så litet dyrbart minne från de gyllene tiderna, medan andra nationer visligen aktat sig för att följa det berömvärda exemplet. Tvärtom ser man nu, hur det ena landet efter det andra visar tendenser att slå in på en rakt motsatt politik. Några reformer i fråga om bemanningen hör man ej längre talas om utomlands. Herr Åkerman fäste uppmärksamheten på de norska förhållandena och den bemanningslag, som finns där, och jag måste erkänna, att han i detta avseende har rätt. Det blev en bemanningslag införd där, herr Åkerman, men man är redan betänkt på och det arbetas med starka krafter på att få den ändrad. Ehuru Norge arbetar med betydligt större fördelar än vårt land genom sin låga valuta, kan man icke ens i Norge arbeta med den antagna bemanningslagen, som nu finns. Oaktat de stora fördelar, som Norge har i jämförelse med oss, är det redan där ett aktuellt spörsmål om att vidtaga en ändring av bemanningslagen.

Vår valutas gulddaritet är likaledes en tyngande extra barlast. Frakterna noteras övervägande i sterlings, som stå lägre i kurs än svenska kronor men betydligt över de valutasvaga ländernas penningvärden. Medan alltså de svenska redarna nödgas sluta sina frakter i mindervärdig valuta, men betala sina utgifter ombord och i hemlandet efter guldvärde, kunna andra nationers redare inkassera frakterna i för dem högvärdig valuta och täcka motsvarande utgifter i sina låga valutor. Vi se också dagligen bevis på, hur den utländska konkurrensen, gynnad av billigare omkostnader, sätter vår sjöfart i trångmål icke endast i trampfarten utan också på de reguljära linjerna. Nationer, som förfoga över billigare arbetskraft, utveckla alltmer sin sjöfart och bli allt besvärligare konkurrenter. Så göra exempelvis tyskar, italienare och greker. Även japaner uppträda nu på marknader, där man fordom sällan såg dem, och amerikanerna uppenbara sig överallt med sina statsunderstödda fartyg. Herrarna hava väl sett av tidningarna vilka stora belopp, som amerikanska regeringen får sätta emellan för att hålla de statsunderstödda fartygen i gång. Dessa belopp äro så kolossala, att man häpnar över, hur det är möjligt för Amerika att fortsätta därmed. Men i Amerika har man högkonjunktur. Pengar flöda in där, som det

gjorde under högkonjunkturerna hos oss, och än så länge genera dessa utgifter icke amerikanarna.

Hur kritisk situationen för vår sjöfart i verkligheten är, visar den omständigheten, att de norska redarna i dagarna sammankallat sina kolleger från de andra nordiska länderna till ett möte för överläggning om, vad som kan göras för att åstadkomma drägliga frakter i trälastfarten. När ej ens normmännen med sin valuta kunna få det att gå ihop, bör en var kunna förstå, att det nu ej för oss är någon lämplig tid för nya lagstiftningsexperiment, som endast kunna medföra ett ytterligare försvagande av vår redan hårt pressade sjöfarts konkurrenskraft. Det är ganska märkligt, att skeppstjänstkommitterade gärna vilja se sin andes avkomma introducerad i världen, även om den efter vederbörlig och av utskottet förordad instämning skulle bli en bortbyting. Men lika litet som riksdagsutskottet funnit något behag i skeppstjänstkommitterades förslag, finnes det något verkligt fog för att regeringen nu ånyo skall påtvingas ett lagstiftningsärende, som den efter noggrann prövning funnit icke blott överflödigt utan även skadligt.

Vår sjöfart har med åren utvecklats till en av landets huvudnäringar. Dess målsmän ha ett hårt arbete med att söka vidmakthålla den mot en övermäktig och av förhållandena gynnad utländsk konkurrens. Mest angeläget är under sådana omständigheter att våra lagstiftare göra allt för att i landets intresse stödja sjöfarten. Man får icke förbise, att denna näring spelar en betydande roll för vår nationalekonomi, icke minst därigenom, att det är den, som i främsta rummet genom sina förtjänster på utländska marknader har uppgiften att minska underskottet i vår starkt försämrade handelsbalans. Man vill undvika tullar och importreglering av hänsyn till de arbetande klasserna och likväl hålla kronan vid dollarparitet. Det är då en föga eftertänksam politik att söka sätta krokben för en näring, som drar pengar in i landet.

Herr greve och talman! Med dessa ord anhåller jag att få yrka bifall till den vid utskottets utlåtande fogade reservationen av herr Hederstierna.

**Herr Lindley:** Herr talman, mina herrar! Jag skall fullständigt avstå från att bemöta den senaste ärade talaren, då jag tror, att vad han här sade, som kunde hava någon beröring med det ifrågakvarande spörsmålet, framfördes av den förste reservanten, herr Hederstierna. Denne utgick ifrån det påståendet, att sjöfartsnäringen under de senaste åren har varit utsatt för ett synnerligen livligt lagstiftningsarbete. Jag ber att på det bestämdaste få bestrida detta. Sjöfartsnäringen har icke varit utsatt för något livligare lagstiftningsarbete. Vad är det, som i själva verket har blivit gjort på detta lagstiftningsområde?

När jag först kom in i riksdagen, uttalades allmänt, att ingenting hade blivit gjort på detta område. Det enda, som åstadkommits i lagstiftningsväg rörande sjöfarten, hade varit nykterhetslagstiftning i fråga om rättigheterna att utskänka spritdrycker å fartyg, men alla andra behövliga reformer hade man icke befattat sig med. Den enda lagändring, som man gjort allt sedan 1864, skedde 1891, då man moderniserade 1864 års sjölag, vilken återigen i sin tur hänger nästan direkt samman med de gamla hansalagarna. Det finns icke något annat lagstiftningsområde än just sjöfartsområdet, där man så har uraktlåtit att i tid vidtagna behövliga reformer. År 1912 nödgades man visserligen vidtaga en liten lagstiftningsåtgärd, nämligen i fråga om befälsförordningen. Men vad är det för lagstiftning, som den förste reservanten här påpekade, nämligen lagen av 1914 angående tillsyn å fartyg samt förordningarna av 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg och angående fartygs byggnad och utrustning? Jo, mina herrar, det är helt enkelt en lagstiftning, som blivit oss påtvingad för att icke bliva satt under förmyndarskap. Det var nämligen så, att i början av 1900-talet börjades i andra länder vidtagas åtgärder gentemot de svenska fartygen. Man hade nämligen där infört lagstiftning

*Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)*

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

för att tillse, att sjöfartssäkerhet förelåg. När Sverige icke införde motsvarande lagstiftning, förklarade man i England och i andra länder, att vi komma att tillämpa våra lagar på de svenska fartygen. Då hade vi icke annat att göra än att själva söka vidtaga liknande åtgärder, att de säkerhetsåtgärder, som redan hade genomförts i andra länder, skulle vinna efterföljd även här i Sverige. Kan man kalla detta för ett synnerligen livligt lagstiftningsarbete? Nej sannerligen icke, och trots att en kommitté, som tillsattes för detta ändamål 1906, redan 1910 hade hunnit slutföra sitt uppdrag. Jag var själv medlem av denna kommitté, som tillsammans med flera framstående skeppsredare, såsom t. ex. herrarna Broström och Blomberg, sökte lösa frågan. Arbetet tog en rundlig tid, innan vi hade möjlighet att komma igenom hela detta stora ämne. Det gällde nämligen lagstiftningsåtgärder i fråga om fartygs tillsyn, byggnad och utrustning m. m., och dessa personer hava ju icke heller så gott om tid, när det gäller att deltaga i kommittéarbeten. När vi fått betänkandet färdigt 1910, dröjde det ända till 1914 och 1915, innan regeringen kunde framlägga frågan inför riksdagen och ännu värre är — jag kommer till det sedan — att man ännu icke har fått denna lagstiftning i fullständig tillämpning. Sålunda kan man väl icke med fog säga, att det har varit ett förskräckligt livligt lagstiftningsarbete på sjöfartsområdet. Visserligen har man sedermera år 1922 antagit en ny lag, den s. k. nya sjömanslagen, men icke heller kan man väl med stöd härav säga, att det varit ett livligt lagstiftningsarbete.

Herrarna måste betänka, att de, som äro i sjöfartstjänst, under vissa tider äro undandragna den lagstiftning, som gäller för personer, som vistas på landbacken. Det livliga lagstiftningsarbete, som förekommer på alla upptänkliga områden, träffar ju givetvis i första hand de på landbacken bosatta, men det är samtidigt självklart, att det i någon mån måste medföra ändrade förhållanden för dem, som äro anställda ombord på fartyg, och därför har det även visats nödvändigt att även revidera sjölagen. Sedan säger man: ni äro ändock icke nöjda utan vilja till och med ovanpå allt detta hava en bemanningslag, trots att den nuvarande lagen dock lämnar vissa betryggande garantier, eftersom det är fastställt i densamma, att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Den förste talaren åberopade också den s. k. sjöfartssäkerhetskommitténs utlåtande, i vilket man hävdar — d. v. s. majoriteten, undertecknad liksom några andra hade en avvikande mening — att de svenska fartygen voro fullt ut lika väl bemannade som de utländska. Detta har jag hela tiden bestritt och bestrider fortfarande och vill uppmana vem som helst att bevisa motsatsen. Ombord på de svenska fartygen har under den allra senaste tiden en undersökning av dessa förhållanden verkställts av sjöfolket självt genom Svenska Sjömansunionen, och den lista, som jag har här, visar det resultat, man kommit till vid denna undersökning av svenska fartygs bemanning. Vad beträffar matrosbemanningen på de svenska fartygen framgår av listan, att denna bemanning har nedgått från år 1914 till 1923. Nu kan man visserligen säga, att kvantitativt kan det finnas lika många man ombord på svenska fartyg som på utländska, men man kan icke vara nöjd härmed och säga, att det är bra, ty för mig äro givetvis kvalifikationerna, kunskaperna hos dem, som äro anställda, av mycket större betydelse än till och med kvantiteten. Det är ju alldeles naturligt, att om man sätter en helt nybörjande jungman till att utföra ett uppdrag, så har han icke sådana kunskaper, att han kan sköta sitt arbete lika bra som en väl utvecklad, väl skolad matros. Herrarna behöva bara tänka sig ett sådant fall som en sjöolycka och att man är tvungen att sätta ut en båt för räddning av de ombordvarande. Jag är alldeles övertygad om att eventuella passagerare skulle sannerligen icke då vara nöjda och belättna med att visserligen hava som däcksbesättning t. ex. 6 man — vilket är i full överensstämmelse

melse med det antal, som man brukar ha på utländska fartyg — men varav kanske endast hälften kände till, huru en båt skall sjösättas och framför allt att kunna göra detta inom rimlig tid för att frälsa de ombordvarande. Detta är en mycket viktig omständighet, som man har att räkna med.

Det tog ganska lång tid för sjöfartssäkerhetskommittén, nämligen för dess majoritet, innan den ville lämna den gamla linjen om befälhavares obegränsade ansvarighet. Man försökte i det längsta haka sig fast vid, att allting skulle påvila befälhavaren, såväl fartygets säkerhet som fartygets bemanning m. m. Allt skulle läggas på befälhavaren, som skulle var personligt ansvarig därför. Det var ju enligt den gamla uppfattningen, som kanske också var fullt riktig och på sin plats vid en tid, då fartygets ägare och dess befälhavare kanske var samma person. Han hade ju i så fall full bestämmande- och beslutanderätt över de åtgärder, som borde vidtagas i fråga om fartygens säkerställande, dess bemanning m. m. Men sedermera, allt efter som utvecklingen fortskridit, har befälhavaren blivit löntagare liksom alla andra. Skulle han vidtaga åtgärder, som kosta alldeles för mycket, skulle man nog snart säga åt honom: var så god, er plats är ledig, ty vi måste skaffa oss en befälhavare, som kan driva fartyget billigare än ni. Alltså kan någon betryggande garanti från befälhavarens sida i fråga om ansvarsskyldighet icke förefinnas.

Nu säger man, att kommerskollegium, såsom mest sakkunnig myndighet, har ställt sig mycket kyligt mot införandet av en bemanningsskala. Ja, jag tror, att herrarna kunna påminna sig, att det var icke för så länge sedan, som jag vågade säga några oartiga ord om kommerskollegium. Jag sade då, att kommerskollegium är det organ, som skall företräda industriidkarnas och skeppsredarnas intressen och kan således icke tjäna två herrar. Kollegiet kan således icke ha intresse av att här påyrka en åtgärd, som rederiintresset i allra största grad icke tycker om. Jag anser det icke alls förvånansvärt, att kommerskollegium intager denna ställning. Kollegium har för övrigt gjort så hela tiden, och det förefaller helt naturligt, då dess uppgift huvudsakligast är att bevaka näringsarnas intressen. Det är bara ett fel, nämligen att dessa sjöfolksangelägenheter skola hänskjutas till kommerskollegium. De borde i stället remitteras till socialdepartementet, och det förefaller mig vara helt naturligt, att detta departement finge avgiva utlåtande över dylika spörsmål.

Den förste ärade talaren sade därjämte, att genom arbetstidslagen har frågan kommit i ett annat läge. Ja, det var en mycket intressant upplysning, och jag måste verkligen be att få densamma bekräftad. Jag har nämligen icke reda på, att vi hava en för fartyg gällande arbetstidslag, som kan hava det ringaste inflytande på besättningens storlek. Det är något nytt för mig. Visserligen hörde jag samma sak en gång tidigare. Jag vill icke nämna namnet på den person, som fällde yttrandet, men det var en person i mycket ansvarsfull ställning, och jag beklagar, att jag icke då fick tillfälle att korrigerera honom. Jag skall emellertid nu tala om, att arbetstidslagen gäller icke på fartyg, när de äro till sjöss, och om det finnes en man eller ingen man ombord, då fartygen ligga vid kaj, så har det icke någon betydelse för bemanningsskalan. Åttatimmarslagen tillämpas endast, då fartygen ligga i hamn. När man är till sjöss, tillämpas tvåvaktssystemet för däcksbemanningen, under det att eldarna i vissa fall komma i åtnjutande av trevaktssystemet, men det är en gammal historia, som icke hänger samman med arbetstidslagen. Jag måste emellertid säga, att det var mycket intressant att få höra, att arbetstidslagen skulle hava inflytande på fartygens nuvarande bemanning, och jag tror, att man har bara tagit fatt på detta argument för att därigenom försöka stödja en dålig sak.

Den förste talaren anförde också, att kommerskollegium icke har sig bekant något fall, då man har kunnat konstatera underbemanning. Det var verkligen förvånansvärt! Nu tror jag emellertid, att jag skulle kunna giva kommers-

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

kollegium åtskilliga anvisningar på sådana fall. Vad beror egentligen de flesta strandningsfall på, som redogöras för i statistiken angående timade sjöolyckor? Jo, de härleda sig till stor del från manskapsbrist. Då dylika olyckor tima, har man t. ex. haft 6 man för däckstjänstgöring. 3 man sova, medan 3 äro på däck. Av dessa är 1 man vid rodet, 1 man på utkik och inte räcker då 1 man till för att djuploda. Följaktligen kan man icke företaga någon lodning på grund av manskapsbrist, och man kan ju icke väcka de andra, som sova för att de skola sköta lodningen. Om man således icke kan loda, när man är i tveksamhet var man befinner sig, tar man risken och går på, tills strandning inträffar. Ja, jag kan tala om, att det är bara ett par dagar sedan, som jag var utsatt för en sådan historia på en båt, som gick över till Finland. Man körde på, tills man kom till ett ställe, där det var för grunt. Man hade nämligen icke brytt sig om att loda, men nu, när man hade kört på, började man ideligen loda för att se efter, hur djupt vattnet var runt fartyget akterut. Det är givet, att om man haft mera personal, så hade man, när man var utsatt för tjocka, sökt loda sig fram för att övertyga sig om att ingen fara förelåg i en farlig skärgård. Ja, nog finns det tillräckligt många sådana fall, som kunna åberopas, men eftersom kommerskollegium icke känner något fall, då sjöolyckor ha berott på bristande bemanning, måste man verkligen fråga sig, om kommerskollegium har ägnat denna fråga tillräcklig uppmärksamhet. Nu är det emellertid så, att man undersöker icke alla de orsaker, varpå en olycka kan bero. Befälhavaren kommer upp och avgiver en sjöförklaring samt har några vittnen med sig, och man nöjer sig i allmänhet härmed utan någon vidare undersökning om de omständigheter, som kunnat medverka till att olyckan inträffade. Att en rigg blåser över bord, kan också bero på bristande bemanning, därför att man icke har tillräckligt mycket folk för att kunna taga in seglen i tid. Många omständigheter kunna spela in, men det tillkännagives icke i sjöförklaringen, att det beror på dålig bemanning. Jag vågar emellertid hävda, att en god del av dessa sjöolyckor hava verkligen sitt upphov i dålig bemanning. Även i England hade man till att börja med inget stort begrepp om faran av underbemanning förrän »Port Yarrock-tragedien». Även där var ansvaret lagt på befälhavaren. Emellertid inträffade en mycket stor sjöolycka vidirländska kusten, då ett stort fartyg strandade, och vars besättning till största delen drunknade. Man kunde då konstatera, att besättningen var för fåtalig och kraftlös för att kunna företaga behöfliga åtgärder för att bringa fartyget ur den belägenhet, det befann sig i. Efter denna olyckshändelse verkställdes i England en ingående undersökning, och de sakkunniga avgåvo ett offentligt utlåtande angående fartygs bemanning. Detta fastställdes icke i form av en lag utan ligger som en grundregel för Board of Trade i England, som har rättighet att på grundval av den bemanningsskala, som man uppgjort i detta utlåtande, att inspektera och kontrollera fartygens bemanning före resans anträdande. Man kan dessutom vid fartygens mönstring se, huruvida de äro tillräckligt bemannade eller icke. Är fartyget icke tillräckligt bemannat, stoppas det. Vad hava vi för motsvarighet här i Sverige? Vilken auktoritet har givits våra sjömanshusombuds män, så att de kunna stoppa ett fartyg, om det icke är tillräckligt bemannat? Hava vi hört talas om ett enda sådant fall, då en ombudsman för ett sjömanshus vågat stoppa ett fartyg, om han funnit bemanningen otillräcklig? Att övervaka om en fartygsbemanning är otillräcklig, är överlämnat åt sjöfartsinspektionen, men det är endast vid de tillfällen, då dess representanter komma ombord på ett fartyg för att verkställa undersökning, som den kan konstatera, huruvida ett fartyg är dåligt bemannat eller ej. Jag vill dessutom påpeka, att sjöfartsinspektionen för närvarande icke har några regler att gå efter. Det finns ingen bemanningsskala. Bestämmelserna äro således subjektiva. Vad skall inspektionen göra? Den kan visserligen säga, att den tycker,

att fartyget är dåligt bemannat, men då den icke har några regler att gå efter, har den icke rätt att påyrka någon ändring. Det är därför, som vi motionärer för att komma ifrån detta vilja få fram en bemanningsskala. I Amerika har man fastställt en bemanningsskala, visserligen icke efter några fast uppdragna linjer, men man har dock fastslagit skyldighet att för varje livbåt, man har ombord, hålla ett visst antal kvalificerade personer. I början gick man progressivt fram med denna skala. Det bestämdes nämligen först, att blott 35 % av samtliga ombordvarande av besättningen skulle vara matrosar. Sedermera ökade man detta procenttal med 5 % för varje år, tills man kom därhän, att matrosernas antal under alla förhållanden skulle uppgå till 60 % av däcksbesättningen. Beträffande Frankrike finnas även där liknande bestämmelser, bland annat de gamla, 20 år tillbaka i tiden givna bestämmelserna som fortfarande gälla, d. v. s. att för maskinbesättning skall det införas trevakt dels vid den internationella kustfarten, dels vid den större inhemska kustfarten, där man gör resor på 400 mils distans, och i fråga om eldarnas antal äro dessa beräknade i förhållande till åtgången av en viss kvantitet kol per vakt. Allt detta gör, att det till sina verkningar kan sägas motsvara en fastställd bemanningsskala. Jag tror icke, att man med fog kan påstå, att andra länder sakna motsvarande lagstiftning och dessutom har man i Norge antagit en särskild bemanningsskala. Nu anföres häremot ett gammalt argument — det är alltid ständigt återkommande och säg mig den dag, det år, då detta icke skall anföras — nämligen depressionen, och att depressionstiden gör det alldeles omöjligt att kunna villfara dessa olämpliga fordringar. Fartygen tåla icke denna belastning. Men, mina herrar, om fartygen nu med över 50 % högre frakter än vad det var 1914, då kunde tåla vid en viss besättningsstyrka, borde de väl i närvarande stund kunna tåla vid samma besättningsstyrka, och när vi kunnat här konstatera, att fartygen inskränkt sina besättningsstyrkor år 1923, så vittnar det väl om, att här är något galet.

Socialstyrelsen vill ha en överarbetning av förslaget. Jag är icke alldeles emot en överarbetning av bemanningsskalan. Jag vill icke ha en bemanningsskala, som är felaktig, utan en fullt exakt bemanningsskala, som jag kan anse vara fullt riktig och rättvis. Men nu vill jag säga, att jag icke tror på möjligheten att kunna reducera det antal besättningsmän, som enligt skeppstjänstkommiténs förslag begärdes. Hade jag suttit med i denna skeppstjänstkommitté, hade jag icke kunnat acceptera detta förslag, ty åtminstone enligt min erfarenhet på detta område — jag vågar icke yttra mig å eldarpersonalens vägnar, ty jag har aldrig tjänstgjort såsom eldare, och följaktligen känner jag mindre till det arbetet — men jag känner till arbetet på ett fartygsdäck och kan därför intyga, att den skala, som för däcksbesättningen är fastställd, är t. o. m. för knapp. Det är endast ett minimum, som begärts. Ja, jag måste t. o. m. säga, att jag tror icke att det finnes något större antal fartyg, som icke hålla en däcksbesättning i överensstämmelse med skeppstjänstkommitterades skala. Därför kan jag icke se, att det skulle bli någon ryslig börda för sjöfarten. Jag kan icke fatta det. Jag är alldeles övertygad om att min vän herr Enhörnings fartyg icke äro bemannade under vad denna skala föreskriver. Jag tror icke, att han skulle vilja nedlåta sig att skicka ut fartyg underbemannade till sjöss och riskera de ombordvarandes liv. Det är dock icke allenast de ombordvarandes liv det gäller, ty det är, mina herrar, en sak, som är värre än detta, varje underbemannat fartyg är en fara även för alla andra fartyg. Det är icke bara en fara för sig självt, utan också för alla andra fartyg, som det kan råka att möta, ty på ett underbemannat fartyg, som icke har tillräckligt med folk för att sköta förefallande göromål på däck, nödgas man taga utkiken från sin post, och då måste ett på så sätt bemannat fartyg betraktas såsom en fruktansvärd fara jämväl för varje väl bemannat fartyg, som det möter på sin väg. Nu sade också den förste talaren, att motionärens yrkande har t. o. m. utskottet funnit för starkt. Ja,

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

detta gäller antagligen vårt yrkande, att i stället för en förordning skulle det bli en lag. Mina herrar, jag har tillräcklig erfarenhet på detta område för att veta, vad det betyder att bara få en förordning i stället för en lag. Huru har det gått med det förslag, som tillstyrktes av våra mest framstående skeppsredare, såsom varande ett resonligt förslag i fråga om sjöfartssäkerheten? Jo, man har fått uppskov med det år efter år. Man har begärt ideliga uppskov. Under krigsåren motiverades det med, att man icke alls hade tid att genomföra nödvändiga omändringar. Då behövdes tonnage för att tillfredsställa landets behov av tonnage, men när nedgångskonjunkturerna kommo, hade man icke råd att verkställa dessa ändringar enligt sjöfartsbestämmelserna, och sedan har Kungl. Maj:t givit dispens på dispens, år efter år. Och det är detta som gör, att vi äro rädda för dessa förordningar, som redare och andra maktägare, vilka ha starkt inflytande på högre ort, kunna åstadkomma tunning på i fråga om deras tillämpning. Vi äro rädda för att en bemanningslag skulle göras lika verkninglös, och det är därför vi yrka på, att, i stället för att det skall bli en förordning, det må bli en lag.

Jag skall icke hålla på längre, men måste dock till slut bemöta ett annat litet uttalande, som blivit gjort, genom att ställa två talare på motsidan mot varandra. Herr Hederstierna förklarade, att vi få vara rädda för konkurrensen med utlandet. Men herr Enhörning talade om, att i fråga om konkurrensen från utlandet behöfde man icke vara så förskräckligt rädd, ty om utlänningarna skötte sin ekonomi på sådant sätt, när de voro i svenska hamnar, som han skildrade, behöfde icke fruktan uppstå. Synnerligast icke från de amerikanska fartygen, vilka beställde hundratals kycklingar, oplockade, och som sedermera skickade dem i land för att få dem plockade. Dylikt förekommer icke på de svenska fartygen. Besättningen där får icke vare sig plockade eller oplockade kycklingar. Om konkurrensen skötes på det viset, tror jag icke, att redarna för de svenska fartygen ha så förskräckligt mycket att frukta, och framför allt icke, då man talar om, att Amerika måste satsa mycket med penningar till sin sjöfartsnäring, alltså bidra till inköp av dessa kycklingar. Jag tror icke, att det är så farligt med konkurrensen, och jag ber att få konstatera, att på de engelska fartygen består hela besättningen i de flesta fall — då det gäller trampbåtar — utslutande av matrosor, under det man ombord på våra svenska fartyg icke har att räkna med att ens hälften av besättningen mönstrat ombord såsom matrosor; och i relation därtill stå också hyrorna. Nog böra i allt fall de svenska handelsfartygen ha möjlighet att konkurrera i första hand med den engelska handelsflottan och i andra hand med de andra handelsflottorna, som även tillämpa samma princip att ha fullgott folk ombord. När jag icke nu vågar yrka bifall till vår motion med krav på att det skall vara en definitiv lagstiftning på området, då jag härigenom kunde riskera ett avslag och omöjliggöra att vi finge frågan löst snarast möjligt, skall jag be att få ansluta mig till utskottets yrkande, att en skrivelse måtte avlätas till Kungl. Maj:t med yrkande om en förordning.

**Herr Klefbeck:** Herr talman! Det var mig en överraskning, att jag fick ordet nu, men jag skall väl i allt fall be att få besvara kammaren med några ord. Jag vill då understryka, vad som redan från vårt håll framhållits, att dessa bestämmelser åsyfta att få tryggade sjöfartssäkerhetsförhållanden och att få bättre ställning för manskapet.

Det skäl, som man anfört mot förslaget, har framför allt varit hänsyn till den utländska konkurrensen. Herr Lindley har redan besvarat detta. Jag skall icke upprepa detta. Jag kan hänvisa till den utredning, som finnes i utskottets utlåtande, och även till departementschefens yttrande 1913 angående gällande lagstiftning i en del andra länder.

Herr Enhörning framställde hela den här frågan såsom ett kristidsprojekt, som



var grundat på, att man under kristiden ägde medel så rikligt flödande, att man kunde tillåta sig vad som helst. Jag vill då påminna om, att frågan väcktes redan 1913 av den dåvarande departementschefen, och vidare att socialstyrelsen redan 1915 uttalade sig för införande av en bemanningsskala. Socialstyrelsen säger, att verkställd undersökning lämnar stöd för styrelsens uppfattning om bemanning föreskrifternas otillräcklighet. Styrelsen säger t. ex.: »Beträffande bemanningens kvalitativa sammansättning i allmänhet samt, i fråga om större fartyg, jämväl för bemanningens kvantitativa sammansättning synes ur såväl social som sjöfartssäkerhetssynpunkt ett behov av närmare föreskrifter fortfarande kvarstå.» Det är sålunda krav, som framkommit före kristiden och understrukits under hela den första kristiden, som nu ytterligare framföras. När sedan herr Enhörning för att riktigt slå ihjäl frågan återoppar en mängd ledsamma finansiella omständigheter, så förefaller det, som om han toge sig för att använda allt för stor slägga. Han talade om handelsbalansen, om de rådande svåra valutaförhållandena, om svårigheten att draga sig fram med fartyg, som äro köpta efter krigstidspriser, m. m. Detta kan väl icke falla någon in, och allra minst mig, som känner herr Enhörning, att tro, att detta resonemang får tagas på allvar. Ty konsekvensen därav skulle ju vara, att alla dessa mindre lyckliga ekonomiska åtgärder, som företagits, skulle med sina verkningar gå ut bara över bemanningen, över sjöfolket, men det har naturligtvis aldrig varit hans mening.

Ett annat skäl, som anförts, och som skulle vara alldeles avgörande för avslag å utskottets hemställan, var det yttrande, som redan framkommit i kommerskollegii yttrande, nämligen, att man icke kan återopa ett enda fall, där otillräcklig bemanning kan påvisas ha legat till grund för en inträffad sjöolycka. Ja, då vill jag bara fråga kammaren, vad en sådan argumentering egentligen har för värde i och för sig. När en sjöolycka har ägt rum, skall en sjöförklaring avgivas av fartygets befälhavare. Tror någon då, att det finns en enda befälhavare, som skulle vilja understå sig att göra gällande, att sjöolyckan har ägt rum på grund av att fartyget icke var fullt bemannat. För det första skulle han i så fall, såvitt jag förstår, ådraga sig ansvar, ty det tillhör ju hans skyldighet att tillse, att fartyget är tillräckligt bemannat. Och för det andra: från den stunden vore det väl alldeles uteslutet, att han skulle kunna få någon som helst anställning i det bolagets tjänst, ty om något rederi skulle gå miste om assurancesbeloppet, därför att befälhavaren konstaterat, att olyckan inträffat på grund av underbemanning, vore det väl otänkbart, att redarbolaget sedan hade någon som helst anställning att skänka den befälhavaren.

Vidare vill jag säga, att den kategori av tjänstemän, som framför alla andra äro sakkunniga på detta område, nämligen befälhavarna, ha vid upprepade tillfällen bestämt uttalat sig för införandet av en bemanningsskala. Jag har här gömt ett telegram, som stod infört i en tidning i februari månad angående Sveriges fartygsbefälsförenings Malmöavdelnings sammanträde. Det sammanträdde under ordförandeskap av kaptenen Fagerlund, och vid sammanträdet behandlades just bemanningsfrågan. Vid sammanträdet beslöt föreningen uttala sin fulla anslutning till de i motionen upptagna föreskrifterna. Där säges, att ingen har så svår ställning vid ofullständig bemanning som befälhavaren och att det verkliga är av behov, att normerande föreskrifter för bemanningen utfärdas; och likadana resolutioner ha fattats av befälsföreningarna på andra ställen i landet. Det är sålunda ett behov, som är intygat av de på området mest sakkunniga myndigheter, om jag så får kalla dem.

Ett annat skäl, som anförts mot skrivelsen var, att om bemanningsskala fastställdes, skulle redarna och befälhavarna förlora allt intresse för förbättringars införande. Härpå vill jag svara, att det var just den omständigheten, som gjorde, att vi på den socialdemokratiska sidan gingo med på den liberala sidans yrkande, att lagen skulle ändras till en förordning, genom vilket förhållande man skulle

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

bli i tillfälle att lättare anpassa bestämmelserna efter sig på olika utvecklingsstadier företeende omständigheter.

Sedan skall jag bara be att få påpeka, att, såsom jag antydde, departementschefen redan år 1913 bestämt uttalat sig för en bemanningsskalas införande. Vidare har justitieombudsmannen år 1918 gjort precis samma uttalande. Vidare ha skeppstjänstkommitterade efter sin undersökning förordat alldeles samma sak, och till sist har socialstyrelsen, såsom jag för en stund sedan anförde, efter verkställd utredning förklarat, att även om arbetstidslagen haft ett visst inflytande på dessa fordringar, kvarstår dock behovet av att en bemanningslag införas snarast möjligt. Till sist skulle jag vilja påpeka, att i fråga om en skrivelse angående bemanningsförordning, om vars behövlighet förut både liberaler och socialdemokrater varit eniga, hava samtliga representanter för dessa båda grupper, som deltagit i ärendets slutbehandling, enat sig i utskottet. Jag tror därför, att det ur alla synpunkter skulle vara lyckligt, om kammaren skulle vilja bifalla utskottets förslag, till vilket jag ber att få yrka bifall.

**Herr Boman:** Herr talman! Det bör ju föreligga starka skäl för att en fråga, som av Kungl. Maj:t prövats så nyss som i oktober i fjol, ånyo genom en skrivelse från riksdagen skall komma till förnyad omprövning. Jag tror icke, att varken motionärerna eller utskottsbetänkandet påvisat sådana nya fakta, som borde giva anledning till en så ovanlig åtgärd, och jag tror, att det måste vara antingen ett underskattande av en dylik lagstiftnings betydelse för sjöfartsnärings utöware och ett underskattande av de svårigheter, under vilken en stor näring, rederinärings, nu kämpar, eller också hyser man måhända den uppfattningen, att en svensk rederinärings sämre eller bättre ställning kan icke ha någon väsentlig betydelse för landet.

Jag vågar ha en bestämt avvikande mening. Den utveckling, som vår sjöfart under de sista 20—25 åren erhållit genom inrättandet av ett antal transoceaniska linjer sträcker sin betydelse långt över det värde, som sjöfarten äger för landets handelsbalans. Det har haft betydelse för vårt lands industris utveckling. Det är nämligen icke enbart ett slagord, att handeln följer flaggan. Många svenska industriprodukter avsattes tidigare i långt avlägsna länder, utan att köparna där ofta nog hade kännedom om deras härstamning, och det har utan ringaste tvivel varit för vår industri till avsevärt gagn, att vi kunnat numera i allt mer stigande omfattning skeppa våra svenska varor med svenska båtar. Utan motstånd hava ingalunda de föregående innehavare av dessa sjöfartslinjer avstått dem åt de svenska företagarna. Ofta nog ha de svenska rederierna tvungits till samsegling med de utländska, och i stor omfattning pågår ännu dylik samsegling, men de svenska rederierna börja allt mer och mer söka hävda, att de böra ha huvudparten av den svenska exporten. Försattes nu genom några statliga åtgärder dessa redare i en sämre ställning i konkurrensen, blir följden den, att de icke kunna bevara sin ställning. Den återverkan, som därav följer, sträcker sig vida längre, än man måhända är beredd att omedelbart erkänna.

Det var ju så, att krisårens abnorma vinster ledde till, att mycket kapital investerades i sjöfartsnärings och att utvecklingen gick fort. Den gick icke i motsvarande grad säkert, så att det bakslag, som timade, särskilt på sjöfartsnärings område, var utomordentligt häftigt. Landets rederier blevo i hög grad lidande. Läget för dessa försvårades därigenom, att de hade anskaffat eller beställt för leverans kanske om ett eller två år nytt tonnage, till höga priser och planerat att skaffa likviden genom försäljning av gammalt tonnage, som då även betalades högt. Den svenska lagstiftningen hindrade denna försäljning. Förbud existerade under en lång tid, alltför länge för dylika försäljningar, en utomordentligt hård beskattning försvårade bolagens ställning, så att deras konsolidering ingalunda blev vad den borde och kunnat vara. Att

resultatet av rederinäringen nu för de flesta företag är ytterst svagt, torde framgå av de bokslut, som på sista tiden bekantgjorts och varav man ser, att även om icke fartygen legat upplagda och att sålunda icke den tidigare rådande arbetslösheten inom sjöfartsnäringen längre finnes, så har det ekonomiska resultatet av verksamheten blivit ofullständig eller ingen förräntning eller ock förlust för det i näringen investerade kapitalet. För dem av herrarna, som möjligen bedöma denna närings ekonomiska resultat av tidningsnotiser, vill jag säga, att jag för några dagar sedan i en tidning läste i en rubrik, att ett stort Göteborgsrederi haft en årsvinst av 2,1 miljoner kronor. Läser man emellertid, vad som verkligen står i notisen, så visar det sig, att det varit en högst betydande förlust på rörelsen. Det är bruttosiffran, som står såsom årsvinst. Jag tror verkligen, att detta är en näring, som både är betydelsefull och som arbetar under svåra förhållanden, som det nu gäller att sätta i fara.

Det är emellertid klart, att sådana ekonomiska skäl för företagarna icke få ha avgörande betydelse gent emot något som i sjösäkerhetens intresse fordras, men därvidlag vågar jag tro, att vad som uttalats av kommerskollegium har sitt värde, nämligen att det icke kunnat påvisas, att någon sjöolycka vållats av fartygs underbemanning.

Gentemot en av motionärerna, som talat för utskottets hemställan, då han sökte misstänkliggöra kommerskollegiums uttalande, att underbemanning icke i något fall varit påvisbar orsak till sjöolycka, vågar jag säga, att den uppfattningen, att icke kommerskollegium skulle representera *hela* näringen, torde vara felaktig. Samma talare pekade också på att det mången gång icke fanns nog med folk för att sätta ut en livbåt tillräckligt snabbt. Ja, konsten att sätta ut en livbåt blir ju betydligt mindre, ju bättre maskinella anordningar man har ombord, men om redarna tvingas att skaffa mera folk än som bör finnas, få de icke något intresse av att skaffa bättre maskinella anordningar. Jag vågar bestrida riktigheten av vad samme talare nämnde om att arbetstidslagen icke har något att göra med sjöfarten annat än då det gäller arbete i hamnarna. Är det icke så att denna lag redan nu t. ex. för eldare icke medger mer än 8 timmars arbetsdag, så att, där två eldare förut kunnat arbeta, det nu måste vara tre, och att även arbetstiden i land måste, då det är fråga om kortare resor, få betydelse för det antal manskap, som måste finnas ombord. Jag kan icke förstå, att hans uttalande på detta område äger sin riktighet. Däremot är det väl otvivelaktigt så, att ju mera detaljerad skala man gör upp för hur ett fartyg skall vara bemannat, desto svårare blir det också för befälhavaren och rederiet, om en man händelsevis försvinner och svårigheter resas för att bereda ersättare för denne. Oberäkneliga förluster kunna mycket lättare på det sättet tillskyndas rederinäringen, och det kan väl ändå icke vara något sjöfartsintresse, att ty sjömännen bliva ju också arbetslösa, om fartygen bliva upplagda.

Det har redan förut här talats om den konkurrens, som den svenska sjöfarten har att räkna med från länder med svagare valuta än vår. Vi hava här närmast att tänka på Norge i det avseendet. Det har här också talats om den konkurrens, som Amerika med sin statssubventionerade sjöfart utövar. Den förste ärade talaren, som yttrade sig i frågan och som förde reservanternas talan, ingick redan på ett bemötande av de skäl för förslaget, som äro anförda i utskottsbetänkandet. Jag kan dock icke låta bli att understryka ett egendomligt uttalande, som göres nederst på sid. 24 i utskottets betänkande, där det står: »Såsom redan skeppstjänstkommitterade framhållit, kan det tvärtom ur konkurrenssynpunkt endast vara förmånligt, att samtliga redare i landet måste hava enahanda bemanning å likadana fartyg på samma trader.» Ja, om de tävla endast med varandra, så stupa de på en gång, men tävla de med utländska rederier, som hava en annan ställning, så blir resultatet, att de få lägga upp på en gång. Skulle det vara någon lycka? Den, som skiljer företagen från

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

företagarna på det sättet som motionären gjort, kan möjligen anse det, men den, som säger, att det är omöjligt för de anställda att få det bra, om företagarna icke kunna reda sig, den måste säga nej därtill.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Hederstierna avgivna reservationen.

**Herr Westman:** Herr talman, mina herrar! Jag skall be att i några ord få utveckla den tankegång, som i sak ligger bakom den reservation, som jag avgivit i detta ärende.

Jag kan till en början säga, att vad som här i debatten förekommit icke varit av beskaffenhet att förmå mig att ändra mening. Det har icke kunnat övertyga mig om, att det vore klokt eller nödvändigt, att riksdagen i dag principiellt uttalade sig för införandet av en *bemanningskala*, ty det är därom, som det nu är fråga.

Ingen har kunnat visa, att bemanningen på våra fartyg för närvarande är så dålig, att olyckor därav uppkommit. Kommerskollegium har bestritt den saken. Visserligen har herr Lindley berättat en anekdot ur sin rika erfarenhet till sjöss, en anekdot, som skulle tala i motsatt riktning, men herr Lindley måste i alla fall medge, att det material, som han framlagt på det sättet kan vara tillräckligt för att sätta litet färg i debatten, men likväl icke tillräckligt, för att riksdagen därpå skulle grunda den meningen, att det vore nödvändigt att skrida till lagstiftningsåtgärder ur sjöfartssäkerhetens synpunkt. Den synpunkten kan man alltså lämna åsido.

Jag skall i stället granska ett par andra skäl, som kommit fram under ärendets handläggning. Vi hava i dag i debatten från deras sida, som fört arbetarnas talan, fått höra, att de tagit upp denna fråga, därför att den berör ett stort intresse för en betydande arbetargrupp. Vad kan det då vara för ett intresse hos den arbetargruppen, som beröres? Såvitt jag förstår, kan det intresset knappast vara något annat än det, att man genom en lagstiftning om bemanningskala skulle öka antalet platser och därmed också öka efterfrågan på arbetskraft, varigenom naturligtvis ensidigt teoretiskt sett arbetslöshet skulle minskas eller förebyggas. Samtidigt skulle man också göra arbetskraften inom de olika manskapskategorierna var för sig oumbärlig. Det är ett av de skäl, som framförts.

Ett annat skäl är det, som utskottet uttalat i sitt betänkande och som herr Boman nyss omnämnde. Jag skall beröra detta skäl från en annan synpunkt än den, varur herr Boman betraktade detsamma. Jag syftar nu på det besynnerliga uttalande, som står nederst på sidan 24 i betänkandet där utskottet säger, att det kan, som redan skeppstjänstkommitterade framhållit, »ur konkurrenssynpunkt endast vara förmånligt, att samtliga redare i landet måste hava enahanda bemanning å likadana fartyg på samma trader».

Om jag skulle göra ett försök till dessa arguments karakteristik, skulle jag bliva tvungen att anlägga samma historiska perspektiv som herr Lindley i sitt anförande, då han talade om sjölagen. Han sade, att sjölagen härstammade från medeltiden. Jag skulle vilja säga, att båda dessa argument, såväl det förra som det sist anförda, hava lika värdepåvärdade anor som de herr Lindley erinrade om att sjölagen hade. De härstamma båda från medeltiden. Det är rena synpunkter ifrån skråtiden, som dyka upp i detta sätt att argumentera. Under den gamla skråtiden var det så, att man bestämde, att varje näringsidkare skulle i sin näring hava så och så många arbetare och att det för varje näringsidkare på samma ort, skulle gälla lika konkurrenshämmande regler, precis som det här har föreslagits. Men det har ju visat sig alldeles olämpligt att binda näringslivet i en sådan tvångströja. Det visade sig, att det där reglementerandet, som fanns under skråtiden, var till hinder för framåtskridandet, och man undanröjde det för att i stället införa *näringsfriheten*. Den utgör alltså grundvalen för vårt

ekonomiska liv, fastän lagstiftaren försöker förhindra dess missbruk. Han söker bertså de missförhållanden, som kunna framkomma på det fria näringslivets grund.

Det är alltså stridande emot själva grundtanken i vårt ekonomiska livs organisation, om man nu skulle tillmätta argument av den beskaffenhet, som de vilka jag här återgivit, någon betydelse i det här sammanhanget.

Jag vill ytterligare påpeka, om det skulle behövas, att det naturligtvis är alldeles särskilt oklokt, om man binder en internationell näring med en sådan tvångströja i ett land utan att andra länder göra det på samma gång. Det kan hända, att en sådan åtgärd kan få den följden, att till exempel herr Lindley, då han vandrar i de svenska hamnarna, får se främmande nationers flaggor i stället för svenska, att han uteslutande får se fartyg med flaggor från nationer, där dylika bestämmelser, där dylika bemanningsskalor, icke äro gällande, och det vore väl ändå en verkan, som herr Lindley icke skulle önska ernå med sitt förslag.

Jag kan för min del under sådana omständigheter icke vara med om, att man nu principiellt binder sig för införandet av bemanningsskalor. Därmed har jag på intet sätt sagt, att jag skulle vara motståndare till all framtida ytterligare lagstiftning beträffande fartygs bemanning. Om det kan uppvisas genom ytterligare utredning, att det verkligen finns ett behov av ändrade eller skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, så skall jag acceptera resultatet av en sådan utredning, och draga konsekvenserna därav. Men jag tänker, att i så fall det klokaste kommer att visa sig vara, att man går till en lagstiftning, som anger vissa allmänt avfattade normer och sedermera överlämnar åt vederbörande ämbetsmäns omdöme att i de olika fallen tillämpa dessa allmänna normer. Jag vet, att det för mången kan förefalla vara ett farligt tal, det jag nu för, men det är ändå nödvändigt att, om man skall hava ämbetsverk, som ingripa på näringslivets olika områden, man medger de personer, som arbeta i dessa ämbetsverk, en viss handlingsfrihet, ty livet är alltför rikt och växlande, för att det skulle vara lämpligt att söka binda det genom detaljerade lagbestämmelser, som vore så noggrant utmejslade, att det för ämbetsmannen återstod endast att göra en rent maskinmässig, omdömeslös, mekanisk tillämpning av lagarna. Så går det icke till i ett sådant land som t. ex. England eller i andra kulturländer, möjligen med undantag för Frankrike, där byråkratien är av alldeles särskild beskaffenhet. Men Frankrike skall väl i fråga om byråkratins arbetsätt icke vara ett föredöme för vårt land.

Jag vill sluta med att säga, att jag för min del icke kan komma till annat resultat, än att ett bifall till utskottets hemställan är detsamma som att giva på hand, att riksdagen är villig att binda sig vid en princip, vars vittgående konsekvenser icke blivit tydligt framlagda och därför icke heller kunna tillräckligt överskådas. Jag ber, herr talman, att få yrka avslag å såväl de i ärendet väckta motionerna som utskottets hemställan.

**Herr Andersson, Karl Andreas:** Herr talman! Jag har begärt ordet endast för att säga något om fiskerinäringens ställning till det lagförslag, som framlagts av motionärerna.

Såsom framgår av motionärernas förslag ingår i detta förslag liksom även i skeppstjänstkommittéens förslag bestämmelser som röra fiskerinäringen. Emellertid vill jag genast från början framhålla, att dessa bestämmelser äro sådana, att de icke kunna godtagas av fiskerinäringen. Det vill förefalla mig, som om skeppstjänstkommittéens vid uppgörandet av sitt förslag varit så inriktade på vad sjöfarten i egentlig mening behövde, att de icke haft blicken öppen för de krav, som måste uppställas för den speciella sjöfart, som fiskerinäringen representerar. Motionärerna hava visserligen i sitt förslag gjort en

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

liten lättnad i det ursprungliga förslaget, men ändå måste det anses vara fullständigt otillfredsställande för fiskerinäringen.

Såväl motionärerna som skeppstjänstkommittéerna hava tydligen fullständigt förbisett de speciella omständigheter, varunder fiskerinäringen arbetar, och de ha icke haft blicken öppen för de krav, som måste resas från denna närings sida. Inom den vanliga sjöfarten har varje man ombord sitt bestämda ändamål och sina särskilda göromål att utföra. Inom fiskerinäringen förhåller det sig så, att där måste personalens storlek bliva beroende på behovet av personal för att utföra själva fisket. Detta gör, att bemanningen på fiskesfartyg i allmänhet är större än som behövs för sjövärdighetens skull, och ombord på ett fiskesfartyg kan snart sagt varje man sköta alla ombord förekommande göromål; navigera kunna alla och sköta motorn kan nästan varenda en. Icke heller beror behovet av personal på fiskeresans större eller mindre längd, utan endast på vilken personal som behövs för fiskets utförande.

Ett förbiseende av dessa omständigheter har också gjort, att i en del punkter förslaget är för fiskerinäringen alldeles orimligt. Jag tager mig friheten påpeka, att enligt 22 och 27 §§ i förslaget skulle en vanlig fiskemotorbåt i Nordsjön vara skyldig att hålla två maskinbefäls personer och två motorskötare i maskinrummet. Var och en, som har någon erfarenhet om fiskerinäringen, förstår, att detta är fullständigt onödigt och i praktiken omöjligt att realisera. Även de föreslagna skärpta bestämmelserna, beträffande befälets kompetens på fiskesfartyg synas vara överflödiga. Det föreligger, såvitt jag kan bedöma saken, icke någon anledning att skärpa bestämmelserna i den punkten. Jag vill även peka på att den föreslagna gränsen mellan Östersjö- och Nordsjöfart är för fisket olyckligt vald. Allvarliga erinringar måste göras emot den gränsen. När det gäller fisket, kan man icke draga gränser på samma sätt som för annan sjöfart, utan där måste gränsen dragas så, att det blir en gräns mellan något så när naturliga fiskeområden. Om man nu tänker på den gräns, som föreslagits mellan Östersjö- och Nordsjöfart, linjen Skagen—Lindesnäs, så går den gränsen tvärs igenom ett naturligt fiskeområde; det svenska storfisket bedrivs till stor del från Skagen öster och väster om denna linje. Jag vill tillägga, att även nordgränsen för Nordsjöfart är mycket olämplig för fiskerinäringens utöware, och till slut vill jag framhålla, att bestämmelsen i 5 §, att kommerskollegium i vissa fall skulle få befogenhet att bestämma angående personalen ombord på fiskesfartyg, vittnar om en så liten kontakt med de villkor, under vilka fiskerinäringen utövas, att jag måste säga, att det väcker förvåning. Den bestämmelsen kan icke heller i praktiken gärna tillämpas, redan av den anledningen att fiskarna ofta, då de gå ut till sjöss, icke på förhand veta, om de komma att överskrida någon av dessa i förslaget dragna, onaturliga gränser.

Jag har med dessa ord endast velat visa, att förslaget sådant det nu föreligger är omöjligt att använda för fiskerinäringen, och jag vill tillägga, att fiskerinäringen i dess helhet arbetar under så tryckta förhållanden, att man får vara mycket försiktig, när det gäller att skapa en lagstiftning, som innebär ett påläggande av nya bördor på fiskerinäringens utöware.

Jag vill gärna till protokollet hava antecknat en vördsam anhållan till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet, gående ut därpå, att om det skall bliva en ny lagstiftning i detta ärende, det måtte tagas hänsyn till de krav, som fiskerinäringen speciellt måste uppställa, och att några nya bestämmelser utöver dem, som redan finnas, icke äro behövliga. Skulle emellertid nya bestämmelser behöva utfärdas för fiskerinäringen, skulle jag vilja hemställa, att dessa bestämmelser upptoges i en särskild författning, dels därför att de måste bli så olika den övriga sjöfartslagstiftningen och dels därför att, om det skall stäckas in, såsom nu är fallet, här och där i lagstiftningen en hel massa detaljer och undantag för fiskerinäringen, blir det synnerligen opraktiskt. Det blir svårt

att lista ut vad som gäller fiskerinäringen eller icke. Jag menar alltså, att fisket i det hänseendet bör intaga en fullständig särställning.

*Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)*

Herr **Lindley**: Herr talman! Jag skall först be att få replikera ett par föregående talare.

Jag vill då till att börja med vända mig mot herr Boman, som hävdade, att vi icke påvisat några nya fakta för ett så pass enastående förhållande som det, att riksdagen nu skulle besluta att hemställa till Kungl. Maj:t att taga saken under förnyad omprövning, efter det Kungl. Maj:t nyss har behandlat denna fråga och beslutat att icke göra något åt den. Jag måste tillstå att jag icke kunnat få fram några skäl varför regeringen icke gjort något åt saken, och jag fruktar, att det starkaste skälet, för att regeringen icke tagit upp frågan, är det, att man åberopat sig på, att den senast antagna arbetstidslagen skulle vara så pass betryggande för att tillräcklig personal ombord på fartygen anställdes, att man icke behöfve någon särskild lagstiftning därför. Men jag har förut påvisat att det icke ligger någon betryggande garanti däri. Gentemot herr Boman ber jag fortfarande få hävda den åsikten, att det visserligen på vissa trader skall finnas trevaktssystem för eldarna, och att man för dessa ju kan säga, att denna lag verkar på det sättet, att minimiantalet ombord åtminstone är bestämt, i så måtto att det skall finnas tillräckligt med folk för att kunna tillämpa trevaktssystemet, men det är ju ingenting nytt; det var fastställt långt innan vi fingo arbetstidslagen, och detta just därför att det är nära nog omöjligt att sköta eldningen ombord på fartygen enligt tvåskiftsprincipen, ty eldarna kunna ej hålla ut i så pass sträng tjänstgöring. De ha utom sin vakt en hel del andra saker att sköta, varförutom de måste ha tid till att äta m. m. Följaktligen måste man ovillkorligen på längre resor ha trevaktssystemet infört åtminstone för eldarnas vidkommande. Jag tror, att regeringens ståndpunkt att icke taga upp frågan har varit uteslutande beroende på att man stirrat sig blind på den s. k. arbetstidslagen såsom varande någon sorts garanti.

Nu säger också herr Boman, att handeln följer flaggan och pekar på sjöfartslinjernas konkurrens. Jag skall be att få instämma i att det är riktigt, att man ej gör någonting, som kan skada denna för landet gagnande verksamhet. Jag tror ej att underbemanning förekommer just på den klassens båtar. Det är ej där skon klämmer; det är ej på dessa de bättre linjernas fartyg, som underbemanning förekommer, ty dessa linjer bemanna nog sina fartyg någorlunda tillfredsställande. Och det äro de nödsakade till, ty de ha ofta passagerare ombord på fartygen, som måste betjänas, varför jag tror, att där föreligger icke det onda. När då herr Boman talar om sjöfartsnäringens dåliga finanser, är detta icke en tillräcklig ursäkt för att säga, att ingenting skall göras i fråga om att reglera ett missförhållande. Vad beror det allra mesta i fråga om sjöfartsnäringens dåliga finanser på? Det är icke på frakterna, ty frakterna, jämförda med 1914 års fraktsatser, visa ungefär samma linje, som man kan säga att dyrtidskurvan visar. T. o. m. så långt tillbaka i tiden som 1910 betalades för en kolfrakt från engelsk ostkusthamn till svensk hamn ända ned till 3 shilling per ton, och i närvarande stund får man väl för motsvarande frakt betala ungefär 7 kronor. Jag tror därför ej, att man kan uteslutande skylla den dåliga ekonomiska ställningen på fraktmarknadens område. Däremot tror jag att den dåliga ekonomiska ställningen till stor del beror på att man under högkonjunkturen ökade aktiekapitalet, släppte ut gratisaktier och annat, som omöjligt kan förräntas. Man köpte in tonnage, som enligt allmänna marknadspriser före kriget gällde 100 kronor per ton, till tusentals kronor per ton. Jag har mig bekant fall, då 7,000 kronor per aktie betalats för sådana aktier, som kort förut endast värderats till ett eller par hundra kronor per styck. Då är

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

det helt naturligt, att ett sådant tonnagepris ej kan förräntas. Det finns ingen möjlighet vare sig här eller i något annat land.

Sedan säger också herr Boman: Ja, om man nu fastställer en bemannings-skala, motverkar man det som är mycket nyttigt, nämligen maskinella anordningar, och han tillämpade denna bevisföring på det problem, som jag pekade på, nämligen sjösättningen av livbåtarna m. m. Ja, naturligtvis bör man vid bemanningsskalans fastställande taga hänsyn till alla dessa omständigheter, som i all synnerhet kan vara fallet på de allra största och modernaste fartygen, men huru blir det då på alla dessa småfartyg, vilka icke ha något minimum av kvalificerad arbetskraft, där missförhållandena äro värst. Det måste väl ändå finnas tillräckligt folk för att sjösätta båtarna, även om man har maskinella anordningar. Det finns knappt någon möjlighet att komma undan detta.

Frågan om arbetstidslagen har jag besvarat förut. Den sidan av saken har mycket litet inflytande på antalet man, som äro anställda ombord, ty arbetstidslagens förnämligaste uppgift, då det gäller sjöfartsnäringen, är att reglera arbetstiden i hamnen. Den måste anpassas efter arbetstidslagen, som gäller för arbetet i land. Då är det självklart, att det icke betyder så värst mycket, om det finnes en man ombord på fartyget eller ej. Det är icke någon fråga av någon vidare betydelse i bemanningshänseende.

När man sedan talar om det manskap, som eventuellt kan rymma i andra länder och därigenom framkalla underbemanning, så har ju sjölagen också en bestämmelse för detta, i det att den fastställer, att i så fall skall det manskap, som tjänstgör i stället för en förrymd person, dela hans lön. Alltså även därigenom stoppas icke något fartyg. Herr Westman förklarade sig icke ha blivit övertygad. Nej, det är nog med herr Westman så — och det finnes nog en hel del andra, som ha samma uppfattning — att man på dem skulle kunna applicera det gamla engelska ordspråket: »A man convinced against his will, is of the same opinion still. No man convinces against his will.» Den som blir övertygad mot sin vilja står fortfarande kvar vid sin gamla uppfattning. Jag tror, att inga skäl, som jag anfört, skulle kunna övertyga herr Westman om nödvändigheten att gå med på ett sådant yrkande som införandet av bemannings-skalar, men vad som var ganska intressant i herr Westmans anförande var det, att han förmenade, att vårt yrkande var något slags atavism från skråtiden, i det vi skulle vilja ha detta endast för att få fram ånyo skråtidens gamla bestämmelser om antalet arbetare, som skola sysselsättas inom olika industrier. Nej, det är det icke, men, herr Westman, jag skall tala om, att jag en gång haft mycket mer att göra med sjöfolkets förhållanden än nu. Då jag var förtroendeman också i fråga om sjöfarten, kunde jag konstatera, att vi vartenda år förlorade cirka 3,000 man, som försvunno från detta land, i det att de övergingo till utländska handelsflottor i stället för att stanna här. Och varför det? Jo, därför att varje man efter att ha tjänstgjort tre eller fyra år anser sig yrkeskunnig och kräver en plats i överensstämmelse med sina kunskaper. Men sådana platser finnas icke i landet. Varför? Jo, därför att man i stället ständigt mönstrar jungmän och lättmatrosar på fartygen och alltså tvingar sjöfolk att emigrera till andra länder. Ha vi nytta av att göra hela landets handelsflotta till ett skolskepp för amerikanska, engelska, holländska och andra länders handelsmariner? Vi ha i sanning ingen nytta av det. Jag gör ej anspråk på att vara så förskräckligt fosterländsk, men det finnes en hel del personer, som anse sig vara det, och utan vidare hänsynsfullhet låta de denna ström av dugliga och kunniga svenska män försvinna för att fylla behovet av sjöfolk i andra länders handelsmariner. Det kan ej kallas praktiskt att så göra. Kunna vi t. ex. genom en sådan bemanningsskala rätta till detta missförhållande i någon mån och förhindra denna åderlätning, måste det vara en sant fosterländsk gärning, även om det är till skada för en och annan, som har aktier i rederierna.



Det må jag säga, att den skadan unnar jag dem gärna, om man kan bidra till vårt lands förkovran, ty detta är mycket större förkovran än den andra.

Till slut vill jag säga, att det är ej alls något ingrepp mot det fria näringslivet, ty vi ha redan måst vidtaga liknande åtgärder på livets olika områden. Varför tillåta vi icke byggmästarna att smäcka upp hus, som när som helst kunna ramla samman och slå ihjäl dem, som bo i husen? Nej, vi tillåta det icke, därför att människor måste bo i dem, och för deras säkerhet, som trafikera gatorna. Och varför ha vi genomfört skyddslagstiftningen? Jo därför att vi icke vilja, att folk inom industrierna skola skadas och lemlästas, utan vi vilja ha skyddsåtgärder i detta hänseende. Om man här på sjöfartens område kräver motsvarande säkerhetsåtgärder, kan det icke betraktas såsom ett ingrepp mot det fria näringslivet, utan det fria näringslivet får väl ändå anpassa sig någon smula efter vad som kan anses vara skäligt och rättvist.

Slutligen ber jag att gent emot representanten från Bohuslän få säga, att jag icke varit med i denna skeppstjänstkommitté och följaktligen icke är mycket bevandrad i hur man diskuterat beträffande bemanningen på fiskefartygen, men jag tyckte av en del av vad han sade, att hans ståndpunkt är felaktig, ty då han klagade över att man föreskriver, att fiskefartyg, som gå på Nordsjön, skola hava två motorskötare, enär han ansåg detta vara oriktigt, vill jag fråga: Vad menar han då? Anser han, att en person skall tjänstgöra oavbrutet? Det skulle vara mycket intressant att höra. Skulle det vara ett sådant plågende ombord på fiskefartygen, så har man väl rättighet att inskrida där också. Och beträffande den saken, att fartygen icke kunna hålla sig inom vissa på förhand fastslagna linjer t. ex. Skagen—Lindesnäs, så vill jag säga att vi ha ju fastställt detta beträffande sjöfartssäkerhetsbestämmelserna och huru fartygen skola vara inrättade för att få passera över den ena eller andra linjen. Ja, trots detta kan det ju hända, att storm kan driva ett fartyg över den ena eller andra linjen. Men dylikt har ingen betydelse, ty det är fråga om i vilken trafik som fartyget går och icke att det vid ett eller annat tillfälle har passerat en viss linje. Åtminstone bör det vara förnuft i alla lagar och förordningar, och jag hoppas att, när denna sak kommer fram och blir definitivt fastställd, den skall vara så pass förnuftigt ordnad, att det ej uppstår sådana svårigheter, som man här skisserat.

**Herr Larson, Edward:** Det har redan talats så mycket om denna sak, att jag icke skall bliva mångordig. Jag vill emellertid, innan kammaren går att fatta beslut i frågan, uttala min mening om, varför jag ställt mig på reservanternas sida. Här är det visserligen endast fråga om en utredning, en mycket försiktigt skriven anhållan, men så mycket torde väl i alla fall vara klart, att har man sagt A, så får man vara beredd att säga B. Nu är det för alla känt, att redernäringen har särskilt svårt i dessa tider. Det är ju en ytterst svår konkurrens, icke minst därför att vår krona står så högt. För min del kan jag icke vara med om en lagstiftning, som skall ännu mera försvåra konkurrensen för redarnäringen. Och kanske, om vi nu skulle slå in på denna lagstiftning, det skulle leda till, att fartygen finge lägga upp och att det skulle bli arbetslöshet som en följd därav. Det är på grund av dessa skäl som jag, innan beslut fattas, vill säga, att om så skulle ske, vill jag åtminstone ha mitt samvete fredat i denna fråga.

Det var en ärad talare på Stockholmsbanken, som anförde som skäl för, att utskottets förslag nu skulle bifallas, att socialdemokraterna och de frisinnade voro enhälliga i att tillstyrka denna skrivelse. Det är väl — jag är bemyndigad att säga det — en liten missuppfattning. Det var åtminstone en av de frisinnade, som röstade mot förslaget.

Jag ber, herr greve och talman, på grund av vad jag sagt, att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)

Herr **Klefbeck**: Bara ett par ord för att påpeka, att den siste ärade talarens anförande liksom även en del av vad som förut framkommit bottnar i en föreställning, som — den må vara aldrig så ärligt uppfattad — jag tror saknar grund. Han talade nämligen om den svenska rederinäringens svåra läge för närvarande och att detta skulle vara ett skäl mot införande av bemanningsskala. Jag vill då påpeka vad som förut sagts, att icke blott i Norge utan även i Frankrike, England och Tyskland det finnes bestämmelser, fullständigt i Norge och i de andra länderna i rätt stor utsträckning, av den natur, som här föreslås. Vi skulle sålunda, om denna bemanningsskala infördes, komma att konkurrera med dessa länder på ungefär *samma* linje.

Vidare sade samme talare, att en lagstiftning såsom den här föreslagna är mindre av behovet påkallad, därför att i den nu gällande lagens 5 § är det föreskrivet, att fartygen skola vara betryggande bemannade. Vidare har det sagts, jag tror det var herr Boman, att på grund av arbetstidslagen har det förut befintliga manskapet ökats. Det var särskilt om eldarna man talade, vilkas antal hade ökats. Är det nu på detta sätt, att redan en betryggande bemanning är införd, och att på grund av arbetstidslagen besättningens antal ökats, så att det behov, som genom skrivelsen skulle tillfredsställas, i det väsentliga redan är besörjt, då frågar jag: I vilket avseende kan ett lagfäst införande av bemanningsskala skada denna rederinäring, om vars framgång och utveckling vi alla äro eniga både de som stå på den ena och den andra sidan?

Slutligen ett litet ord till min ärade vän på Bohuslänsbanken i vad han talade om fiskerinäringen. Såvitt jag förstår, argumenterade han utifrån att det nu gällde att antaga ett lagförslag, sådant som det i motionen formulerade. Men utskottet har nu icke satt det i fråga, utan begärt en utredning, och det förefaller mig, att de sakliga skäl, som han anförde, också vid denna utredning skola komma till allvarligt beaktande.

Herr **Åkerman**: Det var några ord i herr Bomans yttrande, som jag ej tycker bör stå oemotsagda. Han sade, att han ej kunde vara med om en så ovanlig åtgärd som att, sedan regeringen helt nyligen tagit ställning till en fråga, riksdagen skulle rikta en skrivelse i ämnet till regeringen. Det har dock hänt många gånger och kommer naturligtvis mycket lätt att inträffa, särskilt om regeringen icke har majoritet i riksdagen. Jag är ingalunda den, som vill på något sätt göra livet surt för regeringen; jag tror mig ha visat detta. Men att vi skulle vara så förfärligt beskedliga på vänsterkanten, att vi icke vågade rikta en skrivelse till regeringen, därför att den nyss tagit ställning till en fråga, kan jag ej finna vara på sin plats. Så snälla skola vi väl ändå icke vara. Både socialdemokrater och liberaler ha varit med om denna sak i utskottet, och anse att vi böra avlåta denna skrivelse.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt; och förklarade herr talmannen sig finna den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som avslår vad första lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 26, röstar  
Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan.

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

Ja — 69;

Nej — 39.

*Lagförslag  
ang. fartygs  
bemanning  
m. m.  
(Forts.)*

Föredros ånyo första lagutskottets utlåtanden:

nr 27, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående rättsskydd för alster av konsthantverk och konstindustri; och

nr 28, i anledning av väckt motion om förbud mot offentliga kapploppningar.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredros ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för färdigställande av vissa utav Norrlands Statsarbeten påbörjade arbetsföretag; och

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning rörande anslag till väganläggning Parkajoki—Muonionalusta.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredros ånyo statsutskottets utlåtande nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av ett bangårdspostkontor i Stockholm.

*Ang.  
uppförande av  
ett bangårds-  
postkontor  
i Stockholm.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts i proposition nr 168 framlagda förslag hade utskottet i det nu föredragna utlåtandet under återopande av vad utskottet däri anfört hemställt, att riksdagen måtte medgiva, att för uppförande av ett bangårdspostkontor inom Stockholms centralbangårds område finge av tidigare utav riksdagen för ombyggnad av centralposthuset i Stockholm anvisade men ej i anspråk tagna medel användas ett belopp av 520,000 kronor.

**Herr Tengdahl:** Herr talman! Jag skall be att endast få säga några få ord i en fråga, som till äventyrs kunde anses solklar. Det är frågan om förläggningen av detta bangårdspostkontor, som vid propositionens avfattning icke var så utredd, att statsrådet kunde intaga någon bestämd ståndpunkt. Statsutskottet har i sin motivering förordat ett förslag, som mera skonar järnvägens område, men, såvitt jag förstår, sämre tillgodoser gatutrafiken. Stockholms stadsfullmäktige ha i måndags uttalat sig närmast för ett annat förslag, som mera knappar in på järnvägens område, men bättre tillgodoser nämnda gatutrafik. Deras förslag hänvisar egentligen till Stockholms stadsplanenämnd, som förordat nämnda förläggning, men i sitt utlåtande tryckt på, att hela frågan är föremål för behandling alltjämt, och att det definitiva läget måste framgå av ytterligare överläggningar mellan kommunala och statliga myndigheter. Under sådana förhållanden och då Kungl. Maj:t i propositionen lämnat förlägningsfrågan öppen, kan givetvis statsutskottets yttrande i motiveringen icke vara för Kungl. Maj:t bindande. Vid frågans behandling i andra kammaren har statsutskottets vice ordförande förklarat sig stå på samma ståndpunkt.

Jag har endast velat påpeka detta utan att framställa något yrkande, vilket skulle vara sakligt onödigt i frågans nuvarande läge.

**Herr förste vice talmannen:** Jag vill endast bestyrka den siste talarens uppfattning. Statsutskottet har med hänsyn till det förslag, som förelegat, för sin

*Ang. uppförande av ett bangårds-postkontor i Stockholm.*  
(Forts.)

del ansett, att det första alternativet är mera praktiskt än det andra, men naturligtvis lämnat Kungl. Maj:t fullmakt att inom den beviljade anslagssummans ram lösa den frågan på sätt, som kan anses lämpligt efter överenskommelse med Stockholms stadsfullmäktige.

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

*Lagförslag rörande radioanläggningar.*

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 14, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om utförande och nyttjande av elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd m. m.

Genom en den 14 mars 1924 dagtecknad proposition, nr 155, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet hållna protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om utförande och nyttjande av elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd m. m.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Herr **Pers**: Herr talman! När riksdagen går att antaga denna lag, som är enhälligt förordad av andra lagutskottet, omhändertager staten därmed en nykomling ibland våra kommunikationsmedel, en nykomling, som är en mycket märklig sådan. Riksdagen har visserligen förut anslagit medel till radiostationer i landet. Detta anslag har inkluderats i anslaget till telegraf- och telefonutvidgningar, men genom den föreliggande lagen drager staten in detta kommunikationsmedel under sitt monopol. Den dekreterar monopolet såsom sådant, och med det övertager också staten ansvaret för dess utvidgande. Det är ett mycket betydelsefullt monopol, som staten därmed tager hand om, och det bör kunna vara lämpligt att beröra med några ord arten och betydelsen av utnyttjandet av detta monopol. Jag vill förutskicka, att jag är medlem i en sammanslutning, som ämnar inkomma med anhållan om koncession på utnyttjandet av avsändningsstationer. Jag säger detta, för att det må vara klart och så att jag icke döljer det. Men jag har försökt och försöker anlägga allmänna synpunkter på saken, och den kritik, som kan drabba mina synpunkter, bör också kunna vara sådan, att den icke förstärkes av, att jag händelsevis är med i en sådan sammanslutning. Jag har ej något ekonomiskt intresse av någon betydelse häri.

Andra lagutskottet har i fråga om riktlinjerna för verksamheten just icke sagt någonting. Utskottet har endast uttalat »önkvärdheten av att de avgifter, som må komma att av Kungl. Maj:t fastställas för rätten att innehava radiomottagningsanordningar, ej måtte sättas högre, än att praktiskt taget en var må kunna bereda sig rätt att innehava dylika anordningar». Det är alltså ett uttalande om, att det ekonomiska skall läggas så, att det icke utgör ett hinder för detta kommunikationsmedels popularisering och spridning till alla samhällsklasser i landet. Däremot har kommunikationsministern enligt referat i statsutskottets utlåtande nr 9 vidrört en annan sida av saken. Han har såsom ett skäl för statens övertagande av stationerna åberopat »deras ifrågasatta användning för undervisningsändamål, för spridande av meddelanden från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt eller andra officiella meddelanden av olika slag». Där beröres alltså uppfostringssynpunkten, den pedagogiska synpunkten.

Det blir en mycket delikat sak att få denna verksamhet inriktad så, att den kommer till den största möjliga nytta. Verksamheten kommer att beröra olika intressen, och olika strävanden komma att göra sig gällande. Från tidningarnas sida är att anmäla en önskan om, att full lojalitet må iakttagas gent emot den nyhetsförmedling, som tidningarna efter mycket arbete och många strider slutligen ha kommit till. Den nyhetsförmedling från in- och utlandet, som nu existerar, är egentligen av kooperativ art och har hittills visat sig fungera mycket bra. Det är, tror jag, ett allmänt intresse, att radioverksamheten inriktas så, att ett samarbete ernås mellan de två, så att nykomlingen visar tillbörlig hänsyn mot den äldre på platsen, under det att tidningarna å sin sida heller inte böra lägga stenar i vägen för det nya kommunikationsmedlets utveckling till största gagn för allmänheten. Jag vill uttala den förhoppningen, att verksamheten inriktas så, att den utan trångbröstenhet och utan partiskhet förmedlar nyheter, att den anordnar sig för att förströ människorna och ge dem uppbyggelse, och att den pedagogiska grundtonen går igenom det hela, utan att det blir ledsamt och tråkigt. Det är klart, att direktiv böra givas, och det är nödvändigt, att statsmakten, då den lägger alltsamman i Kungl. Maj:ts hand, ger direktiv i den här riktningen, men det kommer dock att bero på de personer, som ställas i spetsen för verksamheten, att det hela blir lett i en rätt och god anda. Det måste lämnas tillbörlig frihet för den eller de som leda det, ty om det klavbindes alltför mycket med regler och restriktioner, då kommer det att fattas den levande livets fläkt över det hela, som är nödvändig för att få ett lyckat resultat av en sådan verksamhet. Det är klart, att tendenser ha velat yppa sig att ockra på sensation, på reklam och på människornas mindre goda sidor, men när staten tagit det i sin hand, bör det också vara ett allmänt intresse, att sådant hålles inom tillbörliga gränser.

Ja, det är allenast med dessa ord som jag velat beledsaga detta förslag. Det är egentligen en rätt viktig sak, när riksdagen sålunda med denna lag lägger det hela så fullständigt i Kungl. Maj:ts hand, och därför har jag ansett, att det kunde vara lämpligt att uttrycka dessa önskemål i det ögonblick staten införlivar detta kommunikationsmedel med de allmänna inrättningarna.

Jag tillstyrker bifall till utskottets förslag.

**Herr Petré, Bror:** Jag skall be att få säga några ord i anslutning till vad som nyss anförts.

Det är ju så, att de förestående statliga åtgärderna på detta område och riktlinjerna för de å Kungl. Maj:t ankommande åtgörandena därvidlag redan tidigare i år varit föremål för riksdagens prövning, vilket den föregående talaren också berörde. Det var ju nämligen så, att i det av riksdagen, efter hemställan av statsutskottet, redan beviljade anslaget för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende beräknats medel till uppförande av ett antal avsändarstationer under kommande budgetår, och i motiveringen till nämnda anslagskrav uppdrog Kungl. Maj:t detaljerade riktlinjer för de förestående statliga åtgärderna å området i anslutning till en diktamen i ämnet, som kommunikationsministern redan i juni i fjol hade till statsrådsprotokollet. I denna motivering finnes inrymt det uttalande om rundradions användning för undervisningsändamål, som av den föregående talaren berördes. Men i den av mig omnämnda diktamen till statsrådsprotokollet finnes ock ett uttalande, som det är skäl att med anledning av den föregående talarens synpunkter här återgiva. Det heter nämligen däri: »I detta sammanhang tillåter jag mig ytterligare betona nödvändigheten av att staten får möjlighet till en effektiv kontroll rörande arten av de meddelanden, som utsändas till allmänheten, och att garantier erhållas för opartiskhet och saklighet vid urvalet av nyhetsmeddelanden. Jämväl

*Lagförslag  
rörande radio-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Lagförslag  
rörande radio-  
anläggningar.  
(Forts.)

är av vikt att tillse, att samarbete sker med pressen på sådant sätt, att en illojal konkurrens med dess nyhetsorganisation undvikas.»

Den nu föreliggande propositionen bygger å de riktlinjer, vilka sålunda redan tidigare i år såsom motiv för annan framställning förelegat till bedömande. De lagbestämmelser, varom nu är fråga, gälla i stort sett blott två ting, nämligen genomförande f. n. av licensförfarande för rätten att innehava radiomottagningsapparater samt avgiftskyldighet för innehavare av sådana apparater.

Jag anser, att såsom förhållandena nu ligga till på detta område, är det all anledning tro, att Kungl. Maj:t kommer att handla utifrån den uppfattningen, att då det här gäller nya ting, som äro stadda under snabb utveckling, man icke bör binda sig med uppgörelser på alltför lång tid utan i görligaste mån pröva sig fram. Det är således anledning tro, att då uppgörelse i sinom tid träffas med det bolag, som kommer att få utsändningsförhållandena om hand, denna uppgörelse kommer till på jämförelsevis kort sikt. Det blir vid fortsatta anslag för uppförande av nya avsändarstationer säkerligen redan nästa riksdag tillfälle för riksdagen att se till och uttala sig om, huruvida vid de åtgöranden, som Kungl. Maj:t träffat för rundradioverksamhetens ordnande, de av den föregående talaren berörda synpunkterna tillfredsställande tillgodosetts eller anledning till berättigade anmärkningar därutinnan i ett eller annat avseende till äventyrs kan föreligga.

Jag har, herr talman, intet annat yrkande att göra än om bifall till utskottets förslag.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt.

---

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 15, i anledning av väckt motion med förslag till ändring av 3 § 3 stycket i lagen den 30 maj 1919 om begränsning av tiden för idkande av handel och viss annan rörelse.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

---

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 16, i anledning av väckta motioner angående dels stadgande om skyldighet för kommuner utöver viss folkmängd att utse särskild nykterhetsnämnd och dels meddelande av uppgift i viss ordning om vilka, som utsetts att vara ordförande i sådan nämnd.

Andra lagutskottet hade till behandling i ett sammanhang förehaft följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 182 i första kammaren av herrar *Ljunggren*, *Alfred Petré*n och *Andersson* i Eliantorp samt nr 186 och 187 i andra kammaren av herr *Söderberg*.

I motionerna I: 182 och II: 186, vilka voro lika lydande, hade hemställts, att riksdagen måtte för sin del besluta sådan ändring i 3 § i lagen om behandling av alkoholister, att varje kommun, som hade 1,500 invånare eller däröver, bleve skyldig att utse särskild nykterhetsnämnd.

I motionen II: 187 hade hemställts, att riksdagen ville för sin del besluta, att till ovannämnda lagrum måtte göras sådant tillägg, att, där särskild nykterhetsnämnd funnes. Konungens befallningshavande skulle underrättas om vem, som utsetts till ordförande i nämnden, samt införa meddelande därom i länskungörelserna.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, A) att motionerna I:182 och II:186 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda; samt

B) att motionen II:187 likaledes icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

På framställning av herr talmannen beslöts, att förevarande utlåtande skulle företagas till avgörande punktvis.

#### *Punkten A.*

Herr **Ljunggren**: Anledningen till, att denna motion frambars här i kammaren liksom i andra kammaren var den, att vid de konferenser mellan ombud för nykterhetsnämnderna, som under de senare åren ha hållits, det från många håll i landets olika kommuner uttalats klagomål över, att den institution, som vi här ha, nykterhetsnämnden, icke överallt har tagits i anspråk för det praktiska nykterhetsarbete, varom det här är fråga. I nykterhetsnämnderna har man fått en form för samarbete mellan alla dem, som överhuvud taget ha intresse för dessa spörsmål och som anse, att samhället har skyldighet att på detta område ingripa. Det har nu klagats över, att i de kommuner — och det är ju de flesta, vilket också framgår av utlåtandet — där ingen särskild nykterhetsnämnd har tillsatts, utan där fattigvårdsstyrelsen fungerar som nykterhetsnämnd, har icke tillbörlig uppmärksamhet riktats på dessa frågor.

Fattigvårdsstyrelsens ledamöter äro ju utsedda för helt andra ändamål, och det är icke överallt, som det inom fattigvårdsstyrelsen har funnits tillräckligt intresse just för dessa speciella, men i alla fall för samhället viktiga uppgifter. Motionärerna ha därför ansett, att denna fråga borde föras på tal i riksdagen, för att de, som här ha att vidtaga åtgärder, skulle få sin uppmärksamhet riktad på förhållandena i hopp om, att mera arbete här skulle kunna utföras. Efter de uttalanden, som förekommit på oförmälda konferenser, var det åtminstone min uppfattning, att det i kommuner, som utse kommunalfullmäktige, d. v. s. kommuner med över 1,500 invånare, skulle finnas både möjlighet och anledning att vidtaga en sådan åtgärd, som i gällande lagstiftning är förutsatt.

Nu medger jag, att såväl socialstyrelsen som andra lagutskottet ha anfört välgående betänkligheter mot ett obligatoriskt stadgande i detta avseende, och socialstyrelsen har för sin del visat på andra utvägar, som enligt dess uppfattning skulle kunna verka i samma riktning. Bl. a. ifrågasättes att särskild föredragande inom fattigvårdsstyrelsen skulle utses för dessa ärendens handläggande. Det är ju alldeles klart, att tillståndet blir bättre, om en särskild föredragande finnes, som får speciell anledning att befatta sig med dessa frågor och sätta sig in i dem och som också kan föreslå fattigvårdsstyrelsen att vidtaga lämpliga åtgärder, där sådana äro av behovet påkallade.

Jag medger också, att man kan hysa betänkligheter mot inrättandet av en mängd kommunala nämnder. Den ifrågasatta anordningen, åtminstone i de mindre kommunerna, med en kommunal nämnd med olika uppgifter och olika föredragande för olika ärenden skulle tilltala mig ofantligt mycket och skulle också, tror jag, vara praktiskt utförbar.

Med hänsyn till dessa förhållanden menar utskottet, att riksdagen icke bör fatta något speciellt beslut i den här punkten utan avvakta de förslag, som man väntar skola komma från socialstyrelsen och från Kungl. Maj:t i dessa frågor. Jag vill säga, att jag fullständigt uppskattar dessa synpunkter. Jag vill endast uttala den förhoppningen, att det förslag, som man får hoppas skall komma från dessa håll, icke skall dröja alltför länge. Ty det torde icke vara kammaren obekant, att förhållandena just på detta område äro sådana, att det är

*Ang.  
skyldighet för  
kommun att  
utse särskild  
nykterhets-  
nämnd.*

Ang.  
skyldighet för  
kommun att  
utse särskild  
nykterhets-  
nämnd.  
(Forts.)

en tvingande nödvändighet för den, som ser på samhällets bästa, att ha sin uppmärksamhet riktad på dessa frågor. Det är nödvändigt för alla goda medborgare att här vara i verksamhet. Och här gäller det ju icke tvister om olika principiella uppfattningar på lagstiftningens område, utan här gäller det en fråga, om vilken alla, som överhuvud taget ha ansvarskänsla, böra kunna förena sina ansträngningar.

Jag kan dock icke underlåta att säga, att enligt min uppfattning — och denna uppfattning har starkt kommit till synes vid de av mig omtalade konferenserna med nykterhetsnämnderna — måste naturligtvis en speciellt inrättad nykterhetsnämnd vara betydligt effektivare än en anordning med särskild föredragande inom fattigvårdsstyrelsen, ty som bekant ha nykterhetsnämnderna mycket stora uppgifter. Enligt 1913 års alkoholistlag ha de alkoholistvården på sitt ansvar. Enligt 1917 års rusdrycksförsäljningsförordning ha deras uppgifter utvidgats att omfatta övervakning överhuvud av nykterhetstillståndet i de resp. kommunerna.

Här finnas således icke bara stora uppgifter utan även ofantligt stora möjligheter för dessa kommunala nykterhetsnämnder att verkligen kunna uträtta något, och jag vill livligt instämma i de uttalanden, som göras av socialstyrelsen och av utskottet, att de kommuner, där förhållandena lämpa sig därför, måtte snarast möjligt gå i författning om tillsättande av speciella nykterhetsnämnder.

Jag har i frågans nuvarande läge, herr talman, intet yrkande att framställa.

**Herr Petré, Alfred:** Då mitt namn står under den motion, som här av utskottet avstyrkts, och då jag hade deltagit inom utskottet i handläggningen av detta ärende, men icke avgivit någon reservation mot utskottets avslagsyrkande, anser jag, att jag bör till kammarens protokoll anteckna anledningen till denna min ståndpunkt.

I korthet kan jag då säga, att anledningen till, att jag icke anfört någon särskild reservation är den, att jag funnit, att det av socialstyrelsen framförda förslaget om särskild föredragande rörande nykterhetsärenden inom fattigvårdsstyrelsen i de kommuner, där särskild nykterhetsnämnd icke är tillsatt, har vissa fördelar framför det i motionen framförda förslaget, ty på samma gång som socialstyrelsens förslag enligt mitt förmenande bör vara ägnat att bli till stort gagn för det kommunala nykterhetsarbetet, kommer därtill den fördelen, att det även har avseende på de mindre kommunerna, som nu sakna särskild nykterhetsnämnd.

Då nu socialstyrelsen framhållit, att det inom kort måste framläggas förslag om ändring på andra punkter i lagen om behandling av alkoholister, varvid även denna fråga kommer under omprövning, har jag, herr talman, icke ansett mig böra göra något yrkande i anledning av utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt.

### *Punkten B.*

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 18, i anledning av väckta motioner om skrivelser till Kungl. Maj:t dels angående beredande av pensions-tillägg för barn åt änka efter enligt pensionsförsäkringslagen pensionsberättigad man och dels i fråga om fördelningen emellan äkta makar av dem enligt nämnda lag tillkommande avgiftspensioner.



Andra lagutskottet hade till behandling i ett sammanhang förehäft motionerna nr 180 i första kammaren av herr *von Koch*, nr 68 i andra kammaren av herrar *Jonsson* i Hökhult m. fl. samt nr 268 i andra kammaren av herr *Gustafson* i Kasenberg.

I de lika lydande motionerna nr 180 i första kammaren och nr 268 i andra kammaren hade yrkats, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning, huruvida icke pensionstillägg för barn kunde i en eller annan form utgå även till änka efter enligt pensionsförsäkringslagen pensionsberättigad man.

I motionen nr 68 i andra kammaren hade yrkats, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för att avgiftspensionen till äkta makar måtte tillgodokomma dem på sådant sätt, att mannen erhöle hälften och hustrun hälften därav.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet under hänvisning till vad däri anförts hemställt,

A) att riksdagen med anledning av motionerna I:180 och II:268 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, huruvida icke pensionstillägg för barn kunde i en eller annan form utgå även till änka efter enligt pensionsförsäkringslagen pensionsberättigad man, samt därefter för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda;

B) att motionen II:68 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade anmälts av herr *Bror Petré*n angående den under punkten A) gjorda hemställan.

På framställning av herr talmannen beslöts, att ifrågavarande utlåtande skulle företagas till avgörande punktvis.

#### *Punkten A.*

Herr **Petrén, Bror**: Då mitt namn står antecknat under en blank reservation vid denna punkt, anser jag mig skyldig att nämna några ord om anledningen därtill, så att det icke missförstås så, att jag skulle avse att motsätta mig själva det önskemål, vartill motionen syftar. Jag skall i största korthet angiva, huru frågan med mitt sätt att se den ligger före.

Det är ju så, att enligt den allmänna pensionsförsäkringslagen förutsättes för närvarande invaliditet hos den person, till vilken pension eller liknande understöd skall utgå. Man har alltifrån lagstiftningens början å detta område varit inne på den frågan, huruvida man skulle kunna införa även pensions-tillägg för barn. Det har varit kostnadsskäl, som förorsakat, att dylik barnpensionering från början ej medtagits, men man har sedan delvis genomfört saken år 1918 och år 1921. För närvarande gäller sålunda, att ifall en änking eller änka eller fränskild make eller ogift kvinna, som är varaktigt oförmögen till arbete, har barn under 15 år att försörja, ha de rätt att utfå barntillägg av intill 102 kronor per år för varje sådant barn. Samma rätt har ock ogift man med avseende å adoptivbarn och även äkta makar, då mannen är varaktigt oförmögen till arbete.

Nu säga motionärerna, att när en invalid man dör, efterlämnande änka, och familjens huvudsakliga inkomst kanske varit just barntilläggen åt makarnas barn, så är det ett missförhållande, att barntilläggen vid mannens fränfalle upp-

Ang.  
utsträckt rätt  
till pensions-  
tillägg för  
barn.  
(Forts.)

höra att utgå. Änkan har lika stort behov av barn tilläggen för familjens existens efteråt som förut. Detta är i och för sig en helt naturlig tankegång och ingenting synes vara att säga mot densamma. Men om man något närmare ser på denna fråga, så finner man, att förslaget innebär ett frångående av den hittills tillämpade principen om invaliditet såsom förutsättning för rätt till barn tillägg. Och därmed är man, på sätt pensionsstyrelsen anmärkt, inne på frågan om barnpension i allmänhet. Av denna större fråga är det föreliggande förslaget om barnpensions utgående till änka efter invalid man endast en mindre del, och det synes mig icke vara rationellt att fristående upptaga denna till lösning. Lika väl som en änka efter invalid man icke förstår, varför barn tillägg skall upphöra att utgå, när den invalide mannen dör, lika omöjligt är det för andra medellösa änkor att förstå, varför icke de efter sina mäns frånfälle skola hava samma rätt till barn tillägg för sina minderåriga barn, då de kanske ofta allt efter barnens antal etc. sitta i än sämre och brydsammare ställning än de änkor, vilkas män voro invalider, när de dogo. Pensionsstyrelsen har också i sitt yttrande över motionen sagt ifrån, att när man släpper invaliditet såsom förutsättning för rätt till utfående av barn tillägg, står man i själva verket inför frågan om barnpension i allmänhet.

Då är frågan: huru ligger denna sak till i detta nu? Jo, andra kammaren har vid tvenne riksdagar — 1919 och 1920 — beslutat om en skrivelse till Kungl. Maj:t med framhållande att beträffande barn till änkor, som äro i dålig ekonomisk ställning, är det samhällets plikt att söka ordna det med understöd till barnens underhåll och uppfostran utan fattigvårdsverkan. Första kammaren har emellertid vid dessa motioners prövning ansett att fattigvårdslagstiftningskommitténs betänkande i avseende å barnavården borde avvaktas, innan ståndpunkt toges till frågan. När detta betänkande kom under loppet av år 1921, innehöll det bestämmelsen, att barnavårdsnämnderna skulle hava att lämna änkor det bidrag, som behövdes för deras minderåriga barns erforderliga vård. Samtidigt uttalade kommitterade i sin motivering, att »den väg, på vilken man hos oss i främsta rummet ansett ett hjälperande av änkorna och deras barn böra åstadkommas, är genom pensionsförsäkring. Utan tvivel är ock denna väg den, som mest skulle motsvara sakens natur och på bästa sätt tillgodose behovet.» Men det finnes sades det i nuvarande lagstiftning endast i mindre utsträckning sört för hjälp i denna form, nämligen till änkor efter invalida män. Därför har man i betänkandet föreslagit den provisoriska anordningen, att barnavårdsnämnderna skulle hava att åt änkor lämna de bidrag, som krävdes för att de skulle kunna giva sina minderåriga barn erforderlig vård. När propositionen i ämnet nu i år kom, voro emellertid bestämmelserna härom ej medtagna. Men det har med anledning av propositionen väckts en motion av fru Östlund i andra kammaren, vari hon tagit upp andrakammarkravet från 1919 och 1920 och, med framställande av samma yrkande, som nämnda kammare då biträtt, anhållit, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, på vilket sätt och efter vilka grunder understöd till änkors barn för framtiden lämpligast måtte kunna beredas, ävensom för riksdagen skyndsamt framlägga det förslag, utredningen kunde föranleda. Nu är det min uppfattning, att denna väg är den man bör gå. Den griper i stort på frågan, och bakom kravet å en dylik allmän utredning ligger en mycket stark folkopinion. Då förefaller det mig, som om det icke vore riktigt rationellt att nu begränsa kravet å utredning endast till barn åt invalida män.

Frågar man sig vad kostnaden skulle gå till för detta mindre grepp, som föreslås av motionären, visar utredningen en summa av en miljon kronor per år, när man om tio år kommit i jämviktsläge, varav då  $\frac{3}{4}$  skulle komma att falla på statsverket.

För min del har jag den avsikten, herr talman, att, när vi komma till fru Östlunds motion, yrka bifall till hennes skrivelseförslag, och jag anser, att man då i motiveringen därtill kan och bör omnämna den mindre omfattande framställning, som i nu förevarande motioner är gjord.

Såsom ett uttryck för denna uppfattning, anser jag mig, herr talman, nu ock formligen böra hemställa, att dessa motioner icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

*Ang.  
utsträckt rätt  
till pensions-  
tillägg för  
barn.  
(Forts.)*

**Herr von Koch:** Herr talman! Jag ber att få vitsorda, att den framställning, som här lämnats av utskottets ordförande angående sakens läge, är opartiskt gjord och alldeles korrekt, och jag har den övertygelsen om den förste ärade talaren, som har yrkat avslag å min motion, som nu avhandlas, att han har lika stort intresse för frågans lösning i framtiden som jag själv. Jag har emellertid en annan uppfattning än han så till vida, som jag tror, att man nu bör taga det steg för frågans lösning som är möjligt för att sedan taga ett nytt steg.

Min medmotionär, herr Gustafson i Kasenberg, som mycket ägnat sig åt denna sak och åt pensionsförsäkring i allmänhet, har förklarat — och jag har själv iakttagit det vid många tillfällen — att det är absolut omöjligt för dessa änkor efter invalida män att begripa, varför de, när deras män dö, skola fråntagas sitt barntillägg. De ha kommit till pensionsnämnden och undrat, vad meningen är. Pensionsstyrelsen har beviljat barntillägg. Barnen ha uppburit detsamma. När mannen dör är ställningen ofta — man kanske kan säga oftast — försämrad för familjen, men just då säga vederbörande, att, enligt bestämmelserna i pensionsförsäkringslagen, barntillägget utan vidare skall indragas. Nu säger visserligen utskottets ärade vice ordförande, att denna änka och hennes barn icke ha det sämre ställt än andra ensamstående änkor, som ha barn att försörja, men det råder dock den skillnaden, att åt dessa änkor efter invalida män ha för deras barn dock en gång erhållits ett barntillägg, som nu fråntages dem, när änkan står ensam i världen. De andra ha ofta stått i en svår situation, men de ha dock icke blivit delaktiga av pensionens välsignelse. Jag tror också, att det, för pensionsförsäkringens framtida utvidgande, är lämpligt, att denna fråga nu upptages till prövning, och som kammaren ser, har pensionsstyrelsen ställt sig mycket intresserad gentemot densamma och har ingenting emot en utredning.

Men det är också i ett annat avseende som jag har en annan uppfattning än den föregående ärade talaren. Jag tror nämligen, att det förefinnes en mycket stor skillnad mellan det relativt lilla förslag, som här föreligger, och det andra, som går ut på att lösa hela änkebarnpensioneringsfrågan i Sverige. Det här, herr talman, är en jämförelsevis liten utveckling av den gällande pensionsförsäkringslagen, en förändring, en modifikation, visserligen med vissa kostnader, som kunna övervinnas utan några administrativa svårigheter, utan någon långt gående utredning. Den andra frågan, om barnpensionering i allmänhet, är en annan fråga, som verkligen tål mycket noggrant övervägande. Först och främst är det så, att det kan vara tal om vilken väg man får gå, folkpensioneringsvägen eller understödsvägen. Motionärerna ha ju gått understödsvägen — jag tänker på motionären fru Östlund m. fl. Men det kan ju tänkas, att det är rimligt att gå folkpensioneringsvägen. Det är sålunda först och främst ett avvägande, vilken väg man skall följa, och för det andra är det naturligt, att detta medför en ofantligt stor kostnadssumma. Det lär icke finnas någon kostnadsberäkning för denna sak, men det säger sig självt, att detta blir en fråga av mycket stora mått, kanske på tiotals miljoner kronor, och pensionsstyrelsen har i sitt yttrande angående lagen om samhällets barnavård uttalat, att frågan om en utvidgning av pensionsförsäkringen att gälla änkor efter icke invalida män, sålunda alla

Ang.  
utsträckt rätt  
till pensions-  
tillägg för  
barn.

(Forts.)

änkor, som ha minderåriga barn, har varit behandlad av pensionsstyrelsen, men under nuvarande tryckta förhållanden torde enligt styrelsens åsikt föga utsikt förefinnas att få denna fråga löst i samband med pensionsförsäkringens spörsmål.

Jag har anfört detta senare, icke därför att jag i detta ögonblick har intagit någon negativ ståndpunkt i denna stora fråga om barnpensionering i allmänhet, men emedan jag tror, att den bör bli föremål för särskilt övervägande i samband med den prövning, som pågår inom utskottet rörande barnavård i allmänhet. Det är ur denna synpunkt, tror jag, riktigt att nu lösa denna jämförelsevis mindre fråga, som kan lösas snabbt, och sedan taga itu med den större, vidlyftigare frågan.

Jag ber att närmast på dessa grunder få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr von Sydow:** Herr greve och talman! Jag ber att få instämma med herr von Koch. Jag måste säga, att jag icke kan finna annat, än att det råder en väsentlig skillnad mellan det fall, då en invalid gift man, som har barntillägg för sina barn, dör och barntillägget med anledning av hans död blir indraget för änkan, och det fall, att en änka i knappa omständigheter har att försörja barn, för vilka något barntillägg aldrig utgått. Det kännes vida hårdare att mista det man en gång fått, än att aldrig få någonting, och därför tycker jag, att särskilda skäl föreligga att tänka på herr von Kochs motion.

Jag vill också säga, att ifall det vore så, att fru Östlunds motion om utredning angående pensionering av änkers barn i allmänhet vore bifallen, herr von Kochs motion enligt min tanke utan olägenhet kunde avslås — det funnes då ingen anledning att taga upp denna mindre fråga särskilt. Men nu är det icke så, och det synes mig ganska tvivelaktigt, om riksdagen verkligen kommer att våga sig på att officiellt giva sin anslutning till tanken på dylik barnpensionering. Denna fråga är ju av en utomordentligt stor omfattning, och kostnaderna för en sådan barnpensionering kunna mycket väl, såsom herr von Koch sade, komma att uppgå till 10,000,000 kronor om året eller något dylikt. Om man nu i anledning av fru Östlunds motion skulle avslå herr von Kochs motion och sedermera fru Östlunds motion också blir avslagen, så har man icke kommit någon väg alls i frågan. Skulle däremot bägge motionerna bifallas, så torde väl detta icke medföra några olägenheter utöver den formella oegentlighet, som möjligen ligger däri, att riksdagen bifaller först det mindre omfattande förslaget och sedan det mera omfattande, i vilket det första ingår.

Som frågan nu ligger, anser jag, att densamma bäst främjas genom ett bifall till utskottets förslag, och jag skall därför, herr greve och talman, be att få yrka bifall till detta.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den nu ifrågavarande punkten yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att de i ämnet väckta motionerna icke skulle till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Sedermera gjordes propositioner enligt berörda yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

#### *Punkten B.*

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning med vissa bestämmelser angående handel med brännved och annat virke i löst mått m. m.

*Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.*

Genom en den 14 mars 1924 dagtecknad proposition, nr 191, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet, föreslagit riksdagen att

1:o) antaga vid propositionen fogat förslag till förordning med vissa bestämmelser angående handel med brännved och annat virke i löst mått;

2:o) besluta,

a) att såsom lagliga redskap för mätning av ved i stjälp-t mått skulle justeras rydmått av minst 1 kubiketers rymd, och

b) att vid stämpling av förvarings- och transportredskap kronomärke icke vidare skulle åsättas;

3:o) förklara,

a) att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma de storheter, för vilka rammått skulle kunna justeras som lagliga redskap för mätning av ved i travat mått, och

b) att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma de storheter, dock minst 1 kubikmeter, för vilka rydmått skulle kunna justeras som lagliga redskap för mätning av ved i stjälp-t mått.

Utskottet hade i det nu ifrågakvarande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

**Herr Svensson, Martin:** Herr greve och talman! I det av Kungl. Maj:t med proposition nr 191 till innevarande års riksdag framlagda förslaget till förordning med vissa bestämmelser angående handel med brännved och annat virke i löst mått föreslås det, att småved icke må försäljas i annan längd än en fjärdedels meter och annan brännved icke i andra längder än hela mångfalder av en fjärdedels meter, allt så vida icke köpare för särskilt fall påfordrar leverans av ved av angiven annan längd. Straffpåföljden är böter från och med 10 till och med 1,000 kronor, och av böterna tillfaller en tredjedel åklagaren och återstoden kronan.

Det är sålunda ett ganska hårt ingrepp som göres i den närings- och rörelsefrihet man hittills haft, och det är också att vänta, att det kommer att bli en sträng kontroll över lagens efterlevnad.

Från vissa trakter i södra Sverige har det av ålder pågått en export av ved till Danmark, och i dessa trakter har man därför inrättat sig efter de danska köparnas önskningsar. Dessa önska helst, att veden skall vara i dansk aln, och därför har det blivit en vana i dessa trakter, att man huggit veden i denna längd. Enligt det förslag, som nu här föreligger, skulle det bli omöjligt att i fortsättningen begagna detta längdmått. Det är emellertid omöjligt att göra någon skillnad mellan den ved, som kommer att säljas till förbrukning inom landet och den ved, som kommer att exporteras till utlandet. Vid det tillfälle, då avverkningen sker, kan avverkaren icke säga, huruvida han kommer att sälja veden till exportörer eller om han kommer att sälja den på marknad inom landet, exempelvis så, att han lassvis kör in veden till närmaste stads salutorg och säljer den till konsumenter inom staden.

Det är sålunda här fråga om en lag, som ganska hårt ingriper i vad man hittills varit van vid i orterna och i den rörelsefrihet, som avverkaren behöver, så

Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.  
(Forts.)

länge de danska köparna icke vilja böja sig efter svensk lags bestämmelser, vilket de hittills icke velat göra.

Det är också i åtskilliga andra avseenden som jag anser, att lagen är alldeles för snävt tilltagen. Den fastslår ett enda standardmått för småved och den förbjuder att hugga kastveden i andra längder än vad som är en mångfald av detta standardmått, en fjärdedels meter. Jag tror till och med, att den föreslagna förordningen i vissa fall icke motsvarar konsumenternas intressen. En vedhandelsförening i Göteborg har framhållit, att beträffande ved till sparspislar användes ett något kortare mått, och jag tror också, att det i stora delar av riket användes ett något längre mått, 30 centimeter och  $\frac{1}{3}$  meter. Allt detta skulle nu komma att bli i lag förbjudet.

Om man läser motiveringen till Kungl. Maj:ts förslag, finner man, att köparna hittills haft smak för att använda ved av vissa dimensioner. Där säges det, att sexkvartsveden till och med betingat högre pris än ved, som är huggen i en meters längd och detta därför, att köparna hellre önska sexkvartsveden.

I 6 § av den föreslagna förordningen stadgas, att om virke är upphugget för förbrukning inom riket, men man i stället vill använda detsamma till brännved, så skall denna brännved, när den bjudes ut såsom småved, vara i samma längd, en fjärdedels meter. Det rör sig härvidlag huvudsakligen om propsen, men det är icke möjligt att indela propsen i denna längd; det är icke möjligt att hugga propsen så, att den blir jämnt en fjärdedels meter, utan det kommer att bli en del av veden, som spilles bort vid justeringen. En leverantör kommer naturligtvis att räkna med endast så mycket av veden, som han kan sälja. Således när det gäller props av 6 engelska fot, mellan 180 och 190 centimeter, beräknar han den endast till 175 centimeter och han kommer säkerligen att taga skadan igen genom att höja priset.

Det förefaller mig, att man hade kunnat göra lagen något mjukare och mera lämplig för de olika praktiska förhållandena. Jag hade önskat föreslå en förändring på det sätt, att småved ej må säljas i annan längd än  $\frac{1}{6}$  eller  $\frac{1}{4}$  meter och annan brännved icke i annan längd än hela mångfalden av  $\frac{1}{6}$  eller  $\frac{1}{4}$  meter. Jag tror, att en sådan bestämmelse skulle vara bättre, lämna större rörelsefrihet och tillfredsställa både producenternas och konsumenternas berättigade intressen.

Jag kan mycket väl förstå, att konsumenterna äro missnöjda med de nu rådande förhållandena, och jag tror nog, att de ofta bli uppskörtade, då de köpa ved i småpartier. Men om man söker analysera, vad som kan vara orsaken till missnöjet, så finner man, att konsumenterna icke hava skäl att vara missnöjda med längdmåttet, utan att det är beträffande höjden och bredden, som man är i tillfälle att kunna fuska. När tvister förekomma mellan köpare och säljare röra de sig därjämte vanligen om varans beskaffenhet. Det är mycket lätt att kunna konstatera längdmåttet, och i det fallet behöver icke köparen bli bedragen.

Då jag anser, att lagen sådan den nu föreligger verkar hämmande på exporten till Danmark och att det icke ligger någon fara i att nu avslå lagen och låta den komma fram i bättre skick ett annat år, skall jag för min del, herr greve och talman, be att få yrka avslag å Kungl. Maj:ts förslag och utskottets hemställan.

**Herr von Sydow:** Herr greve och talman! Jag tror, att det är många av kammarens ledamöter, som ha en praktisk erfarenhet av, att vedhandeln för närvarande är fullkomligt desorganiserad. Man kan påstå, att det på många, för att icke säga på de flesta orter råder ett fullständigt oeffterrättlighetstillstånd i denna handel, så att en köpare, som köper efter ett visst namngivet mått — ett mått som icke överallt är lika, utan på skilda orter rymmer mycket växlande kvantiteter — icke vet, vad han får, såvida han icke vill och kan mäta upp det köpta, så bör det naturligtvis icke få fortgå, och riksdagen har också förut beaktat denna fråga. År 1918 skrev riksdagen till Kungl. Maj:t och begärde

bestämmelser i ämnet, och riksdagen uttalade då, att bestämmelser för åstadkommande av reda inom och kontroll över handeln med ved oundgängligen vore av behovet påkallade. Nu ha vi här ett förslag, som innefattar sådana bestämmelser, och detsamma är, såvitt jag förstår, lagt på en basis, som är den mest lämpliga för att få någon reda i förhållandena, nämligen införande av meter-systemet såsom norm för denna handel. Om småved försäljes, skall den i fråga om längden vara  $\frac{1}{4}$  meter, och annan brännved skall vara hela mångfalden av  $\frac{1}{4}$  meter. Rymdmättet skall vara kubikmeter eller hektoliter.

*Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.  
(Forts.)*

Nu yttrade den siste ärade talaren, att detta kunde medföra olägenheter för de orter, varifrån man plägade exportera ved till Danmark, ty denna ved måste, i enlighet med de danska köparnas önskan, vara huggen efter danskt mått. Jag vill fästa uppmärksamheten på, att lagen absolut icke hindrar detta, ty ifall köparen önskar annat längdmått än det normala, så är säljaren berättigad leverera veden i detta mått, och det önska alla de danska köparna.

Nu säger man emellertid: Om man icke får exportera all den ved, som man sålunda huggit upp efter danskt mått, huru skall man då kunna få sälja återstoden, då ved icke får säljas i Sverige, om den icke håller jämnt  $\frac{1}{4}$  meter i längd? Jo, man får sälja även sådan ved om köparen önskar dylik. Det enda man behöver är en skriftlig rekvisition, som innehåller: Jag vill ha så och så mycket ved, huggen efter danskt mått! Därmed är allan rättfärdighet uppfylld.

De farhågor, som den siste ärade talaren hyste för, att antagandet av denna förordning skulle komma att vålla olägenheter för vedhandeln i södra Sverige, äro, enligt min övertygelse, fullkomligt obefogade. Jag vill nämna för herrarna, att vedhandlarna i de två län, som skulle ha det största intresset i denna fråga, ha lämnats tillfälle att yttra sig i fråga om förordningen. Från det ena länet inkom icke något yttrande. Från det andra länet, Kristianstads län, inkommo yttranden från två vedhandlare, vilka tillstyrkte förslaget. Jag för min del tror, att förslagets genomförande skall komma att medföra gynnsamma följder och att de lokala farhågor, som man här givit uttryck åt, äro överdrivna och i varje fall icke böra föranleda förslagets fall i dess helhet.

Herr greve och talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Bondeson:** Herr greve och talman! Enär jag finner, att om detta förslag till lag skulle av riksdagen antagas, därigenom skulle beredas stora svårigheter för skogsägarna och hindra dem från att avverka veden uti för dem lämpliga längder, skall jag be att få till protokollet antecknat, att jag icke vill medverka till denna lags tillkomst.

Min ärade vän och kamrat på Kronobergsbanken har framdragit åtskilliga betänkligheter mot denna lag. Jag känner också förhållandena i de trakter, som sträcka sig utefter kusten från Sölvesborg till Norrköping. Därifrån levereras uteslutande ved till Danmark, och den går under benämning 27 tums ved, men det är danskt mått, som användes i fråga om denna ved. Det är mycket riktigt, som utskottets ordförande sade, att det göres rekvisition på sådan ved och att ingenting hindrar att leverera den i vilken längd som helst. Men avverkaren får en hel del över, som icke går såsom exportved. Denna del är redan avverkad i en längd efter danskt mått, och följaktligen måste man på sätt herr von Sydow påpekade kringgå lagen, så att man får rekvisition på den veden. Men man kan icke köra in sina lass till torgen i städerna och stationssambhällen och salubjuda veden där; det är man förhindrad att göra enligt denna lag. Jag känner förhållandena i Stockholm och andra städer, och jag nekar icke till, att konsumenterna kunna ha berättigade intressen av, att de få ett lagstadgat mått vid sina inköp av ved. Jag tror dock icke, att detta kommer att få så stor betydelse, som de räkna med. Man har många gånger sett, att veden salubjudes i säckar, och när utredningen visar, att sådana säckar, som uppgivas innehålla

Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.  
(Forts.)

en hektoliter, i själva verket icke innehålla mer än  $\frac{8}{10}$  hektoliter, föreligga starka skäl för, att man får ett lagstadgat mått. Men man bör icke lagstifta på sådant sätt, att lagen lägger hinder i vägen för avverkningen och på detta sätt fördyrar varan. Om vi läsa domänstyrelsens yttrande, som finnes intaget i den kungl. propositionen å sidan 13, så finna vi, att domänstyrelsen medgiver, att priset på en kubikmeter 90 centimeters ved i vissa fall är högre än priset på en kubikmeter en meters ved. Är det rim och reson uti att stifta en lag, som fastslår längden på veden så, att producenterna av denna vara tvingas att sälja en meters ved till lägre pris än 90 centimeters ved? Jag kan icke finna, att saken är så brådskande, utan att ärendet vinner på, om detsamma uppskjutes till en annan riksdag, till vilken man kan framkomma med ett förslag i sådant skick, att producenternas berättigade intressen blivit tillgodosedda.

Herr greve och talman! Jag skall icke längre upptaga kammarens tid; jag ber endast att få instämma i herr Svenssons yrkande om avslag å utskottets hemställan.

**Herr Svensson, Martin:** Herr greve och talman! Jag har blivit förekommen av den föregående ärade talaren. Jag hade tänkt att replikera utskottets ärade ordförande, då han sade, att det vore mycket lätt för exportörerna att reda sig med lagen, sådan den är. Men då bör man se på, hurudan ställningen är i bygderna. Om man kommer en torgdag i december eller februari, då bönderna sälja ved för att få pengar till skatten, så skall man finna, att det kan vara 50 till 100 bönder, som köra upp vedlass på torget och bjuda ut ved till salu. De ha icke rekvisition från några köpare, och de utsätta sig för att bli stämde och bötfällda om veden icke håller det lagstadgade måttet. Vid avverkningen är det emellertid icke möjligt att säga, om veden skall exporteras eller om den skall försäljas inom landet. Det möter därför mycket stora praktiska svårigheter att lösa frågan på det sätt, som utskottets ordförande anvisade nämligen att rekvisition skall göras av köparna, så att vederbörande säljare på så sätt kunna freda sig. Hela lagen är mycket snävt tilltagen, rörelsefriheten är alltför starkt begränsad, och, om man nu vill avslå lagen och låta den komma igen i ett förbättrat skick, så tror jag, att man därigenom skulle kunna tillgodose såväl producenternas som konsumenternas berättigade intressen.

En ingenjör har gjort försök med att uttröna den längd å ved, som åstadkommer den värmeeffektivitet, som skulle vara mest ekonomisk för hemmen, och han har fastslagit, att det skall vara  $\frac{1}{4}$  meters ved. Men jag tror, att förhållandena i det levande livet äro mycket mångskiftande. Det finnes olika spislar och kakelugnar, och det finnes också olika stora rum, som skola uppvärmas, och kanske när allt kommer omkring blir det i längden icke trevligt för konsumenterna att ha ett standardmått. Samme ingenjör har också experimenterat med bränsleeldning för ångpannor och konstaterat, att  $1\frac{1}{2}$  meters ved är lämpligast för ångpanneeldning. Jag är mycket intresserad av att få se  $1\frac{1}{2}$  meters ved. Jag skulle vilja se den maskinist, som vill kasta in dessa långa, grova träns på  $1\frac{1}{2}$  meter. När Kungl. Maj:t i sin motivering stöder sig på en sådan utredning, tycker jag, att vetenskapen gjort en alltför stor triumf över det praktiska förnuftet.

**Herr von Sydow:** Herr greve och talman! Jag begärde ordet med anledning av herr Bondesons sista yttrande. Det är icke riktigt såsom herr Bondeson säger, att det är ett kringgående av lagen, om en person på skriftlig rekvisition säljer ved inom landet i andra dimensioner än de lagstadgade. Det står uttryckligen i lagen, att detta är medgivet. Det är icke heller rätt, då herr Bondeson sade, att man icke kan föra sådan ved på torget och utbjuda den där till salu. Det är icke förbudet att utbjuda veden till salu, även om den icke håller normal-



dimensioner, det är endast förbjudet att sälja den utan särskild begäran från någon köpare. Man kan således bjuda ut sådan ved till försäljning, och om någon vill köpa den, skall säljaren skaffa sig en skriftlig köporder från köparen. Detta är mycket enkelt, och jag kan icke föreställa mig, att det i praktiken skall leda till några olägenheter. Det kan nog hända, såsom herr Bondeson sade, att det i några fall inträffat, att den som huggit ved till 90 centimeters längd fått litet mera betalt än vad kubikinnehållet egentligen skulle betinga. Det har varit ett så oerhört virrvarr i fråga om olika mått, att det nog hänt, att betalning i verkligheten icke erlagts efter kubikinnehållet utan efter det mått, som förefallit köparen fördelaktigast. Men detta bör försvinna, så att priset regleras efter kubikinnehållet.

*Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.  
(Forts.)*

Herr greve och talman! Jag ber att få vidhålla mitt yrkande.

**Herr Gustafsson, Karl:** Herr greve och talman! Det är endast ett yttrande av utskottets ärade ordförande, som föranledde mig att begära ordet.

Utskottets ärade ordförande sade, att i det här föreliggande lagförslaget icke stadgas något förbud mot att till salu utbjuda ved, som icke har det lagliga måttet. Det skulle endast vara förbjudet att försälja sådan ved, om man icke hade en skriftlig rekvisition från någon person, som ville köpa den. Vad innebär då detta och vilka konsekvenser skulle det leda till? Vid skogsavverkning går det väl i allmänhet så till, att virket hugges i lika längder, och denna längd är oftast 12 fot. Dessa 12-fotslängder transporteras från skogarna till sågverken, och efter försågningen försäljes virket icke nu, så vitt jag vet, efter metermått utan efter kubikfotmått. Under försågningsproceduren vid sågverken befinnes det, att åtskilligt av det svagaste virket icke kan användas till försågning, utan att det måste utgallras till ved, och, så vitt jag vet, säljes den mesta veden i detta land ännu i 90-centimeters längder eller enligt gammalt mått 6 kvarter eller 3 fot.

Nu vet jag mycket väl, att särskilt bränslekommissionen under kristiden försökte att införa metermättet för all skogsavverkning men detta vårt stora olycksbarn kunde icke lämna åt samhället någon annan egentlig behållning än den som vi här skulle få i detta lagförslag.

I likhet med de kammarens ledamöter, som icke vilja bifalla utskottets betänkande, får jag säga, att det vore nyttigt om ärendet får ligga över ett år, för att få fram ett lagförslag, så att vi även kunna få bättre använda veden efter det virke, som blir avfall vid sågarna, för att försälja den efter de mått, som äro lämpliga att utföra.

Jag vet mycket väl, att det från stadsbefolkningens sida, som köper ved i mindre kvantiteter, är önskligt att få en lagstiftning, och jag för min del har ingenting emot en sådan utan vill lämna den mitt stöd. Men jag anser, att i detta fall ett uppskov skulle vara välgörande för konsumenterna.

Jag ber att få instämma i herr Svenssons yrkande om avslag å utskottets hemställan.

**Herr statsrådet Beskow:** Jag kan inte neka till, att jag är förvånad över, att sedan utskottet enhälligt tillstyrkt Kungl. Maj:ts proposition, här från flera håll få höra yrkanden om avslag å densamma. Det har icke bestritts och bestrides väl fortfarande icke på något håll, att det råder ett utomordentligt virrvarr på vedhandelns område, och detta virrvarr har, såvitt jag förstår, icke bara konsumenten utan också producenten mycket stor olägenhet av. Det är därför fullkomligt oriktigt att kalla detta förslag för vetenskapens triumf över det sunda praktiska förståndet. Här är fråga om att avhjälpa en stor och betydande praktisk olägenhet. Jag vill påpeka, att yttranden inhämtats från en mängd korporationer, som borde begripa denna sak och som äro intresse-

Förordnings-  
förslag  
ang. handel  
med brännved  
m. m.  
(Forts.)

rade av den både som producenter och som konsumenter, kanske mest just som producenter. Det föreligger yttranden från skogsvårdsföreningens styrelse, från skogsägareförbundet, från olika vedhandlaresammanslutningar m. fl. Alla dessa gå i tillstyrkande riktning. Riksdagen har också själv begärt att få ett förslag i samma anda som det här framlagda.

För min del kan jag absolut icke se, att det finns någon anledning att låta denna sak ligga till sig. Den kommer icke i bättre läge genom att man uppskjuter frågans avgörande, utan densamma är, såvitt jag förstår, mycket väl ägnad att avgöra redan nu.

**Herr Svensson, Martin:** Då herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framhåller, att representanter för skogsägarna och för producenterna ha yttrat sig, vill jag påpeka, att det dock finns en grupp av producenter, den skogsägande bondeklassen, som icke har yttrat sig. Den har inga organisationer, varigenom den kunnat yttra sig, och det är väl först vid detta tillfälle, som denna producentgrupps synpunkter på frågan kommit fram. Skogsägareförbundet har emellertid visst icke föreslagit så stränga restriktioner, som lagen här är inne på, och 1918 års proposition var betydligt friare i detta avseende. Vad jag vänt mig emot är de stränga restriktionerna, och vad jag velat uppnå genom avslagsyrkandet är, att man ännu en gång skulle taga sig en funderare över förslaget och omarbete det, så att det bleve mjukare och lämnade större rörelsefrihet, men jag har icke riktat mig emot att man får en lagstiftning. Jag inser mycket väl, att det i fråga om höjd- och breddmått är behöfligt att ha en lagstiftning och att den kan vara till fördel för båda parterna. Jag har sett, att det i dagarna har kommit ett patent, som går ut på att det skall finnas rammått för den småhuggna veden, och om konsumenterna voro eniga om att köpa efter ett sådant mått, skulle en stor del av de olägenheter, som nu påtalas, bliva undanröjda.

Det är för att erhålla ett uppskov och få en förbättring av lagen, som jag yrkar avslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt föreliggande yrkaden gjorde propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Svensson, Martin*, begärde votering, i anledning varav uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 19, 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 — 66;

Nej — 31.

Herr **Lindhagen** erhöill ordet och yttrade: Herr talman! Jag skall be att få begagna detta av talmannen anvisade tillfälle för att utöva mina grundlagsenliga rättigheter enligt § 52 riksdagsordningen, där det står så här: »Vid kammarens sammanträde äger varje dess ledamot rätt att till protokollet fritt tala och utlåta sig i alla frågor, som under överläggning komma, och om lagligheten av allt, som inom kammaren sig tilldrager.»

Med stöd av detta stadgande ha ju ofta sådana yttranden förekommit även i denna kammare, och det förefaller mig, som om det vore naturligast och öfvensstämmande med grundlagens anda, att dessa yttranden finge hållas i sammanhang med den fråga, som yttrandet gäller, ty då äro de ju mera på sin plats. Sålunda förekommer det många gånger, att efter en votering reservation med motivering annäles och att detta får ske omedelbart efter voteringen. Såvitt jag minns, har det även vid ett par tillfällen, då kammaren beslutit att icke tillåta framställandet av interpellationer av mig, tillåtits mig att omedelbart därefter hålla ett anförande.

Nu har ju denna ordning i dag blivit omändrad, så att anförandet framskjutits till en senare tidpunkt eller vid slutet av kammarens förhandlingar. Det har särskilt anförts, att det förra gångerna skulle hava väckt förtrytelse hos vissa ledamöter av kammaren, att sedan begäran att få framställa interpellation blivit avslagen, interpellanten omedelbart därefter dock tillåtits att yttra sig i själva den sak interpellationen gällt. Jag vill då fästa uppmärksamheten på att avslaget i alla fall lett till det väsentliga resultatet, att vederbörande minister icke uppfordras att uppträda och icke heller kommer att i saken uppträda inför kammaren. Men däremot lär det väl icke vara någon förtrytelse i kammaren förbehållet att upphäva 52 § riksdagsordningen, och jag tycker, att herr talmannen borde bestämt undervisa kammarens förtrytsamma ledamöter om att ännu, så länge 52 § riksdagsordningen gäller, är ordet fritt på tungen såsom i de gamla goda tiderna.

Herr talmannen sade ju själv, att han var tveksam, och vi ha nu ingått en vänskaplig kompromiss, som jag också skall försöka hålla, så att denna episod skall avlöpa, utan att talmannens klubba eller min förtrytelse på något sätt skall behöva komma i bruk. Men jag vill bara betona, att talmannen själv uttalade sin tveksamhet om denna nya praxis och den gamla också, och han har sagt mig, att uppskjutandet av anförandet var en finess. Finessen består ju däri, att de förtrytsamma ledamöterna av kammaren få frågan mera deklarerad, så att man ändå får en klick på densamma, och saken väcker även på det sättet, hoppas man väl, mindre uppmärksamhet. Men jag undrar, om detta verkligen är grundlagens anda och mening.

Detta nu om lagligheten av vad som i denna angelägenhet inom kammaren sig tilldragit.

Jag övergår då till själva saken. Det har redan framförts till mig från talmannen, att bekymmer från en eller annan ledamot i kammaren yppats, huruvida det skulle kunna vara tillåtet för mig att yttra mig om själva saken, sedan min begäran att få framställa en interpellation avslagits. Jag får då gent emot dessa upprepade bekymmer förklara, att man enligt 52 § riksdagsordningen får fritt och öppet uttala sig om allt, som i kammaren förekommer. Dessa bekymrade ledamöter av kammaren äro alltså ute i grundlagsstridiga ärenden. Av hänsyn, icke till dem men till herr talmannen, skall jag emellertid icke inlåta mig på själva saken mer än så mycket, att jag säger, att ni i interpellationen finna, vad saken gäller. Den åberopar jag här, och den har stått i tidningarna, så att den nu icke kan undertryckas längre. Vidare vill jag säga, att om interpellationen fått framställas och det blivit en debatt, skulle jag i sammanhang därmed också ha berört en del andra frågor, som det skrivits mycket

*Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.*

Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.  
(Forts.)

om i tidningarna och vilka uppkommit vid den nya gränsen där nere, där det inträffat en del förvecklingar, som påminna om det gamla tillståndet.

Jag övergår härnäst till de bevekelsegrunder, som föranlett den utgång, som interpellationen fått, en utgång, som jag för resten förutsåg, innan jag väckte densamma. Man säger ju, att det är förfärligt farligt att på detta sätt blanda sig i det inre förhållandet mellan främmande makter. Denna skuggrädsla är en modern företeelse i riksdagen, som framträtt under det sista decenniet. Jag tror, att det sammanhänger med militarismens framfart i landet och dess över-skuggande av alla andra ärenden och de farhågor, som överallt yppas och läggas till grund för militärväsendets upprätthållande och vilka då även taga sig sådana uttryck, att man icke får tala ett sant ord i riksdagen om utrikespolitiska frågor, om det består i ett påpekande av ett missförhållande i ett främmande land.

Jag kommer dock ihåg herr Hederstiernas anförande vid någon politisk bankett, som ju varnar oss från att följa hans exempel. Han talade då om att det var mycket upprörande, att icke svenskarna med vapenmakt hjälpte danskarna 1864. Det är ju också ovänligt sagt, tycker jag, mot tyskarna och österrikarna. Men herr Hederstierna själv ansåg sig icke kunna rösta för att denna interpellation skulle få framställas. Det var farligt! Men så snart det gäller militärväsendet, får man yttra vilka ovänkskapliga saker som helst om en främmande makt, ja, debatten får gå alldeles fritt, om vilken makt vi rikta våra vapen emot och mot vilken vi böra rusta. Det anses höra till saken och det är också alldeles riktigt. Men att uttala någon rättens tanke är absolut farligt och förbjudet, och det är kanske därför rättstankarna ej komma till synes i regeringens propositioner rörande militärväsendet. För denna underlåtenhet presterade ju statsministern i sitt interpellationssvar i går ett mycket lamt försvar.

Livligt erinrar jag mig debatten år 1914 i andra kammaren om Hammar-skjöldska härordningsförslaget. Då satt militarismen ofantligt säkert i högsätet, och jag hade den olyckliga rollen att ensam tala för fredstankarna och för avrustningen såsom ett bättre medel att skydda oss än militärväsendet. Från den tiden kommer jag ihåg en passus, som jag använde i mitt anförande. Jaurès hade nyss förut, före krigsutbrottet, blivit mördad, och doktor Frank, en bekant socialdemokratisk ledare, var en bland de första, som stupade i kriget. Jag yttrade då för att betona den neutralitet, som jag tyckte, att vi borde inlaga gentemot de krigande på ömse sidor, att jag för min del icke kunde taga parti för Jaurès' folk mot doktor Franks folk och icke heller för doktor Franks folk mot Jaurès' folk. Just då jag skulle säga ordet »folk», föll talmannens, herr Widéns, klubba i strid mot 52 § riksdagsordningen med en ofantlig skräll i bordet, och han menade, att detta inblandande i främmande makters angelägenheter icke kunde tillåtas. Och ändå gjorde jag intet annat än talade »ärens och hjältarnas språk» och befann mig mitt ibland »mandom, mod och morske män», som lära »finnas i Sverige än», fastän den votering vi hade i dag på förmiddagen, herr talman, inte vidare talar för att detta historiska faktum fortlever!

I engelska parlamentet får man tala om sådana här saker. Men det är ett mäktigt land, och vi äro väl för små, så vi böra akta oss. När vi skramla med våra egna vapen, äro vi emellertid förfärligt modiga. Jag tror för resten, att man kan tala rättens och sanningens språk överallt, varhelst två eller tre äro församlade, som det står i vår högsta grundlag. Därför är det också på sin plats, att man talar det i riksdagen.

Några lära sagt till talmannen, att de tagit illa vid sig över ingressen i interpellationen. Ingressen lyder på detta sätt: »På grund av timade tilldragelser och då enligt min uppfattning viktiga utrikespolitiska angelägenheter äro även folkliga angelägenheter och ej böra uteslutande förbehållas en sekret politik av regering och enskilda av dem privilegierade sammanslutningar, får jag hemställa om kammarens tillstånd att få till herr utrikesministern framställa föl-

jande frågor.» Jag skrev denna ingress såsom en förhandskritik av just vad jag väntade och som sedan inträffade. Utgången bevisar ju, hur rätt jag hade i att en så enkel sak som detta, en sak, som ligger oss så nära, som är en framtidsfråga för skandinaverna, som blir grundvalarne för en världsorganisation av freden, ej bör vara förbehållet en sekret och passiv regeringspolitik utan bör bli omhändertagen av folkens politik. Folket får emellertid i denna tid av politisk dekadans icke föra talan i sin egen representation och icke dess representanter heller. Det skall vara absolut tyst. Ett litet kotteri på fyra, fem personer allenast få behandla livsfrågorna bakom sina nedfällda rullgardiner. Kan man då förundra sig över att världen aldrig går framåt!

Jag skall taga ett annat exempel på denna slags politik utöver det jag nyss nämnde från debatten 1914. Det var så, att jag år 1900 hade väckt fråga i riksdagen om skandinavisk civillagstiftning. Motionen slog igenom, och arbetet påbörjades, men så avbröts det genom 1905 års unionskris. År 1909 framlade svenska regeringen en proposition om arbetets fortsättande endast såsom en svensk lagstiftning. Det låg ju då synnerligen nära till hands, särskilt för den, som väckt frågan, att vid detta tillfälle taga upp den igen, så att icke fortsättningen äventyrades, och det beslöt jag också göra. Då var det en bland dem, som särskilt hade hand om denna sak, som tiggde och bad mig: »För Guds skull, tag inte upp denna fråga genom någon motion i riksdagen! Då kommer du bara, kära Lindhagen, att avklippa den sista tråden för ett samarbete, och jag besvär dig, var nu en förständig människa och rör inte den där saken!» Lindhagen var emellertid »oklok». Fem minuter, innan jag skulle gå till riksdagen för att väcka min motion, ringde samma person på och tiggde och bad mig — jag kände nästan i telefonen, hur han vred sina händer: »För Guds skull, gör inte detta! Avklipp inte genom ett så obetänksamt företag arbetet på den skandinaviska civillagstiftningen!» Motionen gick med glans igenom i andra kammaren med både motivering och kläm och i första kammaren i motiveringen fast utan kläm. Då regeringen stod inför detta resultat, måste den ta tillbaka sin proposition, danskar och norrmän tillfrågades och gingo med och den skandinaviska civillagstiftningen var räddad. Den bekymrade man jag talat om var nuvarande utrikesministern friherre Erik Marks von Würtemberg.

Efter att i så många år ha kämpat för nationernas självbestämmanderätt och andra sådana saker i riksdagen och inte minst för Sönderjylland, undrade jag, ställd inför de nu berörda företeelserna, om det icke var nödvändigt att fästa uppmärksamheten på saken och icke låta dylik underminering av rätten breda ut sig utan att få något gensvar i opinionerna. Jag tyckte det var nödvändigt att åtminstone interpellera därom, då ingen annan gjorde det. Jag frågade då min vän Marks, utrikesministern, om han inte tyckte, att de tyska, även officiella anloppen mot fredsslutet, såvitt det rörde Sönderjylland, var en beklaglig företeelse. Jag sade inte, att jag tänkte framställa en interpellation, ty då befarade jag att få återse hans bönfällande min från 1909. Det aktade jag mig för, då jag inte ville göra honom ledsen. Men jag frågade i alla fall, och han svarade, att det anmärkta förhållandet var särdeles bekymmersamt, men att här måste iakttagas den största försiktighet och att danskarna voro närmast att sköta om den saken. Alldeles som 1909 — jag kände igen det och log i min svarta själ. Jag visste alltså, att alla klutar skulle av utrikesministern sättas till för att hindra riksdagen att tillåta en sådan interpellation och kände av den anledningen en viss tvekan.

Så kom konstitutionsutskottets utlåtande, som skulle föredragits i dag, om samarbete mellan regering och riksdag. Det gällde min motion i ämnet och däribland mitt förslag, att utrikesnämnden borde bli en levande verklighet och icke bara denna eunuck av en riksdagsrepresentation, som den varit, ett uttryck för det sekretaste bland allt sekret, en insats i vårt politiska liv, som icke kunde vara

Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.  
(Forts.)

*Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.*  
(Forts.)

av godo. Av detta utskottsutlåtande fann jag, att utskottet tillstyrkt några småsaker, något, som visserligen i dessa vargatider måste väcka överraskning och glädje hos motionären. Men det är bara det mera oväsentliga, herr talman, som blivit tillstyrkt. De viktiga principerna ha avslagits, vilket bland annat framgår av följande sats, som ingår i utskottsbetänkandet, att om motionärens förslag ginge igenom »komme nämnden faktiskt, om än ej rättsligt, att inträda i ett slags ansvarighetsförhållande gentemot riksdagen, i strid mot de principer, som gälla och enligt utskottets mening fortfarande böra gälla i avseende å dess ställning.» Jo, jag tackar, jag! Nämnden skall icke få ha någon ansvarighetsställning gentemot riksdagen, våra egna representanter, som vi valt för att utöva riksdagens talan! Så långt har det nu gått i riksdagens underdånighet under en sekret regeringsmakt. Var är Sven Adolf Hedins vakthållning kring grundlagarnas anda och mening, herr greve och talman? Nu är jag mycket tveksam, om jag överhuvud taget, då detta betänkande förekommer till avgörande, skall yrka bifall till de föreslagna små förtändringarna, eller om det icke är redigare från motionärens synpunkt att yrka avslag på det obetydliga tillmötesgående, som utskottet visat denna motion. Skall det vara dåligt beställt, så skall det vara dåligt ordentligt. Jag har som sagt icke beslutat mig riktigt ännu för hur jag skall göra.

Men även detta utslag av riksdagens uppgivelse befäste mig i den uppfattningen, att denna interpellation måste i alla fall framställas. Det går ju icke att påräkna något stöd från utskotten för att komma framåt och således inte heller från riksdagen, utan var man i ledet får göra vad han kan.

Man fattar lätt — det förstår jag, och jag har också hört det — att utrikesministern blev mycket bekymrad och han har också i sin mån verkat för att uppåbåda en del personer inom riksdagen till att verka för att interpellationen blev avslagen, alldeles som jag förutsett. Och vid själva omröstningstillfället i morse sutto både statsministern och utrikesministern här och poserade med ett par djupt bekymrade ansikten, och resultatet av dessa bemödanden blev också det vi funnit.

Som en sammanfattning av det sagda kan jag åter upprepa interpellationens ingress, där det förmenas, att viktiga utrikespolitiska angelägenheter äro även folkliga angelägenheter och böra icke uteslutande förbehållas en sekret politik och regeringarna.

Nu kan man emellertid säga, att huvudsyftet med interpellationen i alla fall vunnits. Ordet är nämligen fortfarande, trots försöken till censur ovanifrån, fritt på tinguet och uppmärksamheten har blivit fäst på förhållandena även från riksdagstribunen. Därtill ha vi fått en ytterligare verifikation till den svenska parlamentarismens historia.

**Herr Möller:** Ja, jag känner ett visst behov av att avge en deklaration, då jag för min del röstat emot framställandet av denna interpellation.

Det är ju en ganska ovanlig åtgärd, att en riksdagens kammare vägrar en ledamot att få framställa frågor till regeringen, men jag kan icke neka till, att om det gäller så ömtåliga ämnen som förhållandet mellan två främmande stater — icke Sveriges förhållande till främmande makt utan förhållandet mellan två främmande stater, Tyskland och Danmark — kan inte den svenska riksdagen vara rätt forum att behandla dessa saker. Jag har för min del varit ganska övertygad om, att därest förhållandet mellan de två staterna skulle utveckla sig på ett mera elakartat sätt, en regering som den svenska har större möjligheter att framträda på det sätt, som herr Lindhagen med sin interpellation, såvitt jag förstått, har önskat, om dess framträdande icke föregåtts av en debatt i denna församling, en debatt, som sannolikt endast skulle ha lett till att misstänksamheten på ömse håll gentemot den eventuella medlaren skulle komma att skärpas.

Herr **Lindhagen**: Jag vet, att herr Möller verkat i övrigt inom kammaren emot denna interpellation i överensstämmelse med den skugggrädsla i allt som hyses av den nuvarande utrikesministern, men jag finner det egendomligt, att när Sverige nu är medlem i Nationernas förbund samt världsfreden och världspolitikerna är en för oss alla gemensam angelägenhet, och när vi se något, som varit ett bekymmer för den skandinaviska rasen under långliga tider, hota att återupprepas, att det då icke skulle anses befogat, att i riksförsamlingen fästa uppmärksamheten på, att denna ras icke kan vara nöjd, utan måste vara bekymrad för detta och att den vill påkalla regeringens medling efter dess förmåga emot sådana äventyrligheter, riktade mot de skandinaviska rasernas självbestämningssätt och freden i allmänhet i världen, herr Möller. För övrigt medgav herr Möller själv, att den svenska regeringen kunde ha anledning att ingripa. Vi veta dock icke och få aldrig veta, vad regeringen gör eller tänker göra, ty det är hemligt och utrikesnämndens opinion är för världsalltet obekant.

*Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.  
(Forts.)*

Jag vet mycket väl, att herr Möller har starkt stöd i det konstitutionsutskottets betänkande, som nyligen avgavs rörande frågan om fulländning av Nationernas förbund, och även i ett annat av mig i dag åberopat betänkande av samma utskott. Båda betänkandena utgå i själva verket därifrån att riksdagen överhuvud taget icke skall blanda sig i utrikespolitikens angelägenheter annat än i den mån den i nåder får tillstånd därtill av regeringen eller de högsta ledande. Enligt min mening däremot äro riksförsamlingarna till för att älska solljuset och föra rättens talan. Man bör kunna utsäga sådana saker i riksdagen, likaväl som det kan ske i pressen, där det redan skett, och i tidskrifter, där det också redan skett. Det är ändå ett ofantligt fattigdomsbevis, om svenska folket skulle darra i knäveckan, om i dess riksdag fälles ett oförbehållsamt ord om rättsorganisationen i världen, av vilken vi också äro en del, samt fästes för en sådan akt av rättvisa och uppmärksamhet på vad tiden även av oss kräver.

Herr **Pers**: Jag skall be att få tillkännage, att jag fullkomligt delar herr Lindhagens uppfattning i denna fråga.

Det förefaller, som om det skulle vara tröstlöst att söka komma någonstädes i den riktningen, att den allmänna meningen skulle kunna påverka världshändelserna, om man i ett land som vårt icke i representationen skall kunna yttra sin mening om dessa ting. Det är ju dock, trots vad som ibland kan förekomma, så, att en rätt stor varsamhet utmärker uttalandena i utrikes angelägenheter. Ätminstone i denna kammare kan jag knappast erinra mig, att man icke iakttagit tillbörlig varsamhet i sina uttalanden, och det förefaller mig riktigt, som herr Lindhagen säger, att vad som kan diskuteras fritt ute i pressen också borde kunna få upplåtas till meningsutbyte här i kammaren. Jag kan icke föreställa mig annat än att regeringen skulle kunna bemästra en sådan situation. Det är icke tillfredsställande att icke få ventileras en sak, som dock rör oss så nära som den sak gör, som här är ifrågasatt. Den rör oss på det allra närmaste, och ingen kan vara likgiltig för vad som har hänt. Då är det som sagt beklämande, om man icke i representationen skall kunna få säga sin mening på ett varmsamt och diskret sätt.

Herr **Hellberg**: Även jag skall be att få tillkännage, att jag, låt vara med en viss tvekan, röstat för att herr Lindhagen skulle få framställa sin interpellation.

Jag var något tveksam till en början, därför att jag befarade, att vad han där uttalat möjligtvis skulle kunna uppfattas som någon önskan från svensk sida att, som det heter, inblanda sig i mellanhavandet mellan två främmande

Ang.  
vägrat fram-  
ställande av  
interpellation.  
(Forts.)

nationer. Men då jag tänkte närmare på saken och fäste mig vid hans uttryck »medla», kom det för mig, att den naturligaste formen för en sådan åtgärd vore, att man från svensk sida hos Nationernas förbund fäste uppmärksamheten på det förhållande, som uppstått där nere vid gränsen mellan ett av våra grannländer och en annan makt. Jag har precis samma uppfattning som herr Pers, att denna sak onekligen rör oss mycket nära och att det överhuvud taget är en för alla fredsvänner mycket viktig sak, att det inte mellan dessa länder kommer till några slitningar. Jag har alltid haft den uppfattningen, att under den nya aera, som inletts med vårt inträde i Nationernas förbund, skulle ligga såsom en klar uppgift för vårt folk att, som herr Lindhagen brukar uttrycka det, föra »en aktiv fredspolitik», det vill säga en politik, som visar, att vi ha en verklig vilja att på varje punkt, där någon möjlighet finns för oss att göra en insats till förmån för freden, vi också äro beredda att göra en sådan insats.

Jag har i likhet med ett par andra talare här länge haft kännedom om de missförhållanden, som bestå där nere vid slesvigska gränsen. Jag har fått brev, och jag har fått tidningsförsändelser därom, så att jag har ett bestämt intryck av, att dessa förhållanden äro ganska otrevliga. Om det då på något sätt kan åstadkommas en opinion för att få till stånd en fredlig och rättfärdig uppgörelse, innan det utvecklar sig till något värre, så synes det mig, som om det kunde finnas anledning överväga, om det inte vore möjligt för Sveriges statsmakter att begagna den rättighet, som, om jag inte missminner mig alltför mycket, uttryckligen är i Nationernas förbunds akt inrymd åt varje makt, nämligen att fästa uppmärksamheten på förhållanden, som kunna anses vara menliga för freden, utan att en sådan erinran från vederbörande makts sida på något sätt kan anses som en ovänlig handling.

Herr **Rosén**: Jag ber att få uttala min fulla anslutning till det av herr Pers gjorda uttalandet.

Interpellation  
ang.  
ändringar i  
patent-  
lagstiftningen.

Herr **Julin** erhöll på begäran ordet och anförde: Vår patentlagstiftning är ej tidsenlig. Möjligheten av dess reformering är också eller rättare, *har varit* föremål för utredning. Den för ändamålet tillsatta patentlagstiftningskommittén avgav sitt stora betänkande om bl. a. ny patentlag redan år 1919, och sedan myndigheters m. fl. yttranden häröver inkommit, lämnades åt hovrättsrådet H. Hjertén att som enmanskommitterad överarbeta förslagen. Herr Hjerténs uppdrag avbröts med utgången av år 1922 i samband med den stora kommittédöden, och därmed lades ett för vårt näringsliv viktigt reformarbete åsido.

Hur beklagligt detta är inser man tillfullo, då man betänker vår industris tryckta läge och dess svårigheter eller rent av oförmåga att på nytt igångsätta nedlagda företag eller starta nya. Inom vår industri lär sällan ett företag kunna sättas igång utan att baseras på någon patentskyddad uppfinning, och man hade därför på industri- och uppfinnarhåll knutit stora förväntningar till den nya patentlagstiftningen, genom vilken man främst hoppats nå fram till sådana statsingripanden att uppfinnarverksamheten på möjligaste sätt uppmuntrades. Detta anser man ej ske med nuvarande lagstiftning och därmed vill man säga, att staten lägger direkta hinder i vägen för industriens återhämtning. — Därmed har jag dock ingalunda velat ha sagt, att det framlagda kommittéförslaget anses utan ändringar på väsentliga punkter böra läggas till grund för en revision av patentlagstiftningen.

På särskilt två punkter har man satt in sina anmärkningar mot den statliga organisation, som regleras av nuvarande patentlagstiftning:



- 1) Patentverkets granskningstid är för lång.
- 2) De svenska patentavgifterna äro för höga.

Den första anmärkningen har fått ett det mest nedslående svar, i det staten i besparingssyfte minskat personalen i patentverket med påföljd att granskningstiden givetvis icke kunnat annat än ytterligare förlängas.

Vad angår *patentavgifterna* så synes frågan om dessa å ena sidan vil vara den, som ur industriens synpunkt är mest angeläget att få löst, men å andra sidan också den, som först av alla måste falla på de statsfinansiella svårigheterna. Hur angeläget det är att få ned de svenska patentavgifterna hava kanske blott få gjort klart för sig, men de som gjort det hava dess bättre ej stannat blott vid att konstatera missförhållandet, utan de hava också pekat ut vägar att komma förbi de statsfinansiella svårigheter, som resa sig mot en rättelse. Jag skall strax komma till detta. Men först några ord om de svenska patentavgifternas höjd.

De svenska patentavgifterna äro absolut taget för närvarande de högsta som finnas i något industriland, bortsett från Tyskland, som på allra sista tiden infört avgifter att betalas i guldmark, och vilka på grund av landets svåra ekonomiska kris satts så höga, att de mänskligt att döma snart skola komma att förhindra upprätthållande av ett patent i Tyskland under någon längre tid. Under de för en uppfinnare så betydelsefulla första patentåren äro dock även där avgifterna lägre än i Sverige. Tager man hänsyn till olika länders folk-mängd, varmed ju ett patents affärsvärde nära sammanhänger, och alltså jämför kostnaden för patentskydd per miljon innebyggare, så ställer sig här i Sverige kostnaden för ett femtonårigt patentskydd ungefär nio gånger högre än i Tyskland. Samma jämförelse beträffande Förenta staterna visar ungefär trehundra gånger högre kostnad här hemma. Följden har också blivit, att de svenska uppfinnarna allt mer och mer inrikta sin verksamhet på främmande länder och där taga ut sina patent och söka exploatera sina uppfinningar, vilket givetvis är en förlust för landet.

Håller man sig till de absoluta talen för patentavgifter i olika länder visar. som jag förut sagt, en jämförelse, att de svenska avgifterna äro bland de högsta och oftast de högsta. Jag kan inskränka mig att nämna, att kostnaden för 4 års patent i Sverige är 250 kronor, i England 81—82 kronor, i Tyskland 53—54 kronor och i Förenta Staterna 152 kronor. Kostnaden för 15 års patent, som i Sverige är 2,310 kronor, är i England 1,872 kronor och i Förenta staterna 152 kronor, säger ethundrafemtio två kronor.

Det vill förefalla som om de största skäl funnes att söka få de svenska patentavgifterna sänkta. Det är ett allmänt krav från industri- och uppfinnarhåll, men ett krav som hittills mötts av ett obönhörligt nej. Det är det statsfinansiella läget, närmast sådant detta avspeglar sig i patent- och registreringsverkets ansträngda ekonomi, som anses vara skäl nog för avslag.

Som jag nys antydde hava emellertid de, som kräva sänkta patentavgifter, anvisat vägar att komma förbi patentverkets ekonomiska svårigheter, men så vitt jag kunnat finna har Kungl. Maj:t icke aktat nödigt pröva dessa vägar att komma fram till en lösning av problemet. Jag skall icke uppehålla mig vid de förslag, till vilka Kungl. Maj:t får anses hava tagit ställning genom gjorda uttalanden i samband med framläggande av statsverkspropositionens tionde huvudtitel, utan jag skall uteslutande dröja vid de möjligheter till förbättring av patentverkets ekonomi, som ligga i de från många håll framförda förslagen om höjning av patenttidens längd.

Dessa möjligheter synas mig böra utnyttjas icke för direkt ökning av statens inkomster, men så, att årsavgifterna för patent minskas utan att patentverkets ekonomi försämras. Då man vet att förslagen om ökad patenttid numera äro

*Interpellation  
ang.  
ändringar i  
patent-  
lagstiftningen.*  
(Forts.)

*Interpellation  
ang.  
ändringar i  
patent-  
lagstiftningen.*

(Forts.)

på väg att vinna förståelse inom administrationen, hade man väntat, att ett förslag i detta stycke skulle hava framförts till årets riksdag av Kungl. Maj:t. Så har ej skett, och av oro att detta möjligen innebär, att alla åtgärder till hörande frågors lösning skola utebliva, har jag velat genom en hänvändelse till regeringen få ett besked om ärendets läge.

Som bekant är patenttiden i Sverige femton år räknat från den dag, då ansökan inkommer till patentverket. Denna tid önskar man som sagt, i intresserade kretsar vida längre, och jag skall tillåta mig anföra Svenska uppfinnarföreningens syn på saken, sådan den utvecklats av dess styrelse i skrivelse till Konungen den 12 juni förlidet år. Styrelsen skriver bl. a.:

»Visserligen hållas jämförelsevis få patent i gällande kraft under hela den tid av femton år, som ett patent nu kan bestå, men för dessa värdefulla patent skulle vederbörande säkerligen betala även ganska höga avgifter, om möjlighet finnes att upprätthålla dem ännu några år. För patentverket skulle detta betyda ett ganska avsevärt tillskott på inkomstsidan utan någon däremot svarande utgiftsökning. Även ur andra synpunkter är en ökning av patenttiden önskvärd. Att en sådan skulle tillgodose vitt utbredda önskemål, framgår av de yttranden som avgivits rörande patentlagstiftningskommitténs förslag till ny patentlag. Ätminstone under förutsättning att något skandinaviskt lagstiftningsarbete på området icke inom den närmaste tiden är att förvänta, synes det styrelsen oberättigat att avvisa varje tanke på en i och för sig än så lämplig ändring av patentlagen därmed, att frågan om en fullständig revision av patentlagstiftningen står på dagordningen. Styrelsen är numera, efter den diskussion som förekommit rörande det framlagda kommittéförslaget böjd att tro, att de partiella reformernas väg här är den lämpligaste och lättast framkomliga.»

Patent- och registreringsverket yttrade sig i detta ärende den 28 september 1923 och meddelade, från vilka håll förlängning av patenttiden påyrkats och redogjorde för gällande stadganden om patenttid i andra länder. Bland annat omtalades, att en lag av den 9 juli 1923 förlängt sagda tid i Tyskland från 15 till 18 år och en lag av samma datum i Norge förlängt densamma från 15 till 17 år. För egen del anslöt sig verket till planerna på en förlängd patenttid även i Sverige och hemställde »att utredning uti ifrågavarande hänseende måtte snarast möjligt igångsättas».

För att även på annat sätt bereda de patentsökande ekonomiska lättnader har Uppfinnareföreningens styrelse gjort framställning om införande i vårt land av s. k. provisoriskt patentskydd. Man tror sig i detta institut, som med gott resultat prövats i andra länder, se ett medel att också minska patentverkets arbetsbörda, så att med oförändrade arbetskrafter medelbehandlingstiden för beviljade patent kunde nedbringas.

Inga hinder synas möta att, trots det att vår patentlags fullständiga omläggning lagts åsido, taga upp nu berörda frågor som särslagstiftning. Industriens läge motiverar utan vidare en sådan utbrytning. Jag vet att vår nuvarande justititeminister lagt sig vinn om att få till stånd ett skandinaviskt samarbete i patentlagstiftningsfrågan, och jag fruktar att man från regeringshåll, utöver en hänvisning till geddesyxan, kommer att mot mig vilja säga, att hänsynen till detta samarbete förbjuder all särslagstiftning på patentområdet för närvarande. Jag kan ej godkänna denna ståndpunkt, så mycket mindre som jag tror mig veta, att man icke har att vänta tillmötesgående svar från alla de nordiska länderna på den från Sverige gjorda hänvändelsen om samarbete. Har man av ekonomiska hänsyn vägrat att taga upp frågan om snabbare arbetstakt i patentgranskningsarbetet, och icke ansett sig kunna åtgöra något för att lätta de ekonomiska bördorna för de patentsökande, synes det ytterligt angeläget att icke avvisa (allra minst på formella skäl) sådana förslag till avvägbringande

av bättre förhållanden i här berörda avseenden, som kunna genomföras utan ekonomiska uppoffringar från statens sida.

Jag anhåller därför om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet få framställa följande spörsmål:

*Interpellation  
ang.  
ändringar i  
patent-  
lagstiftningen.  
(Forts.)*

1) Har herr statsrådet undersökt möjligheten att omedelbart tillmötesgå önskemålet om förlängd patenttid och tagit hänsyn till möjligheterna att i samband med denna reform sänka de svenska patentavgifterna?

2) Är det herr statsrådets avsikt att snarast upptaga frågan om införande i Sverige av institutet provisoriskt patentskydd och att göra detta även om patentlagstiftningens fullständiga revision icke samtidigt kan återupptagas?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågavarande spörsmål finge framställas.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 3,54 e. m.

In fidem  
G. H. Berggren.

## Fredagen den 2 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 3,30 e. m.

Justerades protokollen för den 26 och den 29 nästlidne april.

Anmäldes och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 11 A, till Konungen i anledning av vissa av Kungl. Maj:ts statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1924—1925 under riksstatens elfte huvudtitel innefattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 117, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av paviljonger för oroliga sjuka vid Östersunds hospital;

nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning av statsmedel för handräckning i vissa fall enligt 72 § i lagen den 14 juni 1918 om fattigvården;

nr 119, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning i fråga om anslag till det frivilliga skytteväsendets befrämjande för budgetåret 1924—1925 m. m.;

nr 120, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt provisorisk giltighet av avlöningsreglementet den 29 juni 1921 för officerare och underofficerare samt civilmilitära beställningshavare på aktiv stat m. fl. vid armén och marinen;

nr 121, i anledning av väckta motioner angående tjänstårsberäkningen för den personal, som deltagit i yachten Fidras världsomsegling;

nr 122, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utförande av vissa fiskehamnar;

nr 123, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående införande av värmeledning i Östra flygelbyggnaden till Gävle slott m. m.;

nr 124, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande av vissa lokaler i förutvarande straffängelset i Stockholm åt riksarkivet och statens historiska museum;

nr 125, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inköp för postverkets räkning av tomt i Umeå;

nr 126, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rörelsekapital för telegrafverket; samt

nr 127, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggande av ett statens kraftverk vid Norrforsen i Ume älv.

---

Anmäldes och bordlades

första lagutskottets utlåtande nr 29, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förmynderskap m. m. dels ock i ämnet väckta motioner; samt

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, i anledning av väckt motion om åvägabringande av bestämmelser till skydd mot trafikolyckor m. m.; och

nr 5, i anledning av väckt motion angående utredning och åtgärder i syfte att nedbringa kostnaderna för av allmänna medel icke bekostade jordfästningar.

---

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran konstitutionsutskottets utlåtande nr 24.

---

Vid föredragning av statsutskottets memorial nr 57, i anledning av kammarernas skiljaktiga beslut angående höjda stipendier åt elever vid folkskoleseminarier, godkändes den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen.

---

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bankoutskottets utlåtanden nr 35—38 och 41 samt andra lagutskottets utlåtande nr 20.

---

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag får hemställa, att kammaren måtte besluta att uppföra konstitutionsutskottets utlåtande nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 199 angående godkännande av ett mellan Sverige och de Socialistiska Sovjetrepublikernas Union avslutet handelsavtal, först på morgondagens föredragningslista bland två gånger bordlagda ärenden.

Denna hemställan bifölls.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 3,39 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*