

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1925.

Andra kammaren.

Nr 22.

Lördagen den 21 mars.

Kl. 11 f. m.

## § 1.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 333, innefattande inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess nästlidne dag fattade beslut, att ett särskilt utskott, bestående av tjugu ledamöter, tio från vardera kammaren, skulle tillsättas för behandling av

ej mindre Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 58, med förslag till lag om polisväsendet i riket m. m.; och

nr 59, angående anslag till polisväsendet i riket m. m.;

än även de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i omedelbart sammanhang därmed stående frågor;

och beslöt andra kammaren att antaga berörda inbjudan.

Härefter lämnades ordet till herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag får hemställa, att kammaren måtte besluta utse 12 suppleanter i särskilda utskottet nr 2.

Denna hemställan bifölls.

## § 2.

Justerades protokollsutdrag angående det i § 1 omförmälda ärendet.

## § 3.

På förslag av herr talmannen, som förmälde sig hava om tiden för valen samrätt med första kammarens talman, beslöt kammaren att lördagen den 28 innevarande mars företaga val av ledamöter och suppleanter i det särskilda utskottet nr 2 riksdagen beslutit tillsätta.

## § 4.

Ordet begärdes härefter av herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag hemställer, att kammaren måtte medgiva, att motionstiden beträffande Kungl. Maj:ts propositioner nr 58 och 59, rörande polisväsendets ordnande m. m., må med stöd av 55 § riksdagsordningen utsträckas till det sammanträde, som infaller näst efter tjugu dagar från propositionernas avlämnande.

Denna hemställan bifölls.

*Andra kammarens protokoll 1925. Nr 22.*

## § 5.

Herr statsrådet *Wigfors*s avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 153, med förslag till civil tjänstepensionslag m. m.;

nr 154, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2, 5, 6, 7, 13 och 16 §§ i lagen den 11 oktober 1907 (nr 85) angående civila tjänst innehavares rätt till pension;

nr 143, med förslag till lag angående ändrad lydelse av §§ 37 och 49 i förordningen den 23 maj 1862 om kommunalstyrelse i Stockholm;

nr 144, med förslag till lag angående ändrad lydelse av § 3 i lagen den 15 maj 1903 angående folkskoleväsendet i Stockholm;

nr 124, angående årligt understöd å allmänna indragningsstaten åt förre torvskoleföreståndaren J. Hallmén;

nr 132, angående avsättande av medel från reservationerna å anslaget till uppehållande av försäkringsinspektionens verksamhet för upprättande vid Stockholms högskola av en professur i försäkringsmatematik och matematisk statistik;

nr 133, angående vissa inrikes postavgifter; och

nr 135, angående viss omorganisation av byggnadsstyrelsen m. m.

Dessa propositioner bordlades.

## § 6.

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

till bevillningsutskottet propositionen, nr 141, med förslag till förordning angående försäljning av vissa alkoholfria och därmed jämförliga drycker, m. m.;

till statsutskottet propositionen, nr 134, angående tillfällig löneförbättring åt biskoparna i Härnösands stift E. F. Lönegren och i Luleå stift O. Bergqvist, m. m.;

till bankoutskottet propositionen, nr 136, angående vissa pensioner och understöd från allmänna indragningsstaten;

till första särskilda utskottet propositionerna:

nr 58, med förslag till lag om polisväsendet i riket m. m.; och

nr 59, angående anslag till polisväsendet i riket m. m.;

till statsutskottet propositionen, nr 150, angående förslag till avtal mellan å ena sidan staten och å den andra envar av städerna Stockholm och Göteborg rörande nämnda städers övertagande av hela sin sinnessjukvård; samt

till behandling av lagutskott propositionen, nr 142, med förslag till lag om rätt i vissa fall för nyttjanderättshavare att inlösa under nyttjanderätt upplåtet område m. m.

## § 7.

Vidare föredrogos var för sig och remitterades till första särskilda utskotte följande på kammarens bord liggande motioner, nämligen:

nr 307 och 308, av herr *Holmgren*;

nr 309, av herr *Fjellman*;

- nr 310, av herr *Fjellman m. fl.*;  
 nr 311, av herr *Lindberg m. fl.*;  
 nr 312, av herr *Osberg*;  
 nr 313, av herr *Strindlund*;  
 nr 314, av herr *Laurin*;  
 nr 315, av herr *Magnusson* i Skövde;  
 nr 316, av herr *Olsson* i Broddbo;  
 nr 317, av herr *Bergström* i Bäckland;  
 nr 318, av herr *Öberg*; och  
 nr 319, av herr *Lindgren m. fl.*

Vid nu skedd föredragning av motionen nr 320 av herr *Anderson* i Linköping *m. fl.* överlämnades motionen i vad den avsåg förslaget angående komplettering av den officiella väderlekstjänsten till jordbruksutskottet och i övrigt till statsutskottet.

Härpå föredrogos övriga på bordet liggande motioner; och hänvisades därvid till statsutskottet motionerna

- nr 321, av herr *Beskow*;  
 nr 322, av herr *Hedlund* i Häste;  
 nr 323, av herr *Granath m. fl.*; och  
 nr 324, av herr *Olsson* i Broberg; samt

till bankoutskottet motionen nr 325 av herr *Lithander*.

#### § 8.

Konstitutionsutskottets utlåtande nr 8, som nu föredrogs, bordlades åter.

#### § 9.

Till avgörande företogs bevillningsutskottets betänkande, nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 17 maj 1923 om utgörande av en särskild stämpelavgift i vissa fall vid köp, byte eller införsel till riket av pärlor med flera lyxvaror. \*Ang. en särskild stämpelavgift för vissa lyxvaror.

Genom en den 6 februari 1925 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 55, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga följande

#### Förslag

till

*förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 17 maj 1923 (nr 113) om utgörande av en särskild stämpelavgift i vissa fall vid köp, byte eller införsel till riket av pärlor med flera lyxvaror.*

Härigenom förordnas, att förordningen den 17 maj 1923 om utgörande av en särskild stämpelavgift i vissa fall vid köp, byte eller införsel till riket av pärlor med flera lyxvaror skall äga fortsatt tillämpning till och med den 30 juni 1926.

Utskottets hemställen innefattade, att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

Ang. en  
särskild stäm-  
pelaavgift för  
vissa lyxvaror.  
(Forts.)

Reservation hade likväl avgivits av herr *Lithander*, som yrkat, att riksdagen måtte avslå ifrågavarande proposition.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

**Herr Lithander:** Herr talman! Vid detta bevillningsutskottets betänkande har jag fogat en reservation, därför att jag har den uppfattningen, att den inkomst, som staten här eventuellt skulle få, är alltför ringa i förhållande till de kontrollkostnader, som denna anordning kräver, ävensom att ett bifall till bevillningsutskottets betänkande är ägnat att överföra handeln med dessa saker ifrån en lojal och kontrollerbar sådan till en icke kontrollerbar; och slutligen att ifrågavarande förordning är ägnad att i icke önskvärd grad överföra denna handel ifrån att äga rum i hemlandet till att äga rum i utlandet. Jag har kommit till den uppfattningen, och jag har även givit uttryck åt densamma vid de föregående tillfällen, då denna fråga varit uppe, att i verkligheten kan det vara fråga om, huruvida icke nackdelarna av detta äro större än fördelarna, därför att man härigenom undandrar den fullt legitima handeln den utövning, som är önskvärd, och går över till sådant, som staten icke kan kontrollera.

Nu förstår jag så innerligen väl, att beskattning av vad som kallas för lyx i denna väg är så tacknämlig, och att det låter så bra. Men man bör ju också litet grand se till, vad man får i utbyte. Att riksdagen och Kungl. Maj:t ävensom bevillningsutskottet förut varit ganska tveksamma i denna fråga torde framgå däraf, att 1919 avstyrkte bevillningsutskottet förslaget. Sedan framlades frågan icke vid 1921 års riksdag, men, som jag tror, i sista stund framkom ett yrkande härom i bevillningsutskottet, och detta bifölls. År 1922 framlades heller ingen proposition i ärendet, och i år föreslår Kungl. Maj:t förordningens fortsatta tillämpning under endast ett år. Stegen äro så tveksamma, att jag tror, att man saklöst kunde låta bli att taga något steg alls.

Jag ber, herr talman, att få yrka avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 55 i enlighet med min reservation.

**Herr Röing:** Den siste ärade talaren har utan tvivel rätt däri, att denna skatt tillför statskassan jämförelsevis obetydlig inkomst. Denna inkomst torde för tillfället endast uppgå till 40—45,000 kronor netto per år, när de kostnader, som herr *Lithander* antydde, avdragits från bruttoinkomsten. Riksdagen har emellertid år efter år ansett, att denna skatt å pärlor och ädla stenar bör bibehållas. Och det finnes, såvitt jag kan förstå, desto mindre anledning för riksdagen att nu avslå Kungl. Maj:ts hemställan, som riksdagen för ett par år sedan beslöt viss förändring i uppbörden av denna skatt, och den beslutade förändringen redan visat vissa gynnsamma resultat. Riksdagen bör ha ännu ett par års erfarenhet, hur denna förändring verkar, innan riksdagen intar en definitiv ståndpunkt till frågan, huruvida denna skatt på vissa lyxföremål i fortsättningen skall utgå, eller avskaffas.

Jag ber, herr talman, få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid betänkandet fogade reservationen; och biföll kammaren utskottets hemställan.

## § 10.

Vid härefter punktvis skedd föredragning av statsutskottets utlåtande, nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare medel till uppförande av ett bangårdspostkontor i Stockholm m. m., biföll kammaren vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

## § 11.

Ang. ifråga-  
satt statsbana  
från Morjärv  
till Svart-  
holmsfjärden.

Föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 30, i anledning av väckt motion om anslag till en statsbana från Morjärv till hamn vid Svartholmsfjärden; och begärdes ordet därvid av

Herr **Lövgren** i Nyborg, som yttrade: Herr talman, mina damer och herrar! Jag skulle icke vid denna riksdag med künneedom om den statsfinansiella situationen hava framfört förslaget om en statsbana mellan Morjärv och Kalix, om det icke hade varit så, att den ekonomiska utvecklingen inom det område, som det här gäller, har gått i en så bekymmersam riktning, att det, såvitt jag förstår, icke finns någon annan möjlighet att sanera hela detta stora områdes affärer än den, som ligger i utvecklingen av kommunikationsnätet.

Nederkalix kommun var för 10—15 år sedan en av de stabilaste kommunerna i övre Norrland med en kommunalskatt på 6—7 kronor per bevilningskrona. Uttaxeringen i kommunen är i år 15 kronor 65 öre per bevilningskrona, vartill kommer en vägskatt på 80 öre per vägfyrek. Anledningen till detta ligger däri, att sågverksindustrien har råkat i svårigheter efter högkonjunkturen. Den ligger också däri, att inom Nederkalix kommun icke finnes någon annan industri än sågverksindustri. I de flesta andra norrländska kommuner vid kusten är industrien av olika slag, så att man har pappers-, pappersmasse- och sågverksindustri. Och detta medför för dessa kommuners vidkommande, att en lågkonjunktur aldrig drabbar så ensidigt och så hårt, som den drabbar vår kommun däruppe.

Hur fruktansvärda förhållandena egentligen äro, framgår kanske bäst, om jag nämner några siffror. År 1919 utbetalades för fattigvård och i arbetslöshetsunderstöd 74,000 kronor. År 1923 utbetalades för samma ändamål 190,000 kronor. Under samma tid hade den beskattningsbara inkomsten förändrat sig från 9,809,000 kronor år 1920 till 3,548,000 kronor år 1923. Det är då alldeles uppenbart, att det skall vara omöjligt för denna befolkning att klara sig och att finna någon trevnad i tillvaron. Men härtill kommer ytterligare, att den industri, som är förlagd däruppe och som till tre fjärdedelar äges av det stora bolaget Ytterstfors-Munksund, nu på sistone hotar nedlägga driften och flytta densamma ned till Piteå och andra distrikt. Skulle detta gå i verkställighet, skulle det innebära, att hela det kolossala område, som ligger norr om Råneå älv, skulle bli en koloni under södra Norrbotten, Västerbotten och Ådalen, en koloni, som finge exportera sina råvaror men som icke hade någon nämnvärd förädlingsindustri. »Nåja», säger den, som resonerar nationalekonomiskt, »bolagen göra väl icke något annat än det, som är ekonomiskt fördelaktigt.» Men jag tror icke, att det ur statssynpunkt kan vara ekonomiskt fördelaktigt att ruinera hela denna gamla bygd, i all synnerhet som, staten själv uppför Kalix älvdal äger 338,000 hektar av den värdefullaste skogsmarken.

Förr i världen var det så, att det folk, som arbetade uppe i skogarna på vintern och vid flottningslederna på våren, under högsommaren kom ned till kusten och arbetade nere vid sågverken och därigenom hade en tämligen jämn inkomst året runt. Numera ha förhållandena utvecklats sig så, att i kustlandet finns tillräckligt med folk även under den livligaste skeppningssäsongen under sommaren för att tillfredsställa alla behov, och skogsfolket blir därigenom arbetslöst på sommaren och dagsverksarbetarna och kustborna arbetslösa på vintern. Den allmänna levnadsstandarden sjunker, och hela trakten förvandlas till en fattiggård.

Då måste jag mot bakgrunden av detta ställa den frågan: har icke det stora område, som ligger mellan Råneå och Torneå älvar, de naturliga betingelserna för att uppbära en industri, ett näringsliv, i lika hög grad som de kommuner,

Ang. ifrågasatt statsbana från Morjärv till Svartholmsfjärden.

(Forts.)

som ligga längre ner över? Hamnarna vid Kalix äro de bästa i Norrbotten, skeppningssäsongen är lika lång eller i varje fall icke mer än en å två veckor kortare, flottningsleden är den bästa tänkbara. Jag skulle tro, att det icke finnes i hela detta land en flottled av motsvarande utsträckning, som får ned virket till det pris som man får ned det i Kalixälven; och såvitt jag kan förstå, är det nu endast tillkomsten av kommunikationer som är nödvändig för att till Kalixområdet få förlagd den industri, som är behöflig för att hålla området uppe. Det är beroende på den egendomliga politik, som statsmakterna hava fört, när det gällt utbyggandet av järnvägar. Ty man har praktiskt taget gått så tillväga, att man först byggt taket och sedan har man så sakta därefter börjat lägga grunden, d. v. s. man har byggt en stambana inne i landet, där ingen bodde, och så har man så småningom kommit ned till kusten genom bibanor; och för de älvdalar, som fått dessa bibanor, äro förhållandena nu något så när ordnade men icke tillnärmelsevis så bra ordnade, som de bort vara. Men för Kalix älvdal, som ännu saknar denna förbindelse med stambanan, äro förhållandena snart olidliga.

Jag har därför vågat att till denna riksdag framställa kravet på ett påbörjande av denna banbyggnad, men jag vill säga, att såvitt jag kan förstå bör det icke inskränka sig till att man bygger banan från Morjärv och ner till Kalix, utan för att sanera detta område kommunikationstekniskt bör man lägga en gemensam hamn för Torneå och Kalix älvdalar någonstädes i Kalix och då förslagsvis vid Svartholmsfjärden och draga samman linjerna där från Haparanda och från Morjärv. Därigenom får man dels möjlighet att finansiera hamnen för bägge älvdalarna, dels också en möjlighet att förränta järnvägen, ty byggd endast som en blindtarm från Morjärv till Kalix tror jag icke den blir räntabel, men fortsatt fram till Haparanda bör den bliva det.

Nu har det ifrågasatts och legat under utredning byggande av en hamn utanför Haparanda för Torneå älvdal. Djupförhållandena äro emellertid där så dåliga, att en hamnbyggnad skulle där i Karl Johans stad kosta lika mycket, som det kostar att bygga järnväg fram till Kalix, och under sådana förhållanden borde det ju vara tämligen klart, vilken väg man bör gå, och det gläder mig att i den ekonomiska utredning, som järnvägsstyrelsen på riksdagens uppdrag gjort, har man också stannat vid att förorda den linjen.

Nu är det, i det läge som frågan ligger, icke lönande att framställa ett yrkande om bifall till motionen, men om arbetslöshetsförhållandena utveckla sig i fortsättningen på samma sätt som hittills, så har ju regeringen genom 1921 års beslut rätt att igångsätta vissa arbeten på denna bansträcka. Och jag vill ifrån denna plats rikta en vädjan till kommunikationsministern att i det fortsatta loppet hålla ett öga på utvecklingen inom detta område. Ty det kan icke vara för statens intressen gagneligt, att hela detta ofantliga område skulle råka i en ekonomisk misär. Det måste vara ett statsintresse av högsta vikt att ekonomiskt sanera detta område; och den ekonomiska saneringen, därom är jag övertygad, kan endast ske på det sättet, att kommunikationsförhållandena bliva ordnade där, liksom de blivit ordnade för andra älvdalars vidkommande i detta land.

Herr *Bäckström* instämde häruti.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

## § 12.

Härpå föredrogos vart för sig:

statsutskottets utlåtande, nr 31, i anledning av väckt motion om anslag till Svenska trafikförbundet; och

första lagutskottets utlåtande, nr 17, i anledning av väckta motioner angående skrivelse till Konungen om utredning rörande villkoren för att inteckning för nyttjanderätt eller avkomst må anses som förfallen.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtanden hemställt.

### § 13.

A föredragningslistan fanns vidare upptaget andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av motion angående viss ändring i gällande vägtrafikstadga. *Ang. viss ändring i vägtrafikstadgan.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 252, hade herr *Bernström* föreslagit, att riksdagen ville genom skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring i nu gällande vägtrafikstadga, dels att velociped, som under mörker framfördes å väg, skulle vara försedd framtill med tänd lykta med vitt sken, som icke finge vara bländande, samt baktill antingen med lykta, som bakåt visade rött sken, eller med av vederbörande polismyndighet godkänt, bakåt synligt rött reflektionsglas, dels att med dragare förspänt fordon, som under mörker framfördes å väg, skulle vara försett med tänd lykta med vitt sken, så anbragt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån, som bakifrån, dels även att liknande föreskrifter måtte utfärdas för fordon, som droges eller skötes för hand.

Utskottet hemställde, att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet var emellertid fogad reservation av herr *Eklund*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att andra kammaren måtte för sin del besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av § 4 i Kungl. Maj:ts stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga) av den 15 juni 1923, att nämnda paragraf erhöle följande lydelse:

### § 4.

Velociped — — — — — med vitt sken.

Därest sådant finnes av behovet påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker — — — — — invid vägen.

Om lyktor — — — — — om motorfordon.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr *Eklund*: Herr talman, ärade kammarledamöter! Då jag till detta utskottsutlåtande fogat en reservation, skall jag be att få taga kammarens tid i anspråk för att litet orda om denna reservation.

Frågan gäller ju, om även andra fordon än motorfordon skola vara försedda med ljus vid framförande å väg i mörker. Som det framgår av den historik, som utskottet förebragt och som de flesta av kammarens ledamöter väl känna till även på annat sätt, framlade Kungl. Maj:t vid 1923 års riksdag en proposition med anhållan om yttrande över ett förslag till vägtrafikstadga, ett förslag, som bl. a. även upptog vissa bestämmelser om sådana ljusanordningar. Saken har förut på grund av riksdagsskrivelse varit föremål för utredning av sakkunniga. Dessa sakkunniga påvisade bl. a. den ökade omfattning som vägtrafiken tagit på grund av motordriftens införande. De påvisade också behovet av vissa skyddsåtgärder och föreslog, bl. a., en obligatorisk föreskrift om att fordon, som framföres med dragare, skulle vara försedda med ljus vid

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

framförande å väg under mörker. Kungl. Maj:t ansåg emellertid, att det kanske fanns vissa orter och vägar i vårt land, där det icke var absolut nödvändigt med en sådan föreskrift. Kungl. Maj:t föreslog också en viss lindring i dessa bestämmelser, en lindring, som innebar, att länsstyrelserna, efter hörande av vederbörande polismyndighet och väghållningsdistrikt, skulle få rätt att göra vissa inskränkningar och eftergifter på sådana vägar, som hade mycket liten trafik. Men i fråga om vägar, som hade livligare trafik, sade Kungl. Maj:t så här: »Sin egentliga betydelse skulle de föreslagna reglerna få beträffande sådana vägar, där automobiltrafik mera allmänt förekommer; i sådana fall måste det anses som ett verkligt intresse för lantbefolkningen själv, att olycks-händelser kunna undvikas genom anbringande av belysningsanordningar även å fordon för dragare.»

Propositionen remitterades till andra lagutskottet, som i fråga om § 4 i vägtrafikstadgan, som det nu närmast är fråga om, föreslog ytterligare någon lindring. Utskottet ansåg, att detta var ett nytt område och att man kanske borde gå fram med ännu något större försiktighet än vad Kungl. Maj:t föreslagit. Utskottet ansåg sålunda, att man icke borde utfärda en generell bestämmelse, utan att länsstyrelserna skulle få befogenhet att vid behov utfärda föreskrifter på detta område i mån som behov förelåg, och utskottet talade särskilt om mera livligt trafikerade vägar. Utskottet sade så här: »Då förhållandena icke allestädes lära vara sådana, att det föreligger verkligt behov av att föra lykta å fordon, förspänt med dragare, har det syntts utskottet lämpligast att icke någon generell föreskrift därom meddelas, utan att länsstyrelsen tillägges befogenhet att förordna, att sådan skyldighet att föra lykta skall föreligga vid färd på viss väg. Sådant förordnande — fortsätter utskottet — torde åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar — — —.» Det synes alltså, som utskottet förutsatt, att man från början skulle införa detta på livligt trafikerade vägar.

I sitt allmänna uttalande om den ifrågasatta vägstadgan, där utskottet även polemiserar mot en motionär, som ansåg att det allra mesta av vad som föreslagits i vägtrafikstadgan och kanske särskilt § 4 vore obehövt, säger utskottet bl. a.: »Med hänsyn till den livliga samfärdsel, som nu råder på våra vägar, är det givetvis av vikt att trafiken ordnas så, att olyckor såvitt möjligt förekommas. Ingen meningsskiljaktighet synes råda därom, att framförandet av motorfordon bör vara underkastat stränga ordningsregler. Men», tillägger utskottet, »syftet med sådana regler kan icke i erforderlig utsträckning vinnas, om icke även övriga trafikanter genom motsvarande föreskrifter tillhållas att iakttaga en viss ordning vid färd å allmän trafikled. Man måste ock besinna, att trafikens ordnande icke kan vara annat än till gagn för alla vägfarande.» Och till sist erinrar utskottet, att i Danmark har man antagit en vägtrafikstadga av i stort sett samma innehåll, som ifrågasatts för vårt land.

Första kammaren biträdde som bekant andra lagutskottets uttalande, men andra kammaren avslag detsamma med en rösts majoritet. Majoriteten röstade för bifall till en reservation, vari man yrkade, att paragraf 4 skulle utgå. Vid den slutliga utformningen av vägtrafikstadgan blev visserligen denna paragraf kvar i stadgan, men dess innehåll blev så uttunnat på grund av detta andra kammarens beslut, att ingen länsstyrelse vågat sig på att taga den i bruk. Jag tror mig därför våga det påståendet, att bestämmelsen praktiskt taget blivit värdelös för sitt ändamål: trafiksäkerhetens tryggande.

Nu har saken kommit upp på nytt genom herr Bernströms motion. Denna motion innebär dels ett yrkande på en generell bestämmelse, att fordon förspänt med dragare alltid skall föra ljus i färd å väg under mörker, dels framhåller motionären, att det borde vara liknande föreskrifter för fordon, som dragas eller skjutas för hand. Än vidare anser motionären, att velociped skall ha,



förutom lykta med vitt sken frampå, även lykta eller reflexljus, som visar rött sken bakåt.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

I fråga om motionärens yrkande beträffande fordon, som drages eller skjutes för hand och i fråga om velociped, är utskottet såsom synes enhälligt i att yrka avslag på motionärens hemställan. Varför jag för min del icke kunnat gå med på motionärens hemställan i dessa båda punkter, framgår ju av min reservation, och jag behöver därför icke yttra mig vidare om den saken. Men utskottets majoritet yrkar också helt avslag på motionen beträffande fordon förspänt med dragare. På den punkten har jag varit av annan mening. Jag har därför reserverat mig och gjort detta till förmån för den ståndpunkt, som intogs av andra lagutskottet 1923. Då ärendet först kom under behandling i årets utskott, var jag närmast böjd att ansluta mig, visserligen med en mindre ändring men dock i huvudsak, till den ståndpunkt, som Kungl. Maj:t förde fram 1923. Vid närmare övervägande stannade jag emellertid vid den ståndpunkt, som andra lagutskottet förde fram vid 1923 års riksdag, till vilken jag även alternativt yrkade bifall i utskottet.

Den nuvarande § 4 lyder ju i början på andra stycket, där nu en ändring ifrågasatts genom min reservation, så här: »Därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik förordna», o. s. v. Det är detta ord »uppenbarligen», som jag föreslagit skola utgå helt och hållet ur paragrafen, och orden »med livlig trafik», äro, som synes, uppflyttade i motiveringen till min reservation. I sitt sammanhang blir då formuleringen i reservationens motivering denna: »Sådant förordnande torde åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar.» På det sättet skulle paragrafen, enligt mitt förslag, få precis samma innehåll som andra lagutskottets uttalande 1923, där det säges, att »det syntes utskottet lämpligast, att icke någon generell föreskrift därom meddelas, utan att länsstyrelsen tilläggas befogenhet att förordna, att sådan skyldighet att föra lykta skall föreligga vid färd å viss väg.»

Som jag nyss tillät mig säga, blev paragrafen i sin utformning så uttunnad, att den icke kunnat komma till användning ens för »mycket livligt trafikerade vägar», och under utskottets behandling har icke heller påvisats, att någon länsstyrelse har tagit denna bestämmelse i bruk för någon enda väg.

Utskottet av i år säger emellertid på sid. 3: »Genom bestämmelsen — — — torde vägtrafikstadgan i berörda avseende — — — fylla sin uppgift att trygga trafiksäkerheten å livligt trafikerade vägar.» Jag har icke kunnat dela denna uppfattning. Med hänsyn till att bestämmelsen icke kunnat tagas i bruk, anser jag, i motsats till utskottet, att denna bestämmelse icke fyllt någon uppgift alls och i varje fall icke kunnat fylla någon uppgift i trafiksäkerhetens tjänst, då den icke tagits i bruk för detta ändamål.

I slutet av sitt utlåtande låter utskottet förstå, att man ändå kanske borde vänta och se tiden an för att vinna nödig erfarenhet på detta område. Jag hade för min del möjligen kunnat gå med på det, om bestämmelsen vunnit tillämpning åtminstone på några platser. Men vad man kan få för erfarenhet av en bestämmelse, som icke kunnat tagas i bruk, är omöjligt att förstå. Det kan väl icke bli någon annan erfarenhet än den, att bestämmelsen för närvarande är oanvändbar och följaktligen bör ändras. Nu invändes det måhända från utskottet, att den omständigheten, att bestämmelsen icke tagits i bruk, beror på att intet verkligt behov förelegat, och det är kanhända den saken utskottet syftar på med uttrycket: »under rådande förhållanden», vilket uttryck är inskjutet i den sats, som jag nyss citerade i utskottsutlåtandet.

Nu tror jag emellertid icke, att det går att avfärda saken bara med ett enkelt påstående, att den är obehövlig. Jag kan givetvis icke förneka, att det kan

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

råda olika meningar i denna fråga såväl som i alla andra, men jag vill erinra om, att både de sakkunniga och Kungl. Maj:t, liksom även andra lagutskottet år 1923 för sin del, ansågo, att ett verkligt behov av en sådan bestämmelse förelåg och särskilt beträffande livligt trafikerade vägar.

Jag vill vidare erinra om de nuvarande bestämmelserna i § 5 i vägtrafikstadgan, där det heter, att »fordon må ej lämnas å väg utan att det föres så långt till sidan av vägen, att andra fordon fritt kunna komma förbi. Under mörker skall å fordon för dragare och motorfordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke belysning å vägen är anordnad.» Alltså, på ett fordon, som avställes på vägen, ett ensamt fordon sålunda, som står på yttersta vägkanten, skall under alla förhållanden enligt nu gällande bestämmelser finnas tänd lykta under mörker; men på fordon, som är i rörelse mitt på vägen, ett fordon, som det sitter passagerare i och som kanske är förspänt med en rädd häst, skulle inte behövas något som helst, som anger dess existens för övriga vägfärande. Det förefaller mig verkligen underbart, att det kan vara riktigt att låta en sådan bestämmelse fortfara med dess nuvarande innehåll och som ändå innebär, att där risken är störst äro skyddsanordningarna minst, och i det här fallet inga alls. Det förefaller mig, som om den första och viktigaste förutsättningen för att man skulle kunna undvika olyckor och sammanstötningar å våra vägar, är, att de vägfärande finge tillfälle att veta om varandra åtminstone någon minut före själva sammanstötningen. Och för det andra kunna vi väl ändå inte komma ifrån, att det är mycket riskabelt med dessa oförberedda möten i mörkret mellan hästskjutsar och motorfordon, särskilt vid vägkrökar och vägkorsningar. Motorfordonets ljus kastar sitt sken som bekant endast i åkdonets längdriktning, sålunda rakt ut på fältet, på åkern eller in i skogen; och då kan icke heller en hästskjuts observeras från motorfordonet förrän det är för sent, en olycka har inträffat, och så vitt jag förstår, är risken störst för hästskjutsen själv.

Dessa risker påvisades också av flera talare, då frågan förelåg här 1923. Förutom andra lagutskottets representanter talade också flera lantmannarepresentanter för andra lagutskottets förslag. Jag erinrar mig särskilt herr Sjöblom, och även herr Svensson i Långelanda talade för andra lagutskottets förslag. Även dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lübeck, talade för samma förslag såväl i första som andra kammaren. I första kammaren talade bl. a. även landshövding von Sneidern för andra lagutskottets förslag. Han vitsordade behovet av en vägtrafikstadga och underströk särskilt behovet av ljus på fordon, som trafikerade väg under mörker, och han tillstyrkte därför förslaget; särskilt uppehöll han sig vid § 4, som han ansåg såsom den viktigaste bestämmelsen i hela vägtrafikstadgan.

Sålunda ha alla dessa ifrån de sakkunniga och Kungl. Maj:t som utfärdade propositionen, till kommunikationsministern i den regering, som efterträdde den förutvarande socialdemokratiska, förordat andra lagutskottets förslag. Likaså ha flera talare i såväl första som andra kammaren gjort liknande uttalanden. Jag kan ej heller tänka mig annat, än att den majoritet i första kammaren och den minoritet i andra kammaren, som röstade för förslaget, voro av samma mening, och jag ser däri ett bevis för att dessa bestämmelser dock ansågos behövligen redan år 1923.

Nu säga automobilsakkunniga i sitt betänkande av år 1921, att vid detta års slut fanns här i landet icke mindre än 25,500 bilar och 18,000 motorcyklar. Enligt statistisk årsbok hade detta antal ökats, så att vid 1923 års slut fanns det 20,478 motorcyklar och bilarna hade fördubblats till 50,460. Hur många som tillkommit sedan dess, har jag ingen siffra på för ögonblicket, men helt säkert är det åtskilliga tusen och kanske även något tiotusental. Behovet av

de här föreslagna anordningarna, som så kraftigt vitsordades från olika håll år 1923, har enligt mitt förmenande nu blivit ännu större. Enligt mitt förmenande borde det alltså finnas fullt fog för att nu åtminstone gå med på det förslag, som framställdes av andra lagutskottet 1923. Det är måhända icke tillräckligt, men synes mig dock bidraga till att avhjälpa de värsta bristerna på detta område.

På grund härav ber jag, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den vid utskottets utlåtande fogade reservationen.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

**Herr Bernström:** Herr talman! För att rätt förstå de motiv, som föranlett min motion om viss ändring i vägtrafikstadgan, är nödvändigt, att jag med några korta ord och med ledning av utskottsutlåtandet gör reda för de förhållanden, som givit upphov till nu gällande förordningar.

Det närmaste initiativet togs av riksdagen genom skrivelse för fem år sedan, och de sakkunnigas arbete avslutades, såsom här är redogjort för, två år senare. Omedelbart bereddes ärendet i regeringen och framlades för 1923 års riksdag.

Ser man på de synpunkter, som utav de sakkunniga framdragits och även utav regeringen i stort sett biträdades, så finner man, att behovet av någonting liknande var erkänt och ansågs så klart, att det egentligen icke kunde nekas. Samma ståndpunkt intogs egentligen andra lagutskottet, som fick denna fråga under behandling vid 1923 års riksdag. Man ansåg visserligen där, att då fältet var oprövat, borde man gå fram med försiktighet och icke göra förordningarna strängare än absolut nödvändigt var. Av utskottets utlåtande framgår, att man hela tiden gick ut ifrån, att sådana bestämmelser, som att skjutsar under mörker eller dimma skulle föra ljus, måste införas. Lagutskottet säger: »Sådant förordnande» — som då skulle tillkomma länsstyrelse — »torde åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar»; av vilket yttrande ju framgår, att lagutskottet ansett, att för livligt trafikerade vägar det utan vidare var klart, att plikt för häst- eller annat fordon att under mörker och dimma föra ljus, förelåg. Denna uppfattning höll också på att i det närmaste bli riksdagens, i det som sagt första kammaren biträdde lagutskottets förslag och i andra kammaren föll det med endast en rösts undervikt. Det är under sådana förhållanden för mig mycket svårt att förstå, att andra kammarens tredje tillfälliga utskott vid årets riksdag har velat särskilt understryka, hur meningarna vid frågans behandling 1923 i riksdagen gått isär. Enligt min uppfattning kan man väl icke tänka en jämnare röstfördelning än den, som då förelåg, när första kammaren med 49 röster mot 42 biföll lagutskottets hemställan, under det att den föll i andra kammaren med 57 röster mot 58.

Utskottet stöder sitt avslagsyrkande på huvudsakligen två skäl. Det ena är, att när länsstyrelsen har befogenhet att utfärda dessa föreskrifter, är ju allting väl beställt och alla de olika intressen, som ur dessa synpunkter kunna komma fram, ha blivit tillgodosedda. Utskottet vill alltså göra gällande, att *rätten* att utfärda föreskrift om försiktighet är lika bra som *föreskriften själv*; men en sådan synpunkt och ett sådant ställningstagande tror jag utskottet har svårt att försvara. Sedan anser utskottet, såsom reservanten också nyss förklarade, att man behöver vinna mera erfarenhet; man behöver, menar utskottet, invänta erfarenhet av en lagbestämmelse, som aldrig trätt i kraft. Men hur länge får man då vänta och vad väntar man på? Jo, man väntar på en olycka. Är det behöfligt, att en sådan skall inträffa för att man skall ta ståndpunkt?

Dessutom vill jag här påpeka, hur svårt det är att leda i bevis, att en

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

olycka, vid vilken ingen kollision behöver föreligga, orsakas utav brist på ljus på det ena mötande åkdonet. Det är ju väl bekant, att det första en motorfordonsförare gör, när kollisionsfara föreligger, är, att han söker manövrera sitt åkdon så, att kollision undvikas — och olyckligtvis, vill jag nästan säga, lyckas han i sitt förehavande. I nittionio fall av hundra inträffar i stället för kollisionen en dikeskörning, och den kan avlöpa väl, men den kan också avlöpa illa. I söndags kväll hände det utanför Sundsvall, att en motoromnibuss, som försökte undvika kollision med ett hästfordon kl. 10 på kvällen, rullade ned för en 7—8 meter hög vall. Chauffören dödades, men passagerarna undsluppo genom en tillfällighet med blotta förskräckelsen. Jag kan icke *bevisa*, att den olyckshändelsen kunde ha undvikits, om det mötande hästfordonet haft lanternorna, men min erfarenhet säger mig, att det är ganska antagligt, att så kunnat ske, därför att mötet ägde rum i en kurva. Nu medger, såsom också reservanten här nyss påpekat, inte nuvarande anordning av strålkastare på automobilerna, att man upptäcker någonting, som i kurvan befinner sig utanför ljusbanan. Men däremot, så vitt icke sikten i kurvan stänges av berg, skog, buskage eller dylikt utan är klar, kan chauffören upptäcka lanternan tidigare, än han med strålkastareljuset förmår urskilja det mötande hästfordonet, ty det kan han icke, förrän han är alldeles inpå detsamma. Han skulle således haft tillfälle att, som man brukar vid liknande fall, köra upp vid vägkanten och hålla stilla; men då han nu försökte i sista minuten bromsa upp vagnen, slirade den och rullade ned för branten.

Jag är övertygad om att så gott som dagligen olyckor av denna art och på denna grund inträffa, och jag tycker det är märkvärdigt, att vi här i kammaren skulle vilja påtaga oss ansvaret, när det *kan* undvikas.

Den 1 januari 1920 uppgick beståndet av bilar i landet till 8,500. Det var under dessa förhållanden arbetet med vägtrafikstadgandet upptogs. När de sakkunniga inlämnade sitt betänkande, hade importen av bilar blivit fri. Den 1 januari 1922 räknade Sveriges bilpark 25,400 automobiler och 17,800 motorcyklar. I dag uppgår antalet motorfordon till 62,600, av vilka 15,000 lastbilar och omkring 1,000 omnibusar. Automobilismen har för länge sedan kommit över det stadium av sin utveckling, då man med rätta kunde anmärka, att en mycket stor del av densamma representerade endast ett nöje, en lyx; den har nu blivit en nyttig sak. Det beräknas, att man i Förenta staterna årligen med automobiler transporterar sex gånger så mycket folk som med alla staternas järnvägar tillsammansantagna och lika mycket gods. Automobilismen har medfört landsvägarnas renässans; de ha åter blivit icke blott en lokal angelägenhet utan en hela rikets angelägenhet och — i den mån landet är intresserat av förbindelsen med utlandet — en kontinental angelägenhet. Vi böra taga vara på detta och i tid vidtaga åtgärder och införa föreskrifter, som äro nödvändiga för att säkra de vägfarande till liv och lem.

Jag skulle nu icke haft mycket att säga gentemot utskottets hemställan, om man endast åberopat en viss svaghet, som vidlåder min framställning och därpå grundat ett avslagsyrkande. Jag syftar på den svagheten, att mitt yrkande i motionen icke lämnar rum för de modifikationer eller undantag, som i förvarande avseende kunna finnas lämpliga och nödiga. Jag ber därför, herr talman, att få ändra mitt i motionen framställda yrkande så, att jag föreslår, att andra kammaren måtte för sin del besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer, att Kungl. Maj:t ville utarbeta och för yttrande förelägga riksdagen sådana ändrade bestämmelser i nu gällande vägtrafikstadga, att de i motionen framställda synpunkterna om möjligt bliva tillgodosedda. Det skulle sålunda, om kammaren ville bifalla detta förslag, bli tillfälle att senare taga ställning till utformningen av ifrågavarande ändrade bestämmelser, och därigenom skulle, menar jag, alla berättigade intressen bliva tillgodosedda.

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka bifall till den av mig nu gjorda framställningen.

Med herr Bernström förenade sig herrar *Holmström* i Gävle, *Nylander*, *Christenson* i Södertälje, *Uddenberg* i Varberg, *Lithander*, *Röing*, *Sjöblom*, *Björnberg*, *Månsson* i Hagaström, *Hage*, *Hallén* och *Johansson* i Krogstorp.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

**Herr Lagerkwist:** Herr talman! Tredje tillfälliga utskottet förföljes tydligen av en tämligen envis otur, då det gäller behandlingen av dess motioner. Vid behandlingen av utskottets utlåtande nr 1 prutade ju motionären under debatten mer än hälften av sitt ursprungligen framställda yrkande, och även här prutar motionären av hälften eller något däröver. Detta skall dock icke hindra mig att här taga upp till bemötande en del av de av motionären och reservanten framförda synpunkterna, då jag vill visa, att utskottet sett på denna sak något annorlunda än de för sin del gjort.

Motionären har nu granskat utskottsutlåtandet mest ur synpunkten av juridiska spetsfundigheter, och det har talats om åtskilliga olika tolkningar i samband med den lagändring, som föreslås i motionen. När jag då i detta sammanhang särskilt vänder mig mot motionären, gör jag det därför, att han på ett särskilt sätt förfäktar automobilismens mest extrema synpunkter på den föreliggande frågan.

När det för oss gällde att taga ställning till förevarande spørsmål, ha vi frågat oss, om det verkligen är nödvändigt att vidtaga ändringar i en lag, som trätt i kraft så sent som den 1 januari 1924. Denna lagstiftning är sålunda förhållandevis ny och är ännu icke prövad i den omfattning, att man kan ha tillräcklig erfarenhet på detta område. Hela vägtrafiklagstiftningen är i själva verket tämligen ung. Den första motorfordonsförordningen är av den 21 september 1906; därefter dröjde det ända till 10 år eller till den 30 juni 1916, innan en ny förordning utkom; det var likväl just under denna tid, som motordriften hastigt utvecklade sig. Det hörde sedan icke till 1919 års automobilsakkunnigas uppdrag att företaga utredning om en allmän vägtrafikstadga, men vid behandlingen av motorfordonsförordningen funno dessa ändock anledning att i sitt utlåtande till Kungl. Maj:t ifrågasätta, huruvida icke tiden vore mogen för en sådan stadga. Regeringen var emellertid icke då beredd att taga ställning till spørsmålet i fråga, utan uppdrog åt 1920 års automobilsakkunniga att närmare utreda frågan. Dessa sakkunniga utarbetade då förslaget till den vägtrafikstadga, varöver yttrande inhämtades vid 1923 års riksdag. Andra lagutskottets utlåtande i anledning av den kungl. propositionen åstadkom emellertid en väsentlig, till det verkliga behovet avpassad omstuvning av de sakkunnigas förslag. Medan Kungl. Maj:t i likhet med de sakkunniga föreslog, att ljus å fordon skulle föras å alla fordon vid färd under mörker, varifrån länsstyrelserna skulle äga rätt att medgiva dispenser, ville lagutskottet icke vara med om några obligatoriska bestämmelser i detta avseende men förordade i stället att länsstyrelserna tillades rätt att, där behov förelåg, föreskriva ljus å fordon på livligt trafikerade vägar.

Det har nu under debatten gjorts ett särskilt nummer av utskottets påpekande att meningarna vid 1923 års riksdag skulle ha varit mycket delade rörande lämpligheten av vissa bestämmelser i vägtrafikstadgan. Det är riktigt att meningarna voro jämnt delade, men det avgörande är väl vad de voro delade om. Det var icke så, att minoriteten i första kammaren och majoriteten i andra kammaren då ville ansluta sig till Kungl. Maj:ts förslag, utan de önskade icke någon vägtrafikstadga alls. Man ansåg det icke av behovet påkallat att lå till stånd en vägtrafikstadga, som i lag reglerade dessa förhållanden på ett så ytterligt utpräglat sätt, som föreslogs i propositionen och som sedermera än ytterligare har skärpts av motionären.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Fortis.)*

Man har sagt, att den ändring i lagstiftningen, som nu föreslås och som innebär en betydande skärpning av vad som förut gällt, skulle i hög grad förhindra olyckor. Detta är jag icke övertygad om. Motionären har ju glömt att lagstifta även för de gående trafikanterna; dessa bleve ju de enda vägfarare, som skulle slippa att ha ljusanordningar. Och då man här talat om en olycka i Sundsvallstrakten för några dagar sedan, så vill jag påminna om olyckan på Djurgården för några veckor sedan. Automobilen körde där på en gående bakifrån, och skall nu den ena olyckan tagas till intäkt för ett bifall till motionärens yrkande, så bör också den andra olyckan tagas till intäkt för den fordran, att även de gående skola vara försedda med ljus under färd på väg i mörker. Jag kan icke vara med om så stränga bestämmelser som här föreslagits, så mycket mindre som ju vägtrafikstadgan omspanner »varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares» och med vägfarande förstås »envar, som å väg framför fordon av vad slag det vara må eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går». Såvitt utskottet kunnat finna har icke heller förekommit anledning att ens på de livligaste trafikerade vägarna föreskriva ljus på fordon, och då lär det väl vara ännu mindre nödvändigt att införa enahanda bestämmelser för mindre trafikerade vägar. Det bör även i detta sammanhang tagas i betraktande den oerhörda skillnad, som föreligger i vägtrafikavseende mellan landets olika delar. Det förefinnes sålunda synnerligen stora svårigheter att på detta område åstadkomma en lagstiftning, som tryggar trafiksäkerheten på de livligt trafikerade vägarna utan att onödigt betunga vägfararna på de mindre trafikerade vägarna.

Reservanten anser det nödvändigt att få bort ordet »uppenbarligen» ifrån lagtexten i ifrågavarande paragraf. Jag kan då för min del icke förstå annat än att om Konungens befallningshavande skall ha rätt att genomföra en lagstiftning på ett sådant område som det förevarande, måste man fordra, att uppenbara olägenheter av det förutvarande systemet förefunnits. Det kan väl icke vara lämpligt, att Konungens befallningshavande ur andra än rent objektiva synpunkter utfärdar föreskrifter om ljus å fordon på livligt trafikerade vägar. Men för att så skall kunna ske, måste det givetvis föreligga verkliga clägenheter av att ljus icke finnes å åkdonen. Följden av att kammaren ginge med på en sådan ändring i lagstiftningen, som här föreslås, bleve därjämte, att själva rättsförfarandet vid blivande olyckor givetvis komme att anknyta sig till förhållandet, om den vägfarande hade ljus å fordonet eller icke. I förra fallet skulle naturligtvis automobilisten med all kraft göra gällande, att olyckan icke skulle hava inträffat, om lagens föreskrift följts. Givet är sålunda, att det bleve den som underlåtit att iakttaga lagens föreskrift om ljus å fordon, som komme att bliva föremål för åtal och fällas till ansvar för en bilolycka. Det förefaller mig, som om det vore över hövan hårt, om man, då man icke kommit längre i fråga om erfarenheterna på detta område, skulle skärpa förevarande lagstiftning på det sättet, att den ekonomiskt svagare parten ensam bleve den som skulle bära hela ansvaret för vägtrafikens svårigheter. Komme lagändringen till stånd, finge man säkerligen räkna med en utveckling av automobilismen, som det icke vore alltför lyckligt att understödja. Jag har den bestämda uppfattningen, att automobilisterna haft så mycket att säga till om i fråga om vägtrafikens ordnande, att det kan vara tämligen överflödigt att giva dem ytterligare ett finger och låta dem pressa sig fram till förfång för den övriga vägtrafiken. Jag har därför ingalunda velat underskatta automobilismens betydelse för vägtrafiken, men det går icke att på detta sätt ensidigt tillgodose motortrafikens intressen, fullständigt utan all hänsyn till alla dem, som ännu icke kommit över en bil eller en Ford.

Jag ber, herr talman, att med dessa ord få yrka bifall till utskottets hemställan oförändrad.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

Herr Gustafsson i Älvsred: Herr talman! Då jag är ledamot i tredje tillfälliga utskottet, ber jag att få yttra några ord i denna fråga.

Såväl de sakkunniga som samtliga talare vid 1923 års riksdag underströko, att det var mest nödvändigt med lyktor på de starkast trafikerade vägarna. Motionären tycks emellertid ha en motsatt uppfattning: det är nämligen, menar motionären, »en nödtvungen och självklar sak, att automobilisterna på de starkast trafikerade vägarna äro försiktiga», därigenom blir behovet av lyktor mindre; annat är däremot förhållandet på de svagare trafikerade vägarna. Det ligger då nära till hands, såsom jag ser saken, att man drager ut konsekvenserna och säger, att om hästfordon vid äventyr av bötesansvar för körarna skola föra lyktor, kommer detta att »medföra en känsla av trygghet», vilken, för att fortfarande följa motionären, skulle leda till, att »uppmärksamheten slappas och nödig försiktighet icke iakttages». Den föreslagna ändringen torde sålunda icke föra med sig så stora fördelar, som man annars skulle kunna vänta sig.

Det heter i kungl. förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 i § 18: »Automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att bilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande och *överskådliga* och fria delen av körbanan tillryggalagts.» Det heter vidare, att »vid färd i kurva eller å upplöpt väg eller där vägbanan är ojämn och gropig eller skymmande föremål finnas invid vägbanan eller när mörker eller dimma råder», skall hastigheten »nedbringas så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver». Om automobilförarna iakttaga dessa nu gällande bestämmelser, torde faran för olyckor icke vara så överhängande. Om de återigen icke bry sig om att rätta sig efter desamma, skola säkert olyckor icke förhindras av en kanske svagt lysande lykta på ett hästfordon.

De som yrka på strängare bestämmelser för hästkörarna i detta fall mena, att det skulle vara till stor fördel för hästkörarna själva, om bestämmelserna infördes. Såvitt jag vet finns det emellertid ingen förordning, som hindrar hästkörarna, om de finna det lämpligt, att använda lyktor, och därest dessa i någon mån kunna utgöra ett skydd för påkörning av motorfordon, så tror jag att de allt mer och mer komma till användning utan lagändring. Men det blir en stor skillnad, om man går att bötfälla dem, som försumma att ha lyktor, eller där lyktorna slocknat av en eller annan anledning eller vara oriktigt placerade. Ansvar för en eventuell olycka kommer också att genom en dylik lagstiftning överflyttas från automobilföraren till hästköraren, ty det är mycket svårare att bevisa, att bilisten körde för fort än att hästköraren icke hade tänd lykta eller att han hade en lykta, som icke var riktigt placerad. Det är lättare att anbringa lyktor på fjädrade åkdon men betydligt svårare på arbetsfordon. I den ort, där jag är bosatt — en ganska glest befolkad skogsbygd — händer det, att lantmännen måste köra en eller ett par mil med virkesfordon och det kan då icke undgås, att de ibland få köra i mörker och dimma. För dessa blir det mycket besvärligt om motionen skulle bifallas, och många åtal skulle säkert bli följden.

Det kan kanske finnas en eller två bilar i en socken där det finnes över hundra hemmansägare, som köra med hästfordon. Man kan därför inte undra på, att t. o. m. den av 1923 års lagutskott uppnjukade formuleringen av den omstridda paragrafen framkallade ett så starkt och allmänt motstånd från lantmannahåll vid riksdagen 1923. Som förut av flera talare nämnts, beslöt andra kammaren icke blott att avslå Kungl. Maj:ts förslag utan även att avslå lagutskottets förslag. I första kammaren höll det på att gå likadant. Det var endast 7 rösters majoritet, som lyckades rädda den uppnjukade paragra-

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

fen, och ingen enda talare förordade Kungl. Maj:ts förslag. Ännu mindre skulle väl någon då ha förordat en sådan motion som denna, som går ut på att man skall gå så mycket längre än vad Konungens förslag vid nyssnämnda riksdag innebar, och som avser att införa lykttvång icke blott i fråga om arbetsåkdon, utan även beträffande sparkstöttingar och dragkärror. Det säges visserligen, att lagen icke trätt i kraft. Men så är dock fallet, ehuru länsstyrelserna icke ansett det nödvändigt att använda sin befogenhet till att ålägga vägfararna att föra lyktor. Och så länge icke en enda länsstyrelse ansett sig behöva tillämpa denna lag, föreligger ingen anledning för riksdagen att vidtaga några ändringar i ifrågavarande stadga. Vi få komma ihåg, att denna stadga icke varit i kraft mer än ett år. Den trädde i kraft först år 1924. Jag kan därför icke finna, att det finnes någon anledning för riksdagen att frångå sitt så nyss fattade beslut.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

I detta yttrande instämde herrar *Anderson* i Storegården, *Petersson* i Lerbäcksbyn, *Gustafson* i Kasenberg, *Johansson* i Väby och *Persson* i Falla.

Herr *Andersson* i Ovanmyra: Herr talman! Till vad de två nästföregående talarna framhållit, ber jag att få foga några ord i samma riktning.

Jag får då till en början säga det, att när jag först läste herr *Bernström*s motion, så kom den tanken spontant över mig: När den ärade motionären nu går så pass långt i sina krav, som han gör, och begär, att lyktor skola åsättas alla fordon, icke allenast hästskjutsar utan även mindre fordon och t. o. m. sparkstöttingar och dragkärror, varför drar då icke den ärade motionären ut konsekvenserna fullständigt och kräver, att förordningen skall innehålla föreskrift även för fotgängarna att ha lyktor — fram och bak, med vitt sken fram och med rött sken bak, efter konstens alla regler? Är en människa utan velociped eller dragkärra lättare att upptäcka än en person med dylika attribut, eller menar måhända motionären, att ett människoliv knappast är något värt, annat än i kombination med en dragkärra? Det hade i alla fall varit den rätta konsekvensen, vill det synas mig, om man nu skall ha bestämmelser för alla fall.

Jag får för min del bekänna, att dessa föreskrifter äro något, som vi landsbygdens folk långt ifrån kommer sams med. Kanske har man, eftersom man nu på flera håll modifierat sina yrkanden — så väl reservanten som motionären ha sålunda var och en på sitt sätt ändrat det ursprungliga förslaget — på känn, att det ligger något överflödigt i vad som här föreslagits.

Om vi nu först se på reservantens yrkande, så går det ju ut därpå, att ur lagtexten skulle uteslutas det lilla på sätt och vis obetydliga ordet »uppenbarligen», d. v. s. i stället för att det nu heter i lagtexten, »därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat» skulle stadgandet komma att lyda: »därest sådant finnes av behovet påkallat.» Ja, vad skall man nu egentligen säga här till? Jag skulle bara vilja säga något i den här vägen: »Uppenbart» är väl ändå, att man icke vidtager en slik vid ytligt påseende tämligen innehållslös lagändring, med mindre den verkligen är av behovet »uppenbarligen» påkallad. Mig förefaller det tämligen naturligt, att en länsstyrelse lika litet som vilken annan myndighet som helst icke vidtager några åtgärder, av vad slag det vara månne, utan att de äro »uppenbarligen» av behovet påkallade. Jag vill alltså gärna tro, att kammaren skall finna en dylik lagändring »uppenbarligen» onödig.

Vad sedan beträffar det av motionären framställda yrkandet, i den modifierade form, som går ut på en skrivelse med begäran om en utredning i frågan, så har motionären, märk väl, endast alltför tydligt antytt, vad han åsyftar med en dylik utredning. I det jag, som sagt, erkänner, att detta yrkande innebär en



modifikation i motionärens ursprungliga ståndpunkt, i så måtto, att motionären nu icke kräver omedelbara lagstiftningsåtgärder, vill jag emellertid i alla händelser starkt poängtera, att motionären med sitt nya yrkande tydligen avser att uppnå samma resultat som med sitt ursprungliga förslag. Jag anser, som jag i början av mitt yttrande framhöll, att denna lagändring är långt ifrån välkommen, i synnerhet ej för landsbygdens folk, låt vara att det förhåller sig så, att på vissa starkt trafikerade vägar kunna erfordras särskilda föreskrifter. Jag vill emellertid för min del göra gällande, att det redan med nu gällande lag finnes möjligheter för länsstyrelserna att i undantagsfall beträffande vissa vägsträckor utfärda bestämmelser, ägnade att avhjälpa eventuellt förhandenvarande olägenheter. Nu sade visserligen den ärade motionären, att ingen länsstyrelse ännu vidtagit någon åtgärd i detta syfte, och ville motionären hävda, att anledningen till detta förhållande vore den, att länsstyrelserna bara sutto och väntade på, att en olycka skulle inträffa. Vad vittnar emellertid i själva verket denna länsstyrelsernas passivitet om? Jo, den visar, att olyckor av här påtalade anledning äro så ytterst sällsynta, att länsstyrelserna ännu icke behövt vidtaga några särskilda åtgärder i antytt syfte. Reservanten, herr Eklund, har särskilt velat understryka de motiv, som vederbörande lagutskott vid 1923 års riksdag i sitt utlåtande åberopade — där stod bl. a., att en lättnad i lykttvånget skulle kunna åstadkommas i så måtto som, där så funnes lämpligt, åt förordnandet borde kunna givas det innehåll, att, då fordon användes i arbete ute på marken, därå icke skulle behöva föras lykta vid passerandet av väg, som med de föreslagna bestämmelserna avsåges. Ja, det där låter ju synnerligen bra och tilltalande, och man tänker väl som så, att, om en dylik bestämmelse infördes, medför den väl knappast någon olägenhet för lantmännen. De få sköta sina sysslor och obehindrat köra med sina lass och andra fordon utan att någon gör dem något för när. Men hur kommer det att ställa sig i praktiken, mina herrar, om en sådan lag skulle träda i tillämpning? Jo, om jag tänker på förhållandena i min hemtrakt, tycker jag mig just se för mig, hur det skulle gå, när exempelvis vintertid alla dessa långa timmer- och kolforor, hö- och halmläss och mellan dem lättare åkdon, passageraråkdon, komma farande på vägen. Hur besvärligt skulle det inte vara att särskilja, vilka som skulle ha lyktor och vilka icke? Det skulle, mina herrar, i många fall bli kinkigt nog att avgöra. Vi ha exempelvis uppe i Dalom ett slags åkdon, som går under benämningen brädlådor eller skrindor. En liten historia i detta sammanhang: Det var en gång en herre, en främling, som sporde en rättviksskarl: »Vad använder ni den där lådan till?» »Jo», svarade rättviksskarlen, »vi kör gödsel i den de gånger vi icke kör turister». Det må ju kunna invändas, att man ändå bör ha möjlighet att i varje särskilt fall urskilja, vad man har för innehåll i fordonet, men i alla händelser kunde det nog, när det gällde att avgöra vilka åkdon, som skulle räknas som arbetsåkdon och vilka icke, bli anledning till bra mycket trakasserier och ledsamheter, om man införde lykttvång av förevarande art.

Jag ber till sist att få säga, att vad vi främst av allt på detta område behöva, det är en vägkultur, utmynnande i, *icke* en skärpning, utan en humanisering av de krav, som de fortkörande motortrafikanterna ställer på en allmänhet, vilken även den anser att den har rättighet att färdas fram på vägarna under drägliga villkor. Och jag är övertygad därom, att en dylik human vägförordningspolitik gentemot allmänheten ytterst kommer att lända till gagn för motortrafikanterna själva.

Herr talman! Jag ber att på dessa grunder få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Paulsen: Herr talman! Jag kan ju så innerligt väl förstå allt motstånd, som rests mot denna förordning, ty vi människor äro ju en gång för

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

alla sådana, att vi vilja göra, som oss lyster, utan att rätta oss efter sådana förordningar som den här ifrågavarande eller överhuvud taget efter några lagbestämmelser. För min del skulle inte heller jag velat vara med på att införa en sådan här bestämmelse, om det icke vore för den våldsamma biltrafikens skull. Det är ju ett faktum, att om man i vissa delar av landet efter mörkrets inbrott färdas på landsvägarna efter häst utan att medföra lyktor, riskerar man att bli ihjälkörd, och detta utan att det behöver bero på att bilisterna köra för fort eller eljest vårdslöst. Man säger ju, att »vår Herre är de dårars förmyndare», och det skall jag inte bestrida, men jag tycker, att det vore riktigt av riksdagen att hjälpa vår Herre i detta fall. När människorna icke vilja skydda sig själva, måste de skyddas genom lagstiftning, och vi, som sitta i riksdagen, slippa aldrig ifrån att lagstifta rörande sådana förhållanden, som de nu ifrågavarande. Man kunde ju göra undantag för dalfolket, som hela dagen går i uniform med röda tofsar och gula byxor. Det folket behöver inte vitt sken fram och rött bak, ty det har det ändå, men för folk i allmänhet i vårt land tror jag, att en lagstiftning av detta slag skulle vara till nytta.

Jag ber därför att få yrka bifall till reservationen.

**Herr Carlström:** Herr talman! Jag hade icke tänkt att yttra mig under denna debatt. Jag hade icke trott, att den skulle bliva så långvarig, ty jag trodde, i likhet med den ärade reservanten, att kammaren icke skulle reflektera på att gå med på en lagändring, sådan som den nu föreslagna. Jag kan förstå, att herr Eklund, som är järnvägmänniska, kan uppställa krav på lykttvång för dem, som färdas på vägarna efter häst. Jag kan också förstå herr Bernström, som bor här i närheten av Stockholm och på en plats, där trafiken till äventyrs är mycket stor, och där det kanske kan välla vissa svårigheter att se dem, man möter. Men vad beträffar oss, landsbygdens folk, tror jag, att vi i regel icke gärna vilja gå med på detta förslag, och det därför, att dess genomförande skulle bliva så orimligt i sina konsekvenser. Jag vill särskilt framhålla, hur det skulle te sig, om de, som färdades med arbetsåkdon, bleve skyldiga att föra ljus efter mörkrets inbrott, när de körde på vägarna. Låt oss tänka oss en lantbrukare, som kör till stationen med ett lass virke. På ditvägen skall han ha lykta med sig, men han kan inte gärna hänga den på lasset, ty då skulle den skakas sönder. Han får gå till stationen och hålla tömmarna i ena handen och lyktan i den andra. När han kör hem från stationen, sitter han på en bräda mellan bankarna. Hur skall han då kunna hålla lyktan? Har han en unghäst, behövs säkerligen *båda* händerna för tömmarna, helst om han möter en bilskjuts, och då får han slänga lyktan åt skogen. Jag undrar verkligen, hur en sådan här bestämmelse i praktiken skulle te sig, men det synes motionären inte tänka på. Menar han kanske, att lantmannen i det nyss anförda exemplet skulle ha någon med sig, som höll i lyktan? Jag menar sålunda, att bestämmelsen i praktiken skulle leda till rätt orimliga resultat, och jag kan icke frigöra mig från den uppfattningen, att man med dess införande avsett att skapa möjligheter för bilisterna att fara ännu ovarsammare fram, än de nu göra. Det är tydligen det, som ligger bakom det hela! De skola inte behöva se sig för så noga.

Hur har det för övrigt varit med observerandet av de lyktor, som funnits placerade vid järnvägsövergångar? Har det icke under senare åren ideligen inträffat, att människor blivit överkörda vid järnvägsövergångar, därför att de icke givit sig tid att ge akt på de där förefintliga signallyktorna. Motionären har påstått, att det inträffat olyckor, därför att personer, som färdats efter häst, icke haft lyktor på sina fordon, men jag tror, att dylika olyckor inträffat jämförelsevis sällan.

Jag vill i detta sammanhang omtala, att, när jag vid ett tillfälle i fjol var hemma i min hemtrakt, kom jag att resonera med några andra lantbrukare om, huruvida det vore lämpligt att införa lykttvång beträffande hästskjutsar, och att därvid en av dem yttrade: »Ja, vi bönder skola hålla vägarna, men det är väl meningen, att vi själva skola fara i luften.»

Det kunna och vilja vi icke!

Herr talman, jag kan icke gå med på motionärens förslag utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Olofsson** i Digernäs: Herr talman! Jag har begärt ordet därför att jag har hört så många instämmanden i förevarande motion från stadsrepresentanters sida. Jag undrar inte så mycket på att man på det hållet instämmer med motionären, men vi, som bo på landsbygden och därigenom kanske litet närmare känna till ifrågakvarande förhållanden, ha nog en i någon mån annan uppfattning; åtminstone har jag det. Det är så, åtminstone i mina trakter, att man har fyllnadsjord och andra utmarker, som man har att sköta. För att komma till alla dessa jordlotter måste man än på kortare, än på längre sträckor färdas på allmän landsväg. Om vi få denna lag, är det min övertygelse, att därmed skulle följa ganska många lagöverträdelser, ty det är väl orimligt, att man, när man på morgonen far ut för att bruka sina ägor, skall vara försedd med lyktor, att användas efter mörkrets inbrott. Det bleve för besvärligt, och jag upprepar, att det är min bestämda tro, att följderna av en dylik lagbestämmelses införande skulle bli en massa lagöverträdelser. Vi skola icke stifta lagar, som bliva »överträdelaselagar», utan vi skola stifta lagar, som kunna efterföljas. Andra lagar äro onyttiga. Jag är övertygad om att den föreslagna lagbestämmelsen, åtminstone vad min hemtrakt beträffar, skulle lända till ren skada och helt enkelt i många fall icke kunna efterlevas. Det kan ju i detta hänseende förhålla sig olika i olika trakter. En sak vill jag emellertid säga, och det är, att stadsrepresentanterna icke skola lägga sig alltför mycket i denna fråga, ty stadsfolk fara med sina bilar mången gång fram på ganska ovarsamt sätt. De äro som kaxar, då de komma ut på landsbygden och se sig inte för, hur de köra. Iaktoge de litet mera försiktighet och varsamhet, tror jag olyckorna skulle bliva allt färre. Jag skulle vilja rikta en mening till herrar chaufförer från städerna, att, när de ge sig ut på landsbygden, fara litet varligare fram, än de bruka göra. Om så sker, tror jag, vi skola kunna reda oss med den lagstiftning, vi nu hava.

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

Herr *Jansson* i Edsbäcken instämde häruti.

Herr **Nilsson** i Hörby: Herr talman, mina herrar! Det var det något personliga utfall min bänkkamrat herr Paulsen gjorde mot herr Andersson i Ovanmyra, som uppkallade mig. Jag vill skriva under herr Anderssons i Ovanmyra uttalande, att ett konsekvent tillämpande av motionärens och hans meningsfränders idéer leder till att man måste ålägga även fotgängarna att ha en lykta fram och en bak. Motionären har ju nämligen gått så långt, att han påyrkar, att en man med dragkärra skulle vara skyldig att medföra lykta. Jag vill då bara framhålla, att en liten man med dragkärra blir icke ett större föremål i mörkret än t. ex. jag själv eller min ärade vän herr Paulsen äro. ifall vi promenera utan dragkärra. Jag vill emellertid konstatera, att det är först på de sista tio åren man fått intresse för vägarna och vägtrafiken. För 10 å 15 år sedan fick man utan restriktioner färdas hur som helst. Även om motionärens förslag går igenom, fruktar jag, att en dylik lagstiftning knappast kan vinna full tillämpning, förrän tio år härefter, och jag antar, att om tio år såväl herr

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.

(Forts.)

Paulsen som herr Bernström och alla andra större trafikanter här i landet förlagt sina färdevägar till luften, ty det blir utan tvivel där framtidens finare resande komma att taga sig fram, och då behövs ingen lagstiftning för landsvägarna här nere på bara marken.

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

Herr Eklund: Herr talman! De flesta talare, som ha uppträtt för utskottets förslag, ha i huvudsak vänt sig mot *motionärens* framställning och härvidlag har jag ingen anledning att ingå på något bemötande, då min reservation ej sammanfaller med motionärens yrkande. Men det var dock ett par saker, som må föranleda några kortfattade repliker från min sida.

Utskottets ärade ordförande anmärkte att om man stryker ordet »uppenbarligen» ur paragrafen, så skulle länsstyrelserna kunna utfärda sådana här föreskrifter, utan att man behövde taga hänsyn till annat än behovet. Men det står dock i paragrafen uttryckligen stadgat, att det är behovet som skall prövas. Det heter nämligen, såsom även herr Andersson i Ovanmyra medgav, »därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat» o. s. v.

Sedan sade utskottets ordförande — och även vice ordförande herr Gustafsson ville göra gällande detsamma — att denna bestämmelse skulle bli till särskild nytta för bilförare. Det var den svagare parten som skulle taga ansvaret; ansvaret skulle överflyttas på den. Jag kan ej förstå att det förhåller sig på det sättet. Visserligen skulle det bli till lättnad för bilförarna, dock endast så till vida, att de icke ständigt under mörkret behövde sitta och känna den där nervösa oron, att när som helst en hästskjuts skall dyka upp framför bilen. Men om de i tid kunna få se en dylik skjuts och ställa det så, att de kunna möta den utan olyckstillbud, så kan jag ej förstå annat, än att det skall vara till nytta för båda parterna.

Jag skall icke försöka mig på någon tolkning av motorfordonsförordningen. Men nog förefaller det en lekman, att, om en bil skulle köra på en hästskjuts utan lyktor, måste den omständigheten i någon mån åtminstone räknas som förmildrande omständighet för bilföraren och icke tvärtom. Men om en bil kör på en skjuts, trots det att denna är försedd med lyktor, så måste det i sin tur bli en försvärande omständighet, som även skall öka hans ansvar. Det är icke fråga om här att minska och lätta på de stränga bestämmelser som gälla bilförare.

Herr Carlström i Helgagård talade om värdslösa bilförare. Ja, det är sant, att det har inträffat en hel del olyckor på grund av värdslöshet från bilförares sida. Men då man betänker, att det 1921 var omkring 60,000 personer, som hade körkort, och att det nu säkerligen är åtskilligt flera, så är det dock förklarligt, om bland en sådan massa människor finnas sådana, som icke ha den ansvars-känsla och den hänsyn för andra vägfarande, som man kan fordra av bilförare. Men om man jämför sådana antal fall av värdslöshet med antalet personer som ha körkort, så blir bilden icke fullt så avskräckande som herr Carlström ville göra gällande. Och det är icke alltid så, att alla olyckor bero på bilförarna, utan en del äro även att tillskriva hästskjutsarna. Nu är det emellertid så, att den stora biltrafiken är ett faktum, som man ej kan komma ifrån, den finnes och kommer att finnas, vare sig vi tycka om den eller icke. Och jag kan i någon mån förstå den ovilja som hos en del av landsbygdens folk är rådande mot biltrafiken. Men jag kan rakt icke begripa, huru de kunna vara med om att låta denna ovilja gå ut över trafiksäkerheten, och över i viss mån även andra fordon än motorfordonen.

Till sist ett ord med anledning av herr Anderssons i Ovanmyra anförande. Han sade, att lagändringen var uppenbarligen onödig. Motionären framdrog emellertid ett exempel på att det var nödvändigt att ha ljus på andra fordon, d. v. s. hästskjutsar. Då frågan var före i utskottet, var det en av utskottets

ledamöter som talade om en liknande händelse, där det var fråga om möte mellan bil och hästskjuts. Han hade själv suttit i bilen, och i en vägkorsning mötte de en hästskjuts, och då kunde en kollision undvikas endast därigenom, att bilen körde rakt fram, d. v. s. ned i diket. Och den som berättade händelsen påstod bestämt, att det icke kunde bliva tal om att bilen körde för fort. Jag har själv varit med om liknande händelser, och andra ledamöter i denna kammare ha också haft att berätta om sina erfarenheter i samma riktning. I en tidning — jag tror det var Oskarshamnstidningen förra månaden — förekom en notis, som även var tillgänglig i utskottet, där det berättades, hur en landsfiskal och en fattigvårdsstyrelseordförande varit på hemresa i bil, troligen från något sammanträde, och så i en vägkrök hade de mött en hästskjuts; de bromsade, men det var isigt och halt, varför det icke var möjligt att stanna på metern, utan det blev en sammanstötning, och en av hästarna blev så skadad vid denna sammanstötning, att tillkallad veterinär måste förordna om hästens nedslaktning. I tidningen betecknades det hela som en ren olyckshändelse.

Jag vidhåller, herr talman, min ståndpunkt och yrkar bifall till reservationen, som sammanfaller med andra lagutskottets ståndpunkt 1923.

**Herr Andersson** i Ovanmyra: Herr talman! Endast en kort replik till herr Paulsen! Herr Paulsen ville tro på, att det kanske icke erfordrades någon belysning i Dalarna, ty vi hade där så granna och lysande kläder med röda tofsar, så det behövdes ej något extra ljus, utan vi syntes nog ändå. Ja, herr Paulsen, på tal om självlysande folk, så tror jag nog, vad åtminstone det röda ljuset beträffar, att även Skåne reder sig gott med vad som är, ty det lär visst vara så, att herr Paulsen och hans gelikar, de äro så »röda» alltigenom, så det lyser längan väg! Och torde behovet av extra lykta alltså även för deras del vara ute-lyckt.

**Herr förste vice talmannen Hamilton:** Herr talman! Männe icke de talare, vilka slutit sig till motionen och även till reservationen, grundat sina skäl härför på motiv, som icke äro hållbara, då de till stöd för sin uppfattning framhålla att 1923, då frågan var föremål för riksdagens behandling, första kammaren biföll ett förslag, som överensstämde med deras önsknningar och att andra kammarens minoritet var synnerligen stor. Frågan ligger ju nu i ett helt annat läge än den gjorde då. Herrarna vilja göra gällande, att riksdagen icke bör taga på sitt ansvar de olyckor, som kunna föranledas av brister i trafikstadgan. Men, mina herrar, det ansvaret har riksdagen lagt på Konungens befallningshavande, vilka bäst äro i tillfälle att kunna bedöma, huruvida ett förbud av den art, som här är ifrågasatt, är behöfligt eller icke. Finner Konungens befallningshavande, att ett behov av sådant förbud föreligger, så har Konungens befallningshavande utan vidare rättighet att utfärda förbudet, och med den dem givna fullmakten synes mig riksdagen här böra vara lugn. Man bör helt naturligt icke utfärda förbud, när det är obehöfligt. Man skall icke trakassera folk mer än som är nödvändigt och utfärda lagar för att sedermera sätta landsfiskalerna i tillfälle att åklaga, då det icke är av behovet påkallat. Vad tjänar väl detta till?

Själv har jag rätt stor erfarenhet, då det gäller att åka bil nattetid, och jag erkänner, att kollisioner ju alltid kunna inträffa vid vägkrökar. Men mina chaufförer äro ense med mig om, att det ställer sig mycket farligare under dagen än under natten, därför att under natten se hästskjutsarna skenet från bilen och kunna hålla åt sidan, men på dagen ha de inte någon sådan vägledning, utan då är faran större. Och det borde de herrar ha reda på, som kommit fram med motionen och som avgivit reservationen. Och faran är icke

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

större på de tätt trafikerade vägarna, därför att de i allmänhet äro raka — allteftersom trafiken ökas, förbättras vägarna, man hugger undan buskar o. s. v. — medan däremot, då man kommer in på de smärre vägarna, det snarare kan anses bli farligare.

Således hela denna lagstiftning, som här är ifrågasatt, vilar på fullkomligt missledande förutsättningar. Och det vore, synes det mig, icke riktigt, om andra kammaren visade sig äga så litet sakkunskap, att den ville vara med om motionen eller reservationen. Man skall, som sagt, icke utfärda förbud i onödan; vi ha tillräckligt med förbud ändå, mer än som är nödvändigt. Och då man lagt omsorgen om att härvidlag skydda allmänheten i handen på länsstyrelserna, så tycker jag detta innebär en tillräcklig garanti för den trafikerande allmänheten. Frågan är av rätt stor betydelse, därför att den berör alla ägare av hästakdon i landet; att tvinga dem att ha ljus på sina vagnar skulle bereda dem mycket stora svårigheter.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Häruti instämde herr *Jeppsson*.

Herr **Werner**: Herr talman! Det måste anses vara utan vidare klart, att de säkerhetsföreskrifter, som äro nödvändiga för trafiken på vägarna, böra i full omfattning innehållas i gällande vägtrafikstadga, vilken sålunda samtidigt bör tjäna som säkerhetsstadga för denna trafik. Men en säkerhetsstadga, som utfärdas för en så omfattande körtrafik som motortrafiken, den får naturligtvis icke veta av några undantag. En säkerhetsstadga med undantag, den blir sin absoluta motsats, den blir en osäkerhetsstadga. Men den utveckling, som vägtrafiken har tagit, är dock sådan, att man kan förutse att i en framtid ett allmänt lykttvång skall kunna anses motiverat. Men då saken ligger så till, att våra allmänna vägar öppnas för biltrafik i allt större och större utsträckning, så skulle det medföra rent onaturliga bördor, om ett allmänt lykttvång i fråga om dessa vägar skulle införas.

Nu är det ju så, att motionären varit konsekvent härvidlag. Han har yrkat ett allmänt lykttvång utan några undantag. Men jag blev icke så litet förvånad, då han i sitt anförande gick ifrån detta yrkande och motiverade sitt nya yrkande med att det kan finnas behov av undantag i vissa fall. Det är emellertid just sådana undantag från stadgan, som göra att denna blir illusorisk. Jag skulle i detta sammanhang vilja peka på ett litet utdrag ur det yttrande, som svenska trafikbilägarnas riksförbund överlämnat till utskottet — det är att märka att detta yttrande utmynnar i ett tillstyrkande av motionen. Det heter där: »Det är onekligen bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt som det nu är, än att en länsstyrelse låter införa förordning om lykttvång för ett visst slag av fordon och å vissa vägar.» Det skulle motivera införande av optiska signaler vid länsgränserna för att utmärka de vägar, där lykttvång är gällande och de vägar där sådant tvång icke finnes.

På de andra trafikområden, där en säkerhetsordning tillämpas, där är det en allmän regel, att säkerhetsordningen skall tillämpas lika, antingen det gäller en avkrok uppe i Norrbotten eller nere i Skåne, eller det är fråga om trafikcentra av mera intensiv art, det är en stadga som gäller hela landet.

Jag kan för min del icke gå med på att man skall ändra vägstadgan nu i den här föreslagna omfattningen och riktningen, och därför har jag inom utskottet ansett, att man borde bida tiden för att se, om icke någon länsstyrelse eventuellt kommer att begagna sig av den rätt den har att påbjuda lykttvång på vissa vägar, något som tills dato ingen länsstyrelse har gjort. Den rätten är odisputabel. Och jag tycker, att en så ny förordning som denna, vilken endast ett enda år varit i kraft, den borde man verkligen vänta med att

ändra, till dess att någon länsstyrelse funnit sig föranlåten att besluta, att lykttväng beträffande viss väg skall bliva gällande.

Jag är alldeles övertygad om att det är det befarade osäkerhetstillstånd, som skulle bli följden, om för viss väg lykttväng bleve genomfört, som har gjort, att länsstyrelserna blivit betänksamma. Jag förstår den betänksamheten. Men det finnes naturligtvis områden, exempelvis Malmöhus och Stockholms län, där ett dylikt lykttväng skulle kunna motiveras inte bara i fråga om de stora stråkvägarna utan på de allmänna vägarna överhuvud taget. Och förordningen lägger intet hinder i vägen för att ett sådant tvång införas. Men, som sagt, bilägarna själva anse, att ur trafiksäkerhetssynpunkt inga fördelar med en skärpt tillämpning av förordningen endast i vissa fall och å vissa vägar vore att vinna.

Under sådana förhållanden ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Johansson** i Väby: Herr talman! Då det är så många som redan yttrat sig i denna fråga, så vill jag inskränka mig till att endast säga några få ord.

Jag förstår så väl det goda i motionens syfte och jag erkänner också detta. Men jag kan å andra sidan icke frigöra mig från den åsikten, att den förordning, som det här är fråga om, skulle bliva ganska betungande för den vägtrafikerande allmänheten; jag tänker nu särskilt på hästskjutsarna. Hade förslaget inskränkt sig till att omfatta hästskjutsar med fjädrande åkdon, så hade jag nog ansett detsamma genomförbart. Men då det nu omfattar även hästskjutsar med icke fjädrande åkdon, så anser jag att det skulle leda därhän, att det bleve alltför många lagöverträdelser. Jag förmenar, att det måste ställa sig omöjligt att placera lyktor på sådana åkdon. Jag vill visserligen icke gälla som sakkunnig på området, men jag har under 10 års tid sysslat något litet med framförande av motorfordon, och jag kan betyga inför kammaren, att under förutsättning av att föraren av motorfordonet håller sig till lagens föreskrifter, har man lyktor på åkdonet, som lysa fram åt vägbanan 50 meter — det föreskriver lagen — och regleras farten så, att man kan stanna sitt åkdon på mindre än en tredjedel av den överskådliga banan, så anser jag att riskerna äro förebyggda för de kollisioner, som här talats om.

Jag anser sålunda, att denna lagstiftning är onödig och skulle, som jag förut sagt, leda till en myckenhet lagöverträdelser. Jag tillåter mig därför, herr talman, att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindman**: Ja, herr talman, jag skall be att få yttra endast några ord i denna fråga.

Det är ju uppenbart, att det skulle kunna vara till en viss fördel, om bestämmelser utfärdades i detta syfte och att dessa bestämmelser även skulle vara till gagn för dem som bli ålagda att använda ett sådant lyse på sina fordon; jag erkänner allt detta, det är riktigt. Och det kan ju hända att med tiden också denna uppfattning arbetar sig fram och att de vägfarande komma till insikt om att det är i deras eget intresse att förfara på det sättet. Olyckor kunna ju inträffa, och den som vill vara försiktig lägger sig kanske till med en lykta, som gör att han ej behöver riskera så mycket. Och jag måste säga i likhet med den siste talaren att, om den som reser med bil och motorfordon, verkligen iaktager vad han är skyldig att iakttaga, så blir denna fara icke så förfärligt stor, som man kanske nu på många håll föreställer sig.

Emot den tunga, som åläggas de vägfarande genom skyldigheten att föra lyktor, ligger dock detta, att befolkningen, som blir pliktig härtil, och som

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

Any. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)

också enligt lagen kan ådömas straff, om de icke iakttaga denna förordning, måste fatta det såsom en ganska avsevärd börda att efterkomma detta påbud. De måste nämligen anse, att det är en ganska besvärande sak att tvinga dem att på detta sätt förse sig med lyktor på sina åkdon. Tänk bara på denna oändliga mängd hästskjutsar, som äro ute på vägarna och som ständigt och jämt skulle vara skyldiga att vara försedda med lyktor, även i sådana fall att det vore fråga om personer som bo alldeles intill vägen och som äro hänvisade till att för trafiken på sina egna ägor anlita allmän väg. Även dessa skulle bli skyldiga att ha lyktor på sina åkdon. Med ett ord, detta skulle vara en skyldighet, som ständigt och jämt skulle göra sig gällande, och om den försummades, så förmodar jag meningen vore, såsom jag nyss nämnde, att de skulle ådömas straff.

Jag befarar, att det skulle vara ganska olyckligt, om man nu på detta stadium skulle emot den uppfattning, som uppenbarligen gör sig gällande och som väl alldeles särskilt gör sig gällande ute på landsbygden, tvinga lantbefolkningen till något sådant som detta. När riksdagen så nyligen haft denna fråga uppe som den haft, anser jag, herr talman, att man utan olägenhet och helt lugnt kan låta frågan anstå tills den hunnit bli mera mogen, än vad den för närvarande är. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Med herr Lindman förenade sig herrar *Persson* i Fritorp, *Wiklund*, *Lindmark*, *Brännström*, *Ernfors*, *Olsson* i Broberg och *Osberg*.

Herr **Eklund**: Med anledning av herr Lindmans yttrande, att en sådan förordning som den föreslagna skulle lända till olägenhet, särskilt för dem som bo vid allmän väg, så vill jag erinra om att i motiveringen till mitt förslag står det så här: »Sådant förordnande torde åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar, och, där så finnes lämpligt, bör åt förordnandet kunna givas det innehåll, att, då fordon användas i arbete ute på marken, därå icke skall behöva föras lykta vid passerandet av väg, som här avses.» Den av herr Lindman påtalade olägenheten skall alltså icke behöva inträffa genom ett bifall till reservationen.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner på 1:o bifall till utskottets hemställan 2:o avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtaudet fogade reservationen och 3:o avslag å utskottets hemställan samt bifall i stället till det av herr Bernström under överläggningen framställda yrkandet; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Eklund, varför herr talmannen för bestämmande av kontrapositionen ånyo upptog de båda återstående propositionerna, av vilka därvid den under 3:o angivna nu antogs till kontraposition. I överensstämmelse härmed blev efter given varsel följande voteringsproposition uppläst och godkänd samt anslagen:

Den, som vill, att kammaren bifaller tredje tillfälliga utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 2, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit det av herr Bernström under överläggningen framställda yrkandet.



Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

*Ang. viss  
ändring i väg-  
trafikstadgan.  
(Forts.)*

## § 14.

Hans excellens herr statsministern *Sandler* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 167, angående förvärvande av beskickningshus i Washington;
  - nr 166, angående pension å allmänna indragningsstaten åt förre kanslivaktmästaren vid beskickningen i S:t Petersburg Jaan Sarap och portvakten och kanslivaktmästaren vid beskickningen i Madrid Pedro Fernandez;
  - nr 173, angående anslag till bestridande av vissa bidrag till kostnaderna för domsagornas förvaltning;
  - nr 176, angående årligt understöd å allmänna indragningsstaten åt förre vaktkonstapeln Anders Petter Johansson Rasks änka Carolina Kristina Rask;
  - nr 158, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 5 § i lagen den 30 juni 1913 om allmän pensionsförsäkring;
  - nr 175, angående pension åt polismannen G. Söderström;
  - nr 179, angående förkortning av tiden för vissa arrenden;
  - nr 180, med förslag till överlåtande av utgården Graneberg under Ultuna egendom i Uppsala län mot erhållande av viss annan egendom; och
  - nr 187, angående lindring i betalningsvillkoren för lån från dräneringsfonden.
- Nämnda propositioner bordlades.

## § 15.

Härefter upptogs till behandling bevillningsutskottets betänkande, nr 18, i anledning av väckt motion om sänkning av tullen å grammofooner m. m.

I anledning av en inom första kammaren av herr *Johan Nilsson* i Malmö väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 118, om sänkning av tullen å grammofooner m. m., hemställde utskottet, att riksdagen måtte besluta, att rubriken 1278 i tulltaxan skulle erhålla följande ändrade lydelse:

*Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofooner  
m. m.*

	Kvantitet för tullberäkningen.	Tullsats.	
		Kronor	öre
Instrument:			
musikinstrument:			
1278	grammofooner, fonografer och dylika för återgivande av musik m. m. inrättade instrument samt delar därtill, såsom plattor och rullar, trattar, ljuddosor och nålar m. m	1 kg.	50
	<i>Anm.</i> Avdrag ----- omslag.		

Reservationer hade likväl avgivits:

av herrar *Wohlin*, *Boman*, *Borrell*, *Lithander*, *Bengtsson* i Kullen, *Heyman*, *Nylander* och *Nilsson* i Hörby, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att

Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)

riksdagen måtte, med bifall till ovanberörda motion, besluta, att rubriken 1278 i tulltaxan skulle hava följande ändrade lydelse:

		Kvantitet för tullbe- räkningen.	Tullsats.	
			Kronor	öre
	Instrument:			
	_____			
	musikinstrument:			
	_____			
1278	grammofoner, fonografer och dylika för åter- givande av musik m. m. inrättade instru- ment samt delar därtill, såsom plattor och rullar, trattar, ljuddosor och nålar m. m.	1 kg.	1	—
	Anm. Avdrag _____ omslag.			

samt

av herr *Isak Svensson*, som med ett särskilt uttalande förklarar, att han inom utskottet gjort samma yrkande som framförts i den av herr *Wohlin* m. fl. avgivna reservationen.

Efter föredragning av utskottets hemställan yttrade:

**Herr Lithander:** Herr talman! I det föreliggande bevillningsutskottets betänkande har utskottet inte nöjt sig med att tillstyrka motionen utan har gått ett steg längre och med begagnande av sin motionsrätt yrkat, att tullen på grammofonskivor skulle sänkas till 50 öre för kilogram. Jag skall då be att få fästa uppmärksamheten på, att den tullförhöjning, som vidtogs på sin tid, tillkom för att skaffa statsverket inkomster. Det var en lyxtull, men trots att importen minskades, ökades dock tullinkomsterna, så att dessa från att år 1913 med den då gällande tullsatsen på 50 öre hava utgjort 111,000 kronor, för enbart sista halvåret 1921 uppgingo till 241,000 kronor. För åren 1921—1923 har statsverket fått in respektive 304,000 kronor, 340,000 kronor och 359,000 kronor. För år 1924 har beräknats ett tullbelopp uppgående till 378,000 kronor. Under sådana förhållanden kan man ju säga, att riksdagen har vunnit vad den avsåg, nämligen att tillföra statsverket inkomster och detta i trots av att importen har minskats. Nu uttalades det vid det tillfälle, då lyxtullen infördes, att detta skedde uteslutande i statsfinansiellt syfte, och vidare sades det, att om någon industri skulle komma till med anledning av de höga tullsatserna, så skulle denna industri icke kunna påräkna att i framtiden få behålla detta höga tullskydd. Nu har en industri uppstått inom landet, och jag kan för min del icke se någon olycka däri, ty denna industri bereder möjlighet för inhemsk tillverkning och därmed följande minskad import. Importen av den artikel, som den svenska fabriken tillverkar, har dock ägt rum i så pass stor omfattning, att statsverket tillförts rikliga tullinkomster.

Vid utskottets behandling av detta ärende har lämnats kalkyler och uppgifter från denna tillverkning, och reservanterna ha ansett, att de gått alla rimliga krav på tullsänkning tillmötes och intagit en mycket rimlig och försvarbar ståndpunkt, när de ha tillstyrkt motionen. Längre ha reservanterna dock icke velat gå. Jag skulle i det sammanhanget vilja säga, att för min del har det varit många skäl, som talat för att man icke nu skulle plåstra och lappa på dessa tullrubriker, ty tidpunkten är icke lämplig härför. Vi stå måhända

inför förhandlingar med olika länder, och då kan man ju till dess spara med att göra de ändringar, som man eventuellt önskar genomföra.

Minoriteten i utskottet har emellertid velat vara med på att sänka tullen till 1 krona per kilogram, men vi vilja icke att den skall sänkas ända till 50 öre. Jag skall be att få påpeka för kammaren, att ett bifall till denna tullsats av 50 öre betyder minskade inkomster för statsverket. Om vi nämligen utgå ifrån, att samma import, som beräknas för år 1921, fortfarande kommer att äga rum, skulle alltså tullinkomsterna för detta år, 378,000 kronor, reduceras till 75,000 kronor. Så långt vilja vi icke gå.

Jag kan också nämna, att första kammaren har, visserligen icke med namnupprop, men efter uppresning och med tydligt utslag av en bestämd majoritet, tagit den tullsats motionären föreslagit, nämligen 1 krona, och jag tror andra kammaren gör klokt i att icke skära bort så mycket som 300,000 kronor från inkomsterna under denna rubrik.

Jag ber, herr förste vice talman, att få yrka bifall till den av herr Wohlin m. fl. vid utskottets betänkande fogade reservationen och att andra kammaren alltså måtte fatta sitt beslut i enlighet med första kammarens beslut.

Herr förste vice talmannen övertog nu ledningen av kammarens förhandlingar.

**Herr Röing:** Herr förste vice talman. Som skyddstullsfråga betraktad är det föreliggande spörsmålet onekligen av mycket ringa betydelse. Kammarens ledamöter torde emellertid erinra sig de tre olika förutsättningar, under vilka riksdagens vänsterpartier biträdde den Sydowska regeringens förslag att täcka en konstaterad brist i budgeten med ökad indirekt beskattning genom att höja vissa finanstullar. Dessa tre förutsättningar voro för det första, att ingen förhöjd finanstull åsattes en vara, som producerades inom landet, så att ej en beslutad förhöjd finanstull i verkligheten blir en förhöjd skyddstull. Den andra förutsättningen var i överensstämmelse med den nyss angivna, att följderna av de förhöjda finanstullarna utslutande skulle komma statskassan till godo och icke något privatekonomiskt intresse. Den tredje förutsättningen slutligen för vårt bifall till dessa förhöjda finanstullar var, att riksdagen skulle uttala sig för att, i den händelse någon företagare, i skydd av den förhöjda tullmuren, började driva en produktion av varor, hänförliga till rubriker i tulltaxan, vid vilka förhöjning beslutas, denne företagare icke fick räkna med att till följd av 1921 års riksdagsbeslut komma i åtnjutande av det ökade tullskyddet i fortsättningen.

När den ärade ledamoten av första kammaren, herr Nilsson i Malmö, frambar sin motion, hade han uppenbarligen föga kännedom om den inhemska industri av grammofonskivor, som uppkommit efter 1921 års riksdagsbeslut. Han omnämner visserligen försiktigt i sin motivering, att en mindre inhemska produktion av vissa artiklar har börjat, som falla under den rubrik i tulltaxan, som motionen berör, men han synes antaga, att egentliga orsaken till den minskade importen av dessa artiklar vore att söka däri, att 1921 års riksdag hade åsatt dessa varor en för hög finanstull, och borde därför denna finanstull sänkas.

När vi i bevillningsutskottet upptogo denna fråga till behandling, erhöll utskottet emellertid från en fabrik i Sundbyberg en inläga, vari denna fabrik meddelar, icke blott att densamma satt i gång en rätt så avsevärd produktion av vissa av de artiklar, som falla under den rubrik i tulltaxan, vilken motionen berör, utan även att anledningen till denna produktions igångsättande just var 1921 års riksdagsbeslut. Utskottet lät därför närmare undersöka denna produktion, och vid denna undersökning konstaterades, att denna industri till följd av den höga finanstullen redan nu producerade grammofonskivor, den artikel, som torde vara den viktigaste av de varor, som falla under denna rubrik, i så stora mängd-

*Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)*

Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)

der, att denna fabrik redan tillgodoser ungefär hälften av landets behov. Denna artikel, grammofonskivor, omsättes i vårt land till ett antal av omkring 2,000 skivor dagligen, och denna fabrik är, enligt vad undersökningen visade, numera uppe i en omsättning av cirka 1,000 skivor dagligen. Bolaget, som äger denna fabrik, meddelade samtidigt i den inlägga jag förut omnämnt, att styrelsen hade gjort vissa förarbeten för att i händelse det nuvarande tullskyddet fortfarande skulle vara gällande, kunna utvidga produktionen. Härigenom skulle alltså statsverket vid bibehållande av det nuvarande tullskyddet av finanstullen avstå ändå större belopp än under gångna år. För tillverkningen av dessa 1,000 skivor om dagen sysselsätts 14 arbetare. Som varje skiva i allmänhet väger cirka 225 gram, är det en mycket enkel sak för kammarens ledamöter att genom att multiplicera antalet skivor, 1,000 stycken, med vikten av varje skiva, 225 gram, och sedan multiplicera den erhållna produktens kvantitet med tullskyddet, 2 kronor 50 öre per kilogram, konstatera, att detta bolag för sin nuvarande tillverkning har ett tullskydd av mellan 500 och 600 kronor per dag för dessa skivor och arbetare.

När alltså denna höga tull numera i stor utsträckning fungerar såsom skyddstull i stället för som finanstull, anser utskottsmajoriteten, att riksdagen bör besluta återföra tullsatsen till det belopp, som var gällande före 1921 års riksdagsbeslut. Utskottsmajoriteten stärktes i sin uppfattning att detta icke endast är principiellt riktigt utan också sakligt väl befogat, därigenom, att, såsom kammarens ledamöter funnit av utskottets motivering, det konstaterats av en produktionskalkyl, som bolaget benäget ställt till utskottets förfogande, att även en tull av 50 öre per kilogram motsvarar något mer än 50 % på de arbetslöner, som utgå i denna industri. Även vid ett bifall till utskottets hemställan torde ur protektionistisk synpunkt denna tull näppeligen kunna anses vara låg.

Det är dessa skäl, herr talman, som föranlett bevillningsutskottets majoritet att framställa det yrkandet, att tullen skall återföras till den höjd den hade före 1921 års riksdagsbeslut, och på grund av dessa skäl, herr förste vice talman, tillåter jag mig yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Nylander:** Herr förste vice talman! Som herrarna kunna finna av utskottets betänkande, finnes det ibland motionärer, som komma i den lyckliga situationen, att de till och med få mer än de begära. Då jag själv i allmänhet icke tillhör den lyckliga kategorien och för övrigt icke kan gilla det beslut, till vilket utskottet kommit, skall jag be att få yttra ett par ord.

På grund av skäl som i förbigående berörts i det anförande, herr Lithander nyss hållit, men vilka skäl äro av så pass ömtålig natur, att jag icke närmare vill ingå på desamma, ansåg jag till en början i utskottet, att man borde hålla på status quo. Emellertid framlades sedermera kalkyler över den här i landet uppkomna tillverkningen, och då därav framgick, att tullen numera övergått till att vara en skyddstull och från den synpunkten under nuvarande förhållanden kunde anses för hög, övergav jag min ursprungliga avsikt och sällade mig till reservanterna.

Jag utgick då från den synpunkten, som från början lades på denna fråga och som är den enda riktiga, nämligen den statsfinansiella. Det var önskvärdheten av ökade statsinkomster, som — och det har herr Röing också påpekat — föranledde införandet av både denna och andra s. k. lyxtullar. Nu påvisade emellertid bevillningsutskottets majoritet, att tullsatsen är för hög och att detta lett till minskning i importen. Jag vill gentemot detta anföra, att själva tullbeloppet är från år stigit, och att det ur den synpunkten icke föreligger någon som helst anledning att nu göra någon ändring. Om det visat sig någon avsevärd sänkning i tullinkomsterna, hade en sådan ändring varit motiverad.

Jag vill för övrigt tillägga det, att det säkerligen icke endast är den höga tullsatsen, som inverkat på den minskade importen såsom sådan, utan härtill ha även bidragit andra omständigheter, som av utskottet icke alls berörts, nämligen dels den depression, som inträdde år 1920, och dels den alltmera ökade användningen av radio, som säkerligen i stor utsträckning utträngt användningen av grammofooner. Särskilt detta senare är ett förhållande, som man icke får förbise vid bedömandet av tullinkomsterna.

Utgår man emellertid ifrån, att det är det statsfinansiella kravet, som bör vara gällande vid frågans bedömande, kan jag icke förstå annat än att vi reserveranter under föreliggande förhållanden stå på den riktiga ståndpunkten, då vi gå med på en tull av 1 krona, ty ur statsfinansiell synpunkt måste det bli så, att man med en sådan tullsats får högre intäkter än med en tull av 50 öre. Vi ha å andra sidan velat erkänna riktigheten i den anmärkning, som framställts, nämligen att den gamla tullen å 2 kronor 50 öre är, såsom skyddstull betraktad, för hög, och därför ha vi också frångått tanken på status quo. Vi ha dock icke velat gå längre än motionären. En bidragande orsak härtill är även det förhållandet, att vi ansett, att bevillningsutskottet icke bör begagna sig av sin motionsrätt i en så pass obetydlig fråga som den här föreliggande.

Då jag alltså anser, att högre tullintäkter böra kunna fås genom en tull på 1 krona än med en tull på 50 öre, och då det här dock gäller en lyxartikel, som vi med gott samvete kunna beskatta, anser jag det lämpligt, att kammaren följer oss reserveranter. Man tillfredsställer därmed, såvitt jag kan förstå, önskemålet om högre tullintäkter, liksom man kanske även ger den i gång varande fabriken en möjlighet att fortsätta sin verksamhet. Och det kan väl icke betraktas såsom någon riksolycka, om denna fabrik alltjämt får bedriva sin tillverkning. En inhemsk tillverkning utgör dock i viss mån en reglerande faktor på priset. Önskar man nu gå ned till 50 öre endast för att slå ihjäl fabriken, så tycker jag, att detta är en ohållbar ståndpunkt.

Jag tror därför på grund av de skäl jag framfört, att andra kammaren gör riktigt i att följa första kammarens exempel, och jag ber därför, herr förste vice talman, att få yrka bifall till reservationen.

**Herr Olsson i Kullenbergstorp:** Herr talman! För dem av kammarens ledamöter, som voro med vid 1921 års riksdag, står väl ännu det minnet kvar, att vi då hade en ovanlig tillställning här i kammaren, nämligen en söndags-session, och denna hade föregåtts av ett tämligen hemligt sammanträde i bevillningsutskottet, allt för att vi skulle kunna vidtaga åtskilliga tullförändringar utan att de kommo till allmänhetens kännedom innan de voro antagna av riksdagen.

Vad var det då för en grundprincip vi utgingo ifrån? Jo, det var dels att vi ville något stävja importen av lyxvaror och som det hette, umbärliga varor, och dels, i den mån det förra icke läte sig göra, att staten då måtte taga ett betydligt starkare tag mot denna import genom att lägga finanstullar på dessa varor. Visserligen hade tidigare framkommit förslag om importreglering o. d., men det hade visat sig, att dessa förslag icke kunde vinna majoritet i riksdagen. Naturligtvis är det också en kinkig sak med en dylik importreglering, det är jag den förste att erkänna. Inför den ohjedade lyximport, som rädde i vårt land 1919 och 1920, tog man i alla fall mod till sig och införde dessa finanstullar. Nå, det var då särskilt en artikel, som jag och en annan reservant i utskottet stridde för att vi även skulle belägga med finanstull, och det var pomada. När frågan sedan behandlades, var det ju så fasligt brått, att aldrig har jag fått så onda ögon mot mig som jag fick, då jag begärde votering om den där pomadan, ty man ville ju att det skulle gå så snabbt undan. Jag fick dock en aktningvärd minoritet för att

*Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofooner  
m. m.  
(Forts.)*

Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)

denna vara icke skulle betraktas som svenska folkets oundgängligaste nödtorft. Men hur det var, så segrade ändå pomadaherrarna. Ja, de hade kanske segrat ändå möjligtvis under åberopande av att det skulle finnas så stort behov av pomada i ett visst skikt av samhället, att artikeln borde betraktas som nödvändighetsvara, men man tog nu i alla fall till skäl, att det fanns en svensk fabrik, som gjorde litet pomada. Jag tror inte den kunde sälja mycket, ty det får nog stå »Paris» på etiketten, om man skall kunna vinna någon avsättning för sådana artiklar. Men nu hade man olyckligtvis en fabrik och därför kunde man inte göra något.

Nu är det ju tur, för staten åtminstone, att den här grammofonskivefabriken icke fanns 1921, ty då hade det givetvis gått samma väg med grammofonskivorna som med pomadan, det tvivlar jag inte på, ty det är tydligt, att bevillningsutskottets majoritet icke tycker någonting är så tråkigt som att det uppstår en tillverkning i vårt land på ett område, där man infört s. k. finanstull. Jag tror för övrigt icke, att den marknaden skulle varit att påräkna så länge, att den enskilde skulle hunnit skarva åt sig så mycket, ty det uppstår ju alltid konkurrenter, och då plägar det visst icke bli så farligt med prisfördringen. Men jag medgiver, att man i alla fall kringgår den tanke, som låg till grund för 1921 års riksdagsbeslut. Men det förvånar mig verkligen, att ingen i bevillningsutskottet tycks ha kommit på den tanken, att man i stort sett väl ändå borde upprätthålla 1921 års riksdagsbeslut. Hade det varit en omöjlighet? Nej, icke såvitt jag kan se. Man hade ju, när det gäller den inhemska tillverkningen kunnat taga till accisinstrumentet. Emellertid, herrarna tyckas ha slagits lite smått om den nya tullsatsen. Men med denna fixering av tullsatsen har man helt och hållet kastat bort, vad man år 1921 gick in för, nämligen att grammofonskivor icke äro nödvändighetsartiklar, utan att de äro så kallade umbärliga artiklar. Men kanske tråkigheten på landsbygden har tilltagit, så, att dessa artiklar numera kunna hänföras till nödvändighetsartiklar. Men så betraktar emellertid icke jag dem.

Nu säger man kanske, att dessa artiklar äro för små, för att man skall kunna lägga accis på dem, och att en accis därför icke skulle vara mycket givande. Ja, vi ha ju bestämmelserna om tull på pärlor — vi komma till det kapitlet sedan. Den tullen har icke givit mycket den heller, men vi ha i alla fall hållit på den.

Nu skulle det ju tydligen vara en synnerligen stor olycka för vårt land, om det inom landet uppstode en tillverkning eller fabrikation av några större kassaartiklar, å vilka vi ha finanstullar, ty det är ju solklart att majoriteten inom bevillningsutskottet då ögonblickligen skulle slå ned på den produktionen och beträffande den tillämpa samma system, som man tillämpar i detta fall. Och tänk t. ex. om man kunde driva upp ett antal kaffebuskar här i landet. Då bleve det nog en faslig historia, statsfinansiellt sett, om man till äventyrs icke skulle kunna råda bot för det. Nu hoppas och tror jag emellertid att något sådant icke skulle kunna ske, ty eljest bleve det nog som sagt en mycket svår finansiell sak. Det är alltså tydligt, att detta sätt att avskryva det av riksdagen år 1921 fattade beslutet icke precis är den rätta vägen. Ätminstone anser inte jag det.

Nu förhåller det sig emellertid olyckligtvis så, att första kammaren redan har fattat beslut i detta ärende — jag skulle eljest bestämt ha tillåtit mig att yrka återremiss till utskottet, så att utskottet fått tillfälle att klargöra frågan, om det absolut är nödvändigt att förkasta det år 1921 av riksdagen fattade beslutet, eller om man icke med upprätthållande av detta beslut skulle kunna förfara på något annat sätt. Man skulle exempelvis kunnat tänka sig möjligheten av att pålägga en viss accis på dessa artiklar på så sätt, att varje part fick sitt skäliga tullskydd. Det är att frukta, att vi, om vi på åtskilliga

områden gå fram på detta sätt, till slut totalt komma bort från vad vi en gång ansågo vara en nödvändig och nyttig åtgärd, ja, så nödvändigt t. o. m. att vi nödgades tillgripa en söndagssession för frågans behandling. Denna synpunkt är alltså i mina ögon betydligt viktigare än de synpunkter beträffande tullsatserna, som vi strida om i dag. Jag vill säga, att jag vid det tillfället av fullaste övertygelse gick in för den uppfattningen, att det varken skulle lända medborgarna i detta land eller någon annan till skada, om man från statens sida så att säga klådde till dessa lyxvaror eller »umbärliga» varor, som det då hette. Skall han här ovillkorligen gå fram på lyximportens väg, nåja, då må gärna staten ha sin vederbörliga anpart. Ja, det är så långt ifrån, att jag vill avskryva den synpunkten, att jag tvärtom tror, att det, när vi skola gå till lösning av åtskilliga skattefrågor, vore synnerligen lyckligt och nyttigt, om vi fortgå på den vägen. Det är klart, att man, med den åskådning, som jag har, icke har något egentligt intresse av var dessa tullsatser sättas, och att jag, herr talman, när frågan ligger till på detta sätt, icke kan göra något yrkande.

*Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)*

**Herr Lithander:** Herr talman! Bevillningsutskottets ärade ordförande framhöll, att 1921 års riksdags beslut innebar, att dessa tullsatser uteslutande skulle komma statskassan till godo och tillfogade, att de icke skulle få lov att tjäna några privatekonomiska intressen. Det är tydligt, att han har alldeles rätt däri, att anledningen till dessa tullar var att skaffa ökade inkomster för staten, men man har, såvitt jag erinrar mig åtminstone, varken i den kungl. propositionen eller i bevillningsutskottets betänkande uttalat något direkt förbud för någon i detta land att tillverka en sak. Det står endast att »en ny industrigren följaktligen icke kan påräkna att de högre tullsatserna skola äga giltighet under längre tid än som påkallats av det skäl, som nu varit för riksdagen ensamt bestämmande». Nu har man fäst uppmärksamheten på att denna tull såsom skyddstull måhända är för hög. Men även reservanterna äro ju med på att sänka tullen från 2:50 till 1 krona, såsom motionären har begärt, och då synes det mig, att även utskottet med dess ordförande och majoritet, som för övrigt icke var så synnerligen stor — de vägde tämligen lika mot varandra — skulle kunna godtaga den tullsatsen, så att vi komma fram till ett med första kammaren överensstämmande beslut.

Jag skulle också rörande kalkylerna beträffande skyddet för arbetarna vilja till den ärade ordföranden säga, att det skyddet ju för det första faller undan, när tullen sänkes till en krona. Då gäller det alltså icke längre. För övrigt får man väl, när man gör den kalkylen, icke enbart räkna med, att man har det eller det antalet arbetare, som ha att sköta en viss detalj, utan att det ju även är andra faktorer, som spela in vid denna tillverkning. Jag kan ju peka på att själva denna inspelning, som till sist anbringas på skivan av arbetarna ju måhända understundom innebär ett inhemskt intresse, och det är väl i alla fall icke någon olycka att en tillverkning äger rum såsom i det här fallet. För min del kan jag åtminstone icke se någon olycka däri, och jag tror, att vi gå en bra medelväg, om vi taga reservanternas förslag, som innebär en tullsats av 1 krona.

**Herr Månsson i Hagaström:** Herr talman! Den här frågan är egentligen till sitt omfång synnerligen obetydlig, men den är i gengäld av alldeles utslagsgivande karaktär, när det gäller att visa upp ett skolexempel på en tullfråga. Under den tid jag har varit i riksdagen vet jag mig icke en enda gång ha varit med om behandlingen av en fråga, så ensidig som denna, så ägnad att giva en inblick i tullsystemets olika och många verkningar. Jag skall nu icke alls ingå

Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)

på den saken — kammarens ledamöter äro ju rätt skolade i tulldebatter och kunna nog också själva ur papperen taga reda på en hel del uppgifter — men jag beklagar att betänkandet har blivit så magert, som det har blivit.

Inom parentes och inledningsvis må jag säga, att det är en brist med hela vårt svenska riksdagsväsende detta, att byråkratismen sedan 3—4 år sedan tillåtits att till den grad topprida riksdagen, att den numera nästan är fullkomligt oförmögen att fullgöra sitt värv. Vi minnas nog, hurusom det för några år sedan tillgick så, att en motion, som väckts i riksdagen, till stora delar avtrycktes uti det betänkande, som sedermera avläts i anledning av densamma, och kammarens ledamöter, som ju ha många olika saker att sköta, såsom t. ex. kommunala förtroendeuppdrag, affärer, jordbruk och tusende andra ting, kunde då bekvämt och lätt sätta sig in i vad det gällde blott genom att läsa motionens motivering. Från och med det ögonblick då reaktionen, byråkratien och högern 1912, 1913 och 1914 tillsammans gjorde en framstöt mot riksdagen i avsikt att krossa den och parlamentarismen och söka framdriva ett kungligt envælde eller möjligen byråkратиens allmakt, körde man, under skydd av sparsamhet, fram med det arbetssystem i riksdagens utskott, som framför allt tagit sig uttryck i utskottens betänkanden, och som gjort att riksdagens ledamöter i denna stund äro komplett oförmögna att följa med frågorna, med undantag för de ledamöter, som kasta all sin dagliga gärning åt sidan, för att enbart syssla med att följa med och läsa papperen, men det kan knappt en tiondel av kammarens ledamöter göra. Kanske en tiondel men icke flera. På liknande sätt förhåller det sig också i andra avseenden. Om jag till exempel vill ha reda på förhållandena inom en industri, lönar det sig platt icke att vare sig söka igenom riksdagsprotokollen eller utskottsbetänkanden eller ens vederbörande tullkommittés betänkanden eller andra betänkanden, utan då måste jag söka upp engelska kommittébetänkanden och läsa dem. Jag har under årens lopp köpt massor av kommittébetänkanden från England. De äro de enda betänkanden, i vilka man överhuvud taget kan få reda på förhållandena inom en industri. Och varför? Jo, därför att dessa betänkanden innehålla av industriens målsmän under vittnesansvar avgivna redogörelser för sina industrier. Då dessa redogörelser blivit stenografiskt upptecknade, får man ju därigenom också reda på varje detalj i vad som därvid förekommit. Det finns inga planer på att få Sveriges riksdag att resa borst en smula, att repa mod och kräva att få en sådan arbetsordning, som motsvarar en verklig demokrati. Här föreligger nu ett sådant fall. Jag har i min låda där nere i bänken en utförlig kalkyl rörande vad råvarukostnaderna och tillverkningskostnaderna för denna fabriksvaror gå till. Fåfängt letar man emellertid i betänkandet eller i reservationen eller i bilagan, som innehåller fabriken inlaga, efter några klara siffror, som kunna vara vägledande för mig i detta fall. Detta visar, som jag förut sagt, att denna riksdag icke arbetar som en svensk riksdag, d. v. s. som ombud för svenska arbetare och bönder, utan att den arbetar som ombud för svenska mellanhänder, för svenska borgare eller för dem som vilja leva på andras bekostnad, på knep och vinst.

Den här industrien finner jag vara ett typiskt exempel härpå. Från fabriken uppgiver man, att alla lönerna, ledningens och arbetarnas löner, alltsammans, rubb och stubb, inberäknat, gå till 20 öre per grammofonskiva. Mellanhandsvinsten är åtta gånger så stor eller 1:60. En skiva, som drar 40 öre i råmaterialkostnader och 20 öre i löner, betingar nu det nedsatta och billiga priset av 4 kronor i minuthandeln. Så bedrivs svenskt näringsliv i allmänhet, åtminstone när det gäller alla dessa småindustrier.

Jag minnes mycket väl den söndag, då vi hade denna politiska våldtäkt, såsom jag då karaktäriserade den händelsen här i kammaren — när det icke var tal om att resonera utan bara votera och genomdriva, vad man ville. Men



sedermera ha förhållandena gestaltat sig så som jag då förutsade, eller att det skulle komma upp fabriker här och där bakom detta höga tullskydd, trots utskottets varning till vederbörande att inte vänta sig att få hösta in de svindlande vinster, som kunde väntas uppstå bakom denna höga tullsats. Vi ha i Borås en konstsilkefabrik, tillkommen bakom detta beslut; vi ha vidare grammofonfabriken i Sundbyberg. Nu säger herr Olsson i Kullenbergstorp med det oerhört pretentiösa framträdande, som är alldeles i kvadrat omvänt till hans insikt i frågan, såsom ofta eller vanligtvis är fallet, att utskottet kan inte se något så farligt däri, att det framkommer en ny industri på grund av en finanstull. Utskottet, i den mån det består av människor, som vilja ordning i samhället och inte vilja precis gynna vilka oärliga intressen som helst, är skyldigt tillse att, vad på det ankommer, det icke lägges hyende under ett oskäligt kapitalslöseri i vårt land, som icke är så värst kapitalrikt. Ty vad inträffar här, om detta får hålla på? Jo, det säger herr Olsson själv: Den enskilde kan snart inte häva åt sig så stora vinster, ty det kommer nog konkurrans. — Ja, det är just det, bakom en hög tullmur av en krona kommer säkerligen snart icke bara en utan fyra, fem, sex grammofonfabriker, som tävla med varandra, och en vacker dag om tre eller fyra år komma de till riksdagen och säga: Riksdagen höjde tullen från 50 öre till 1 krona per kilogram; därmed anvisade riksdagen utan tvivel den väg vederbörande industri skulle vandra; därmed sade riksdagen ifrån, att den ville ha en grammofonplatteindustri här i landet. Riksdagen är nu skuld till vårt genom konkurrensen iråkade olyckliga läge, och därför är riksdagen nu skyldig att höja tullen till 2 kronor eller 2 kronor 50 öre. — Sker det icke, ramlar fabriker. Då komma dessa ditlockade jäntor — det är väl mest sådana som arbeta i dylika företag — men väl även andra arbetare att stå på bar backe, och det kapital, som är nedlagt här, blir naturligtvis fullkomligt värdelöst. Riksdagen och dess utskott äro skyldiga tillse inte bara vad som händer nu, utan med ledning av vad som händer söka förebygga sådana olyckliga och onödiga händelser. Ty det kan icke vara ett svenskt arbetareintresse att få 20 öre med, när andra personer komma i besittning av den skillnad, som uppstår då man kan sälja dessa plattor till 4 kronor stycket. Det är ett genuint schackrarintresse i skymundan. Herr Olsson frågade, varför vi inte kunde gå på accisvägen. Menar herr Olsson, som annars talar så hårda ord om det myckna tjänstemannaslöseriet, att man skulle ha en stab tjänstemän på en fabrik därute, som skulle kontrollera allting och som skulle sluka det hela? Det vittnar om hur virriga begreppen äro på många håll, när det gäller denna fråga.

Får nu denna konstsilkefabrik i Borås arbeta på detta sätt och draga denna svindlande tull av 3,000 kronor per 100 kilogram, en fantastisk tull, och denna grammofonfabrik arbeta bakom en kronastullen, då har riksdagen givit prejudikat och fingervisning för framtiden, då komma vi att få en hel massa kraftsindustrier, där arbetarna få 10 öre med för en vara, som i handeln kostar 4 eller 5 kronor. Det är nödvändigt, att riksdagen vidhåller sitt en gång gjorda beslut den bekanta söndagsmorgonen. Så ha vi sagt, det skola vi stå vid.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen, som under herr Månssons i Hagaström anförande återtagit ledningen av förhandlingarna, framställde propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till den av herr Wohlin m. fl. avgivna vid betänkandet fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Votering begärdes emellertid av herr Nylander,

*Ang.  
sänkning av  
tullen å  
grammofoner  
m. m.  
(Forts.)*

i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets förevarande betänkande nr 18, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den av herr Wohlin m. fl. avgivna, vid betänkandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av uppsyningsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

### § 16.

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

nr 168, med anhållan om riksdagens godkännande av vissa å allmänna konferenserna för samfärdsels- och transiteringsfrågor i Barcelona och Genève antagna överenskomelser;

nr 169, angående viss ersättning åt aktiebolaget Torf; och

nr 170, angående förvärvande för telegrafverkets räkning av fastighet i Oskarshamn.

Dessa propositioner bordlades.

### § 17.

Föredrogos vart efter annat:

bevillningsutskottets betänkande, nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av § 8 mom. 3 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrivning;

första lagutskottets utlåtande, nr 18, i anledning av väckt motion angående dels omläggning av det nuvarande sättet för legala annonsers publicering, dels ändrad användning av inkomsterna av dylika annonser m. m.; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående övergångsbestämmelser i anledning av blivande beslut om uppflyttning i lönegrad av vissa tjänster, som tillhört förutvarande andra normalgraden, m. m. jämte en i ämnet väckt motion, allt i vad rör jordbruksärenden;

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare jämte en i ämnet väckt motion, allt i vad rör jordbruksärenden;

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. jämte i ämnet väckta motioner, allt i vad rör jordbruksärenden;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställning angående ordnandet av kvinnliga befattningshavares avlönings- och pensionsförhållanden jämte i ämnet väckta motioner, allt i vad rör jordbruksärenden;

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av visst område, tillhörande klockarbostället i Kopparbergs församling;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av ett inom Vetlanda stad beläget, klockaren och organisten i Vetlanda församling på lön anslaget jordområde; och

nr 25, i anledning av väckt motion om kontrollstämpling å kött av importerade levande idisslande djur.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda betänkande och utlåtanden hemställt.

### § 18.

Vid härpå skedd föredragning av jordbruksutskottets utlåtande, nr 26, i anledning av väckta motioner angående återlämnande av visst kronan tillhörigt område till Ronneby stad, begärdes ordet av motionären

*Ang. återlämnande av visst kronan tillhörigt område till Ronneby stad.*

Herr **Törnkvist** i Karlskrona, som anförde: Herr talman! Jag kan ju förstå, att det ärade jordbruksutskottet icke har kunnat komma till något annat slut vid behandlingen av mina motioner än det, detsamma kommit till, sedan det valt den utgångspunkt som det tog.

När jag väckte mina motioner om att kronan skulle återlämna ett jordområde, som kronan hade fått låna under vissa förutsättningar, tänkte jag icke, att det skulle bli en rättslig angelägenhet av den imponerande typ som det har blivit genom utskottets behandling. Jag såg frågan helt enkelt på det sättet, att särskilda omständigheter hava förorsakat, att Kungl. Maj:t icke har blivit färdig med att återlämna det lånade området. Detta skulle Kungl. Maj:t egentligen hava gjort tidigare. Därför kunde riksdagen giva Kungl. Maj:t en liten enkel påstötning. Jag föreslog, att man skulle lösa frågan genom att lämna Kungl. Maj:t ett bemyndigande.

När nu utskottet anser, att ärendet har karaktären av en rättsfråga, vill jag i ingen mån ingå i polemik med utskottet om den uppfattningen, därför att vi skulle säkerligen inte komma till något slut på en sådan debatt. Jag vill i stället knyta an till de önsksningar, utskottet självt gör gällande ifrån denna sin ståndpunkt, när det uttalar den förhoppningen, att förhållandena, sådana som de nu äro i förevarande ärende, icke längre skola få fortfara, åtminstone icke utöver den tid, då, efter ett fattat beslut i försvarsfrågan, man har fått klarhet om, huruvida för framtiden militär skall vara förlagd i Ronneby. Jag vill i anledning därav helt kort hemställa till herr försvarsministern — då han icke här är närvarande får det ske blott genom protokollet — att han så snart som möjligt söker avveckla detta ärende, vilket, det vill jag säga uttryckligen, icke bereder staten någon ära, om det skall fortgå på samma sätt som det hittills fortgått.

Har, såsom här är fallet, ett litet samhälle i god tro upplåtit åt kronan ett stort jordområde för att bereda möjlighet för kronan att där förlägga militär samt gjort uppoffring under villkor att kronan skall återlämna området, när det icke längre är behöfvligt för militär förläggning, då bör det icke vara med statens värdighet överensstämmande, att kronan propser i 20 år och icke återlämnar området, såsom staten kontraktsevenligt åtagit sig att göra. Jag säger för min del, att det är ett ovärdigt förfarande. Så som detta samhälle, Ronneby stad, utvecklats sig, skapar ett fortsättande på den inslagna vägen ytterst stora olägenheter, om det längre fortfar, med hänsyn till krav av kommunalpolitisk art, som under de senare åren där nere mycket kraftigt gjort sig gällande.

Jag vill, som jag sade, anknyta detta till utskottets utlåtande och göra en hemställan till herr försvarsministern, att han så snart som möjligt söker ordna upp denna angelägenhet.

Herr talman, förklarligt har jag, som frågan nu ligger, intet yrkande att göra.

*Ang. återlämnande av visst kronan tillhörigt område till Ronneby stad.*  
(Forts.)

Härpå yttrade:

Herr Nilsson i Tänga: Det kunde, herr talman, vara onödigt att säga något, då motionären icke gjort något yrkande, men jag vill, med anledning av motionärens yttrande framhålla — det är i övrigt sagt i utlåtandet — att herr Törnkvists ifrågavarande motion hade en sådan form, att det av formella skäl var fullkomligt uteslutet, att utskottet skulle kunna hemställa om bifall till och riksdagen bifalla densamma. Det är dock i verkligheten så, att det föreligger och har förelegat en rättstvist mellan Ronneby stad och kronan i denna sak. När saken befinner sig i det läget, är det självfallet att riksdagen inte kan uppträda som någon slags domare eller, om man så hellre vill, skiljedomare i rättstvist mellan två parter. Det är visserligen sant, att det kanske inte saknas motstycke i vår riksdagshistoria till sådant, men jag tror, att man får gå tillbaka ända till frihetstiden för att finna en motsvarighet.

Utskottet har emellertid i likhet med motionären, ansett det synnerligen olämpligt, att, då området i fråga och byggnaderna å detsamma icke användas för försvarsändamål, men kunde utnyttjas för allmännyttiga ändamål på annat sätt, icke frågan ordnades upp. Man får emellertid lov att säga, att saken har inte varit så alldeles klar, som det tycktes framgå av herr Törnkvists anförande, ty ännu så sent som då försvarsrevisionen arbetade, hade densamma denna fråga under prövning. Den yttrade då, »att då det med hänsyn till det läge, vari frågan om lantförsvarets ordnande för det dåvarande befunne sig, icke kunde med bestämdhet avgöras, huruvida i ärendet omnämda mark och byggnder komme att framdeles bliva för försvaret erforderliga, försvarsrevisionen för det dåvarande funne sig förhindrad tillstyrka bifall till framställningen». Jag menar, att saken har icke varit så klar. Det är då en smula överdrivet, då motionären säger, att saken varit klar sedan 20 år tillbaka.

Herr talman, jag har intet annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan.

Herr Törnkvist i Karlskrona: Herr talman! Endast ett par ord. Av de handlingar jag haft att taga del av i detta ärende — jag ber nu med anledning av vad utskottets ärade ordförande anført få erinra därom — har jag fått det intrycket, att myndigheterna gjort en förväxling mellan volontärskolan å ifrågavarande tomt i Ronneby stad och Bredåkra förläggingsplats, 6 kilometer därifrån ute på landet. Det synes här icke vara någon klarhet hos myndigheterna, inte ens hos de mer initierade. I varje fall tala de på den punkten mycket oklart i sina handlingar. Det är två saker, som det gäller. På Bredåkra förläggingsplats har man både officersmäss, underofficersmäss och manskapsmäss ifrån den tid, då där var exercisplats. Tomten i Ronneby med volontärskolan är en helt annan sak. Jag vill påpeka detta, för att man inte skall tro, att vederbörande så alldeles till punkt och pricka uppträtt med den klarhet, som man synes vilja göra gällande. Jag poängterar att, försåvitt ett avtal — avtalet torde också ha stått till utskottets förfogande, i varje fall i avskrift — överhuvud taget innebär en moralisk förpliktelse och icke allenast juridisk spetsfyndighet, som alltefter konjunkturerna kan tolkas precis som man tycker, så torde det vara tydligt och klart, att när Blekinge bataljon upphörde att finnas till, tomten skulle omedelbart ha återlämnats till staden. Så

skulle ha skett, om avtalet hade moraliskt följts. Jag medger ju mycket gärna, att om avtalet hade uppgjorts av en enskild man med Ronneby stad, och man velat utnyttja avtalets juridiskt oklara formulering för att göra affär, så skulle man kunnat bråka på samma sätt som staten här gjort. Det är emellertid det jag anser icke vara staten värdigt. Staten kan icke placera sig på denna faktiskt låga ståndpunkt.

Ang. återlämnande av viss kronan tillhörigt område till Ronneby stad.  
(Forts.)

Jag har velat göra dessa randanmärkningar till vad som förekommit. Jag har fortfarande intet yrkande.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

### § 19.

Därnäst i ordningen var å föredragningslistan uppfört andra lagutskottets utlåtande, nr 12, i anledning av väckt motion om viss skärpning av de i förordningen om motorfordon stadgade villkoren för erhållande av körkort.

Ang. viss villkor för erhållande av körkort.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 107, vilken behandlats av andra lagutskottet, hade herr *Uddenberg* i Varberg föreslagit, att riksdagen ville för sin del besluta sådan ändring av förordningen om motorfordon den 15 juni 1923, att däri uttryckligen föreskrevs, att sökande för erhållande av körkort skulle hava att jämväl förete legitimerad läkares intyg därom, att han ägde normalt färgsinne.

Utskottet hemställde, att riksdagen ville i anledning av förevarande motion i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagandet av lämpliga åtgärder i syfte att i möjligaste mån utesluta de risker, som vore förbundna med för närvarande rådande möjlighet för färgblinda personer att erhålla tillstånd att föra automobiler och andra därmed jämställda motorfordon.

Vid utlåtandet var likväl fogad reservation av herrar *Schedin* och *Andersson* i Rasjön, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid anförde:

Herr *Uddenberg* i Varberg: Herr talman! Då jag är motionär i den nu föreliggande frågan, skall jag be att få säga några ord. Den av mig avlämnade motionen gick ut på, att sökande för erhållande av körkort skulle ha att förete legitimerad läkares intyg därom att han äger normalt färgsinne. I det nu förevarande utskottsutlåtandets kläm hemställdes, »att riksdagen ville i anledning av förevarande motion i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagandet av lämpliga åtgärder i syfte att i möjligaste mån utesluta de risker, som äro förbundna med för närvarande rådande möjlighet för färgblinda personer att erhålla tillstånd att föra automobiler och andra därmed jämställda motorfordon».

Det föreligger ju en viss olikhet mellan mitt yrkande och utskottets kläm, ehuru denna olikhet kanske mera torde kunna sägas vara formell än saklig. För den händelse riksdagen skulle bifalla vad utskottet här hemställt, anser jag mig ha vunnit vad jag med min motion åsyftade.

Det är ju alldeles klart, att om man är ense om, att det nuvarande tillståndet icke är riktigt, det nämligen, att förare av motorfordon icke kontrolleras med avseende å sitt färgsinnes beskaffenhet utan alltså kan vara färgblind, och vi nu stå inför en period, då det kommer att i stor utsträckning införas signaler

Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)

med färgat sken vid flertalet järnvägsövergångar och på andra ställen, där trafiken dirigeras, och om vi vilja införa en ändring. så hava vi två vägar att välja på, antingen den, att från trafik avstänga chaufförer, som hava otillräckligt färgsinne, eller också den, att man ändrar signalväsendet därhän, att det kan uppfattas på ett fullt betryggande sätt även av personer med abnormt färgsinne.

Under sådana förhållanden anser jag mig, herr talman, icke hava någon anledning att hålla på formuleringen av min motions kläm utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Andersson** i Rasjön: Herr talman! Som kammarens ledamöter torde finna har jag icke kunnat förena mig med utskottsmajoriteten i förevarande fråga, utan jag har tillsammans med en ledamot av första kammaren antecknat en reservation, i vilken vi yrka avslag på motionen. Jag skall nu be att, utöver vad som är anfört i reservationen, med några ord få motivera vår ståndpunkt. Jag föreställer mig dock, att efter den långa trafikdebatt, som tidigare i dag förts i kammaren, det icke är tänkbart att påräkna det intresse för saken, som den på grund av sin vikt och betydelse onekligen förtjänar.

Om jag då först ser spørgsmålet om färgblindhet och trafiksäkerhet ur principiella synpunkter, kan jag inte annat än finna, att ett tillmötesgående av motionärens krav skulle föra oss ytterligare in på en utvecklingsväg, som man i de stora föregångsländerna England och Amerika redan lämnat. Där har man nämligen avstått från all förprovning av körkortsaspiranter och börjat betrakta rättigheten att föra automobil som alldeles självklar för envar. Jag tillåter mig också hålla före, att den sundaste principen i förevarande avseende just är denna, och jag hoppas, att vi omsider även här i Sverige skola kunna komma fram till samma frihet som man fått i de nämnda länderna. Men å andra sidan håller jag före, att där denna rätt missbrukas, där vederbörande förare icke sköta sig, där bör rättigheten att köra utan hänsyn fråntagas vederbörande, likasom givetvis alla förseelser mot motorförordningen böra bestraffas med stränghet. Jag tror, att det är den rätta och i varje fall den bästa vägen till främjande av ökad trafiksäkerhet och trafikkultur. Då det här föreliggande förslaget pekar åt helt annat håll och avser att kringgärda rättigheten att föra motorfordon med ytterligare inskränkningar, kan jag redan på den grund icke riktigt gärna vara med om det initiativ, som motionären här tagit.

Ser jag återigen saken praktiskt, uppstår naturligtvis först och främst frågan, i vad mån det är förenat med risk att låta dessa personer, som inte ha fullt normalt färgsinne, föra motorfordon. Jag kan inte annat än göra det påstående, att motionärens farhågor i den delen äro betydligt överdrivna. Varken motionären eller utskottet har kunnat påvisa ett enda fall, då frånvaron av normalt färgsinne hos en motorförare har varit en medverkande faktor vid en kollisionsolycka. Så gott som alla kollisionsolyckor mellan motorfordon och järnvägståg under de sista åren hava berott på bristfälliga skyddsanordningar vid övergångarna, och i många fall är det också till fullo klarlagt, att rusdrysksbruket spelat en särdeles framträdande roll. Det är min övertygelse, att vilka försiktighetsmått vi än gå in för, vi inte kunna borteliminera riskmomentet vid järnvägsövergångarna med mindre vi övergå till systemet med skenfria korsningar. Därtill är början redan gjord, men det är en sak som kostar pengar och som vi icke hava anledning att närmare gå in på i detta sammanhang. Beträffande risken att låta personer med icke normalt färgsinne föra automobil, vill jag säga, att det är i ytterligt sällsynta fall frånvaron av normalt färgsinne varit avgörande faktor för olyckan, och detta gäller såväl i fråga om järnvägsövergångar som gatukorsningar. Det är na-

turligtvis andra omständigheter, som här spela in och som äro, såvitt jag kan förstå, i ofantligt mycket högre grad avgörande. Sannolikheten för att det är just färgblindheten som blir den ödesdigra faktorn, är, synes det mig, synnerligen minimal. Jag kan för den skull med tämligen gott samvete stå för det avslagsvotum, som jag kommer att avge.

Jag vill emellertid därtill ytterligare understryka vad vi anfört i vår reservation, nämligen att det icke lärer finnas någon exakt metod för mätning av graden av färgsinnesdefekten. För mätning av synskärpan finns det ett system, där med tal uttryckes den större eller mindre grad av synskärpa, som en person besitter. I motorförordningen finnas de tal angivna, som beteckna den grad av defekt som får finnas hos en motorförare. Men om vi nu skulle genomföra det krav, motionären här ställt, föreställer jag mig att, på grund av frånavarom av en dylik metod, detta måste innebära, att alla färgsinnesdefekta personer komme att uteslutas från rätten att föra motorfordon, därför att i ett sådant sakläge läkaren hellre måste fälla än fria. Han kan icke taga på sitt ansvar att giva en person intyg, vilken inte kan skilja de olika färgnyanserna från varandra. Jag föreställer mig, att en körkortsaspirant, som kommer till en läkare och begär vederbörligt intyg om sina kroppsliga förmögenheter, kommer att bli synnerligen obehagligt berörd, om läkaren säger: Ni kan inte få sådan rättighet, ty ni kan inte skilja de olika färgerna i spektrum. En person kan ha levat i okunnighet om dessa förhållanden tidigare. Den färgblinde vet inte alltid om sin defekt. Om en sådan person anser sig fullt frisk och färdig och aldrig lidit något men av sitt lyte, så antager jag, att vi måste erkänna, att han är i sin fulla rätt, om han reagerar mot en lagbestämmelse, som för honom måste verka uteslutande trakasserande.

Av vad jag anfört torde vara klart, herr talman, att jag inte vill vara med om att fråntaga de personer, som äro i saknad av normalt färgsinne, rättigheten att föra automobil. Jag vill tillägga, att redan med nu gällande lagstiftning vederbörande myndigheter kunna fråntaga en sådan person rätten att föra motorfordon, om det befinnes, att hans lyte är honom till men. Men även för dem, som i princip ingenting hava emot den skärpning av synprovningen motionären ifrågasatt, har det tillkommit en omständighet, som borde hava gjort ett visst intryck på vederbörande, den nämligen, att det gamla systemet med ljussignaler med ett rött och ett grönt sken nu är satt på avskrivning i fråga om järnvägsövergångar, och ett nytt system är under utexperimenterande och för övrigt redan färdigt, med ljussken i sådana färgtoner, att även den färgblinde kan rätt uppfatta detsamma. Jag ber att få hänvisa till sidorna 8 och 9 i utskottets betänkande, där en detaljerad redogörelse för det nya systemet lämnas och där för övrigt en synnerligen god motivering för vårt avslagsyrkande gives oss till skänks. Motionären bygger på den förutsättningen, att systemet med rött och grönt sken allt framgent kommer att användas vid vägövergångar. Men här upplyses ju nu, att systemet är övergivet och kommer att efterträdas av ett system med ljussken, som även färgblinda kunna uppfatta. Vad göres oss då mera vittne behov? Vore det då icke lämpligare att avvakta tillkomsten av detta system och se vad därav kan bli? Jag kan inte finna, att riksdagen har någon som helst anledning att just nu besvära Kungl. Maj:et med en skrivelse i förevarande avseende. Det brukar ju vara en god regel, att i tveksamma fall skall man icke handla. Den omständighet, som jag nyss anförde, torde inte ha varit bekant för motionären och inte heller för de flesta av kammarens ledamöter, och man får väl ändå anse, att saken härigenom kommit i ett nytt läge.

Jag skall på grund av vad jag sålunda anfört, herr talman, be att få yrka bifall till den reservation, som finnes avgiven vid betänkandet och i vilken yrkas avslag å motionen. Jag gör det så mycket hellre som jag vet mig stå

*Ang. visst villkor för erhållande av körkort.*  
(Forts.)

Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.

i full överensstämmelse med uppfattningen bland den praktiska sakkunskapen, sådan den representeras av motorförarna i landet.

(Forts.)

**Herr Hage:** Herr talman! Jag har suttit med i utskottet vid behandlingen av denna fråga, och jag har för resten också en gång legat i ett dike under en bil; därför torde jag ha anledning att nu yttra mig i förevarande fråga.

Jag vill då först säga, att jag tror, att det här i landet av kända skäl finnes en ganska stark opinion för, att lagstiftningen meddelar vissa bestämmelser som kunna vara till fördel för trafiksäkerheten, när det gäller förandet av automobil. Den motion, som nu behandlas, är givetvis framkallad av denna opinion.

Många medlemmar av kammaren ha nog levat i den tron, att i hittills gällande författningar det funnits föreskrift om normalt färgsinne såsom villkor för erhållande av körkort. Jag har träffat en hel del av kammarens ledamoter, som haft den uppfattningen. Men nu förhåller det sig icke på det sättet. Jag menar då, att när detta är konstaterat, det kan finnas anledning att gå fram på den väg, som utskottet har föreslagit. Jag vill i det sammanhanget säga, att utskottet därvidlag icke gått så synnerligen långt. Det är inte fråga om någon synnerligen stor reform. Utskottet gör endast gällande, att när nu i alla fall en motorförareaspirant skall gå till läkare och skaffa sig ett betyg för att få rätt att köra automobil, så finner utskottet, att det kan vara rimligt, att på samma gång även färgsinnet undersökes. Läkaren får då företaga denna undersökning jämsides med undersökningen i övrigt, och det blir för övrigt inte några synnerligen ökade kostnader för aspiranten. Nu kan man visserligen invända, att när man lägger denna sak på sådant sätt, det kommer att dröja lång tid, innan vi ha en kår av chaufförer, beträffande vilka man har säkerhet i detta avseende. Men den vägen leder dock i alla fall därhän, att vi en gång få detta genomfört, och då har givetvis åstadkommits en ökad säkerhet.

Utöver detta skulle jag vilja säga något gentemot den ärade reservanten, som nyss yttrade sig. Han gjorde gällande, att det finns intet belägg för att de under de gångna tiderna inträffade olyckorna inträffat på grund av färgsinnesdefekt hos chaufförer. Det är sant, men det beror antagligen därpå att man inte har undersökt *den* saken. Dessutom kan inte reservanten förneka, att vi dock i vårt land, såsom påvisats i utredningen, hava en stock av sådana personer, som inte kunna urskilja olika färger från varandra, och att detta antal uppgår till 6 procent av befolkningen. Huru många personer av denna stock som äro motorförare och som i egenskap därav äro farliga för trafiksäkerheten är svårt att säga, men det säges på ett ställe från sakkunnigt håll, att alla dessa äro mer eller mindre farliga i detta hänseende, så fort de sätta sig som chaufför vid en bilratt. När man dessutom kan konstatera, att vi fortfarande i detta land hava anordningar av den art, att det påkallas, att motorförare har säkert färgsinne, så menar jag, att dessa omständigheter motivera, att man gör något på detta område.

Nu sade visserligen reservanten i sitt anförande, att vi nu hava kommit in i en ny situation, som gör att det inte finns anledning att hålla på motionen. Vi skola nämligen antagligen så småningom få ändrade signalanordningar vid järnvägsövergångar m. m. Det skall bli ett visst ljusviolett sken med vissa blinkningar vid järnvägsövergångarna och dessutom i vissa fall ett rött sken o. s. v. Dessa anordningar äro av sådan art, att även en färgblind icke kan förväxla dessa olika sken, påstås det nu av sakkunniga. Utskottet har också framhållit den saken, men utskottet har i alla fall inte kunnat komma till bestämd klarhet om, huruvida inte möjligen efter införandet av sådana anordningar det likväl finns skäl att påyrka restriktioner på



detta område. I övrigt innebär naturligtvis utskottets utredningsyrkande i detta avseende även det, att regeringen bör följa och medverka till en sådan utveckling, att det blir en sådan omändring av skenet, att man även på den vägen vinner ökad säkerhet. Alltså, utskottets yrkande på utredning går ut på att regeringen skall försöka följa hela frågan vare sig det gäller övergången till andra anordningar med till exempel ljusviolettt sken eller andra anordningar, som framförts av motionären, och vidtagna de åtgärder, som därav kunna föranledas.

Nu säga reservanterna, att om man förfar strängt i detta avseende, om man gör på det sättet, att man hindrar en del personer, som äro färgblinda, från att få körkort, resulterar det kanske i, att en eller annan chaufför mister sin rättighet eller att en chaufförsaspirant icke får möjlighet att bli chaufför. I det avseendet vill jag beklaga förhållandet, men jag vill påminna om det gamla ordet: det är bättre, att en man dör för folket, etc. Den uppfattningen få vi, när det gäller lagstiftningen här i landet, hålla på alltjämt. Det är bättre, att en och annan människa tvingas över till ett annat förvärvs-område än att man för att sätta en eller annan person in på ett område, som är farligt, riskerar många andra människors liv. Det är den uppfattningen, som hitintills fått ligga till grund för lagstiftningen i landet, och den vägen tror jag är den rätta. Och i det sammanhanget vill jag säga till den föregående talaren, att här i landet ha vi en gång tagit ståndpunkt till de två olika principer, som den föregående talaren var inne på. Vi ha tagit avstånd från det system, som tillämpats i England och Amerika och som han tyckte var bättre. Vi ha valt en annan väg, och när vi valt den väg, som icke är den väg, som tillämpas i England och Amerika, äro vi nödsakade att fortsätta på den vägen. I överensstämmelse med den uppfattningen skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Hamrin:** Herr talman! Jag är i den egendomliga situationen att representera de 3 å 6 % av landets manliga befolkning, som äro färgblinda. Det har givit mig anledning att läsa icke bara motionen utan även det utskottsutlåtande, som nu ligger på kammarens bord. Jag kan bekänna, även om herr Hage anser mig farlig för den allmänna säkerheten, att jag varit innehavare av körkort under de sista fem åren och använt mig därav i stor utsträckning, och jag vet mig icke i min egenskap av bilförare gjort mig skyldig till förseelser. Det är då ganska naturligt, att jag motsätter mig en lagstiftning, som går ut på att beteckna personer, som äro färgblinda, såsom farliga för den allmänna säkerheten.

Jag vill i detta avseende anknyta den reflexionen till vad reservanterna antyda, att då utskottet själv medgivit att några olyckor, föranledda av bilförare, som sakna normalt färgsinne, icke blivit konstaterade, man icke har något behov av att denna lagändring företages. Det är klart, att man kan uppkonstruera många och stora behov för lagändringar, men då man i verkligheten går att undersöka förhållandena, så finnes det icke något verkligt praktiskt behov. Det synes mig då icke vara behövt, att man tillgriper en sådan åtgärd som den, som i detta avseende föreslagits.

Nu är det så, mina herrar, att vid erhållandet av körkort är man skyldig förete läkarbetyg, att man har normal synförmåga, men förhållandet är ju som bekant det, att många personer, som ha en normal synförmåga, erhålla körkort, men sedan försämras synförmågan. Detta utgör dock icke hinder för dem att i fortsättningen behålla körkortet och föra motorfordon. I det avseendet är det en större fara än i det man här påtalar, nämligen att personer, som äro färgblinda, skulle erhålla körkort.

Nu har man visserligen sagt, att här föreligger icke från utskottet förslag

*Ang. visst villkor för erhållande av körkort.*  
(Forts.)

Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)

om förbud att utlämna körkort till färgblinda, men det är klart, att om en skrivelse avlättes, såsom föreslagits av utskottet, och den leder till en framställning från Kungl. Maj:t till riksdagen, detta torde komma att medföra att åtskilliga människor komma att falla under den nya lagändringen. Då jag hörde herr Hage åberopa ordet om att det är bättre, att en man dör för folket etc., vill jag erinra herr Hage om att den största förbrytelse, som begåtts i mänskligheten, förorsakats just av tillämpningen av det ordet. Det var således ett mycket olämpligt citat i detta sammanhang.

Herr talman! Jag skulle kunna sluta med detta, men jag vill tillägga det, att det sakförhållandet, att en person saknar normalt färgsinne, utesluter icke, att han har en synnerligen god synförmåga. Jag tror därför, att man kan vänta, till dess erfarenheten pekar i den riktning, den ärade motionären föreslagit och som utskottet i viss mån slagit in på. Slutligen vill jag påpeka att när man vänder sig mot reservanternas motivering, är det att märka, att reservanterna ha i betydande utsträckning stött sitt avslagsyrkande just på den motivering, som andra lagutskottet kunnat förebringa. Jag ber, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till reservationen.

I detta yttrande instämde herrar *Jonsson* och *Lundkvist*.

Herr *Magnusson* i Kalmar: Herr talman! Såväl den förut i kammaren hållna debatten om motorfordon som denna debatt vittna om att man icke rätt uppskattat eller uppfattat de riskmoment, som allmänheten är utsatt för genom den stora motorfordonstrafik, som på senare tid har utvecklats sig. Man har anledning fråga sig, vilka risker det innebär för allmänheten, när dessa bilar komma framkörande på våra backiga, krokiga, smala vägar med en hastighet av mellan 35 och 40 kilometer i timmen och många gånger mera. Vad innebär det för riskmoment? Därom vittna tyvärr de alltför många olyckor, som inträffat, och allt, som kan åtgöras för att nedbringa dessa riskmoment, bör givetvis göras. Och jag förvånar mig över att man kan motsätta sig en åtgärd, som endast avser att man skall undersöka och pröva, huruvida det är behövt och nödigt och framkomligt att skapa andra bestämmelser för att minska dessa riskmoment. Jag tycker det är egendomligt, att denna i övrigt mycket radikala kammare på detta område lider av en sådan utpräglad konservatism, att den kan vidhålla den uppfattningen, att ingenting bör göras.

För min del har jag den uppfattningen, att när det gäller att minska riskmomenten i fråga om motorfordonstrafiken är ett av de primära kraven att se till att förarna ha tillräcklig kompetens. I denna kompetens, anser jag, ingår att de skola ha möjlighet att skilja på sådana anordningar, som äro vidtagna för den allmänna trafiksäkerheten, och kunna bedöma vad dessa anordningar ha att betyda.

Nu sade här såväl reservanten som herr *Hamrin*, att det skulle vara en orättvisa mot de personer, som äro färgblinda, om de icke skulle få körkort, d. v. s. om man skulle begränsa deras förvärvsmöjligheter. Ja, visst gör man det, det är icke tu tal om den saken, men så har man icke resonerat tidigare, då det gällt andra kategorier. Jag vill erinra om anställningsvillkoren för sjömän. Där kräver man normalt färgsinne, och detsamma gör man för lotsar, fyrpersonal och järnvägsfolk. På områden, där man konstaterat, att det är nödvändigt ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt att kräva normalt färgsinne, har man utan tvekan genomfört det, men när det gäller biltrafiken på våra vägar, som jag anser vara mycket besvärlig med hänsyn till att vägarna icke anlagts för biltrafik, anser man sig kunna gå ifrån detta krav på normalt färgsinne.

Jag vill med avseende å herr Hamrins vittnesmål, att inga olyckor skett, säga, att herrarna med körkort äro i denna sak parter och icke vittnesgilla i vad det gäller vilka anordningar som böra vidtagas. Jag tror, att om herrarna med körkort vore bestämmande, när det gäller åtgärders vidtagande ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt, finge vi icke några åtgärder alls, utan de skulle vilja, att de finge fara fram var och hur och när som helst. Det är det som allmänheten icke kan finna sig i, utan man måste se till att det finnes några bestämmelser, som reglera förhållandena.

Man kan icke heller säga såsom den ena reservanten, att om icke dessa, som sakna normalt färgsinne, få rätt att köra bil, skulle de betrakta det såsom trakasseri. De få icke uppfatta det så, ty det är att lägga en alltför ensidig synpunkt på detta problem och att avkoppla det primära, nämligen trafik-säkerhetssynpunkten. Den måste vara utslagsgivande, när det gäller att tilldela körkort eller kräva kompetens för bilars framförande.

Herr talman! Då nu utskottet med anledning av denna motion formulerat sitt yrkande till att endast innebära ett skrivelseförslag om utredning om vidtagande av vissa åtgärder, synes det mig att kammaren icke sakligt kan gå ifrån utskottets förslag utan måste godkänna detsamma, och jag skall, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Ödström:** Herr talman! Reservanterna ha begagnat sig av utskottets motivering men kommit till ett annat slutresultat, till den uppfattningen att detta förslag om skärpta villkor, då det gäller färgsinnet, icke behöver tilllämpas. Däremot är jag villig erkänna, att det är välbetänt av motionären och herr Magnusson i Kalmar att ordna för biltrafiken, men jag kan icke förstå, att det lägges in så mycken kraft i detta, då det gått så många år och biltrafiken har utvidgat sig undan för undan, och i motionen icke kunnat påvisas ett enda fall av olycka, som förorsakats av färgblindhet. Då är man ute i ogjort väder, som man säger, då det gäller denna motion.

Jag är den första att erkänna, att då det gäller biltrafiken bör man vara försiktig, men jag vill också säga, att det vore skäl i att taga hänsyn till om och i vad mån de olyckor som hänt berott på dåligt färgsinne. Så har det icke gjorts, och då torde det icke vara så farligt med denna sak.

Jag kan berätta, att jag träffade en chaufför, som förklarade, att han hade en kamrat, som kört automobil i 20 år och varit färgblind. Han hade icke fått någon prick på sitt arbete, utan fullgjort det lika bra som någon annan. Jag tycker då, att man icke skall lägga tyngdpunkten på denna sak såsom man gör. Om man är försiktig, då man kör bil, tror jag icke, att det spelar så stor roll, som man sagt här om man kan bedöma färgerna.

Det är ju så, att om vi skola fortsätta på detta område såsom vi gjort hittills och om utvecklingen skall gå framåt i samma riktning, så äro vi icke betjänta med ett förslag om att bilförare skola ha färgsinne, utan då måste vi ha förslag även om att de, som åka efter häst, måste undersökas för att man skall se om de kunna se färgsignaler vid järnvägar och dylikt. Men jag tycker att vi gå för långt, ty det förslag man framställt bottnar icke i verkligheten.

Nu förutsätter motionären att det skall bli utredning om på vad sätt man skulle kunna lägga ett lagförslag, som skulle tillgodose detta krav. Är det farligt som det är, borde det bli efterbesiktning på detta område, så att alla, som nu köra bil, borde undersökas för att skydda allmänheten. Om man skulle göra detta, skulle det komma att verka så, att många hederliga och redbara chaufförer skulle komma att sopas bort, som nu ha sitt uppehälle av att köra bil. Det gör, att jag icke kan förstå, att man i detta sammanhang tagit upp detta.

*Ang. visst villkor för erhållande av körkort.*  
(Forts.)

Anj. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)

Då denna fråga för några år sedan var föremål för andra lagutskottets behandling, var frågan uppe man och man emellan, och man ansåg då icke, att det steg behövde tagas, som man nu tagit, utan man ansåg det vara av underordnad betydelse. Jag skulle vilja säga att det vittnesmål, som herr Hamrin avgivit, ger belägg för, att det icke var så illa beställt. Visserligen anses han icke farlig för den allmänna säkerheten, litet farlig anses han ändå. Men hans vittnesmål ger mig fullt belägg för att, även om man är totalt färgblind, kan man köra på våra vägar utan att råka ut för olyckshändelser. Det är uppenbart att man ej får lägga den tyngdvikten på denna punkt. Hur vill motionären ha det ordnat, då icke fullständig färgblindhet föreligger, men det är fel i något avseende? Skall vederbörande vara absolut färgblind eller endast ha nedsatt färgsinne i viss grad, för att körkort skall förvägras honom? Om han har någon mindre svårighet att skilja på färger, så skall han väl anses vara oduglig att köra bil, förmodar jag. Det kommer att sätta själva läkarvetenskapen på prov att avgöra, om en person kan köra bil eller ej.

Jag vill peka på en annan fråga, när det gäller bilchaufförerna. Om de äro färgblinda eller ej och fara varsamt fram och taga hänsyn till andra vägfärande och taga hänsyn till, att andra, både gående och åkande, ha rätt att färdas på vägen, så tror jag ej att det är så farligt. Och jag är övertygad om att en färgblind chaufför eller privatman då reder sig mycket bra, utan att sättas i trångmål därför, att han ej har klart färgsinne. Det finnes även en annan sak att komma ihåg, nämligen att nykterhet och varsamhet bland chaufförerna är det första och sista, som man skall lägga vikt på. Normalt eller icke normalt färgsinne spelar då icke någon roll. Man måste också tänka på, vilken utveckling biltrafiken numera tagit. Man får icke neka till, att även ute i bygderna finnes en massa människor, som använda sina bilar till nyttigt ändamål. Det är ej lyx längre detta, utan bilarna behövas i det dagliga livet. Då bli många satta ur spelet, därför att man nu rycker in en sådan här förordning här.

Med anledning av detta har jag velat säga vad jag tänker, då jag anser och är på det klara med, att det icke är nödvändigt att gå in för detta ännu. Det har talats om, att liknande bestämmelser gälla beträffande dem, som äro anställda vid järnvägarna och inom sjöfarten. Ja, men det är skilda saker. På sjön har man icke annat att lita till än fyrarna. Dem behöver man ej gå efter, då man kör en bil, ty man har landsvägen att fara på. Man skall ej göra denna jämförelse, och jag tycker, att den är haltande. Herr Hage talade om, att detta är en viktig fråga. Han är van vid signalljus, där han är anställd, och ingen har fränsett, att där skall vara klart och rent färgsinne, men att sammanblanda detta med denna fråga är icke lämpligt.

Med dessa ord, herr talman, skall jag be att få yrka bifall till reservationen. Jag förstår, att det icke är någon nytta därmed, då man har sådana talesmän, som varit här i kammaren, för utskottets förslag, och då man har vår högt värderade ordförande, som alltid driver igenom, vad utskottet föreslår. Det är en känd sak. Men om man gör en så liten anmärkning, så må detta förlåtas oss, som ha en annan uppfattning av denna sak.

Herr **Uddenberg** i Varberg: Herr talman! Jag ber att få yttra några ord med anledning av vad den ärade reservanten anført och vad som säges i reservationen.

Herr Andersson i Rasjön gick in på det förhållandet, att man icke, som han sade, i något fall kunnat konstatera, att färgblindhet hos en chaufför varit orsak till något olycksfall. Jag vill säga för det första, att det åtminstone finnes olyckstillbud, som alldeles givet stå i samband med färgblindhet. Jag erinrar mig ett fall från en västkuststad, där en gata var uppriven

och detta var markerat med en röd lykta. Där kom en chaufför, som var färgblind, och han körde vid sidan av skenet, som han tog för att vara från en cykellykta, och hamnade i gropen i gatan. Detta exempel kan mångfaldigas. Men vidare bör man observera den omständigheten, att det i regel icke är känt, om färgsinnesanomali varit orsak till en bilkatastrof. Detta beror på två förhållanden, det första att undersökningarna icke varit inriktade på, hur det förhåller sig med chaufförernas färgsinne, och det andra det åtminstone för läkarna kända förhållandet, att flertalet personer, som lida av ofullständigt färgsinne, icke själva ha reda på detta lyte. Det yppas först vid en undersökning, som är särskilt inriktad på detta förhållande, och det förorsakar alltid mycken förvåning och livliga protester från patienten, när man meddelar honom, att han är färgblind.

Sedan nämnde den ärade reservanten, att man icke borde utesluta från en sådan lovlig näring personer på grund av oförevallade kroppsliga svagheter. Han nämnde i sitt anförande här, att en chaufförsaspirant med all säkerhet skulle bli obehagligt berörd, om han vid besöket hos läkaren finge veta, att han på grund därav, att han ej hade normalt färgsinne, icke kunde få körkort. Då frågar jag den ärade reservanten: Om nämnde chaufför får sitt kort och på grund av sin färgblindhet kommer i kollision t. ex. med ett lokomotiv, tror icke reservanten, att han skulle i bokstavlig mening bli ännu mera obehagligt berörd?

Så påtalade herr Andersson i Rasjön också det förhållandet, att det icke finnes någon fullt exakt metod för mätning av färgsinnets grader. Det är också ett påstående, som tarvar någon förklaring, ty det finnes, så vitt jag minnes, sedan tio år tillbaka liggande hos Kungl. Maj:t ett förslag från medicinalstyrelsen, som innehåller nya metoder för färgsinnesundersökningar, som äro i hög grad exakta, så exakta, att vi läkare skulle vara synnerligen förtjusta, om vi alltid hade sådana metoder att tillgå, när det gäller att efter verkställd undersökning utfärda intyg. Men även den gamla Holmgrenska metoden, som ännu användes, ger så goda resultat, att dess brister icke kunna tagas till intäkt för reservanternas ställning till denna fråga.

Sedan komma vi in på det kapitel i utskottets motivering, som även reservanterna återgivit i sin reservation, och som givit anledning till det påståndet, att man med utgångspunkt från utskottets motivering kan komma till vilken slutsats som helst, nämligen de nya metoder, som nu utexperimenterats rörande färgade signaler, och som den ärade reservanten antog, att jag icke kände till, då jag skrev min motion. Det gjorde jag verkligen. Jag kände till dessa experiment med andra färger i stället för de nu använda röda och gröna. Jag visste nämligen, att man har under utexperimenterande en metod med blåviolett sken, som skulle underlätta i någon mån för de färgblinda att se, vilka differenser det är i ljusstyrkan i de olika fallen. Men just den omständigheten, att detta nya signalsystem är utexperimenterat men ej ännu praktiskt prövat gör, tycker jag, att tidpunkten är synnerligen lämplig för, att Kungl. Maj:t tar frågan under omprövning i dess helhet. Ty om ej metoden håller vad den lovar, är det tydligt, att Kungl. Maj:t bör falla tillbaka på en utredning av frågan, huruvida man bör fordra normalt färgsinne hos chaufförerna. Även om man icke går så långt, att man utfärdar förbud under alla förhållanden för personer med ofullständigt färgsinne att föra bil, ligger bara i detta, att en läkare konstaterar, att abnormt färgsinne föreligger, en viss trygghet och en stark maning till vederbörande att låta försiktigheten komma till sin rätt. Om man icke vet, att man är färgblind, tar man sig icke i akt just med anledning av detta lyte. Vi se också, att det på våra gator i Stockholm börjar införas signalsystem efter samma grunder som det vid järnvägarna använda med rött och grönt sken. Därför tyckes mig, att utskottets ståndpunkt är

*Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)*

Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)

mycket väl grundad. Och det är ju tydligt, att vad man här säger, att det finns viktigare saker att iakttaga, ordentlighet och nykterhet och sådant, det är riktigt, men det är att gå omkring frågan, ty även om nykterheten är bra för många saker, hjälper den dock ej mot färgblindhet.

Herr talman, jag ber att få vidhålla mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Herr **Andersson** i Rasjön: Herr talman! Jag ber att få säga några ord med anledning av herr Magnussons i Kalmar yttrande. Jag tror, att något av vad han där sade, kanske kan karakteriseras som överord. Han gjorde det påståendet, att om man skulle överlåta åt de körkortsberättigade att avgöra, vilka som skulle få rätt att föra motorfordon, så skulle inga restriktiva bestämmelser komma till stånd, därför, säger han, att dessa vilja fara fram hur som helst. Men jag vill erinra om, att vid 1923 års riksdag förelåg en motion från undertecknad jämte ett stort antal riksdagsmän, där vi yrkade på skärpta bestämmelser för rätt att vara chaufför, och där vi togo sikte särskilt på nykterhetsfrågan. Men vem uppträdde i kammaren mot detta, om ej den nyssnämnde föregående talaren? Och vilka röstade för förslaget? Jo, efter vad jag tror mig veta, de allra flesta i kammaren, som hade körkort, under det att han och åtskilliga andra röstade emot, så att frågan för den gången föll. Och att kravet var berättigat, det ha vi belägg för, ty nu föreligger en proposition från regeringen, som syftar i den riktning, som undertecknad den gången var inne på.

Då såväl herr Magnusson i Kalmar som någon annan gjort jämförelser med förhållandena i annan trafiktjänst, vill jag betona, att det här ändå gäller något helt annat. Den, som söker anställning vid järnväg eller i sjötjänst eller viss militärtjänst, går i tjänst hos det allmänna eller hos en enskild, men den, som söker rätt att föra bil, han söker förvärva en rätt, som av honom själv betraktas som en medborgerlig rätt. Och i de flesta fall söker han den för sitt eget yrkes eller nöjes skull och icke för att betjäna andra. Det sistnämnda gäller icke yrkeschaufförer, men beträffande dem föreligga redan nu strängare prövning i de flesta avseenden.

Jag åhörde med stort intresse motionärens anförande, därför att jag tänkte, att där skulle komma fram nya synpunkter och belägg, som skulle göra oss reservanter mera sympatiskt stämde mot hans krav. Men jag kunde ej finna, att han anförde något annat skäl, än att det fanns ett nytt system för undersökning av färgsinne utarbetat men ännu ej genomfört. Jag har icke heller gripit min uppgift om motsatsen ur luften, utan det var en expert på området, som vi i utskottet anlidade, vilken på direkt fråga, om det funnes en metod för exakt mätning av färgsinnesdefekter, svarade, att någon dylik icke funnes. Denne man, som representerar den medicinska sakkunskapen i lika hög grad som motionären, anförde jämväl muntligen, att det i motionen framställda kravet vore obefogat, i vad gällde motorförare, men han vidhöll strängt, att det är nödvändigt i övrig trafiktjänst, framför allt vid järnvägarna.

Jag har i min hand ett aktstycke, som är synnerligen belysande för möjligheten att exakt konstatera ett lyte av ifrågavarande slag. Det är två läkare, som kommit i luven på varandra vid prövningen av en flygelev. Den ene läkaren säger, att eleven har normalt färgsinne, och den andre säger, att hans färgsinne är defekt. Tvisten har resulterat i, att den ene läkaren anmält den andre för medicinalstyrelsen, och den, som förklarade flygeleven inkompetent, har blivit tilldelad varning av medicinalstyrelsen. Då det här gäller ett område, som är så dunkelt, som detta tidningsmeddelande ger vid handen, tycker jag, att det är märkvärdigt, om riksdagen går in på att bygga en lagstiftning på en metod, som är så svag som den, vilken för närvarande gäller. Och

vi få väl rätta oss efter vad som är och ej efter vad som väntas komma att bli någon gång i framtiden.

Jag föreställer mig, att kammaren ej längre vill diskutera saken och jag har ej stor förhoppning att vinna gehör i kammaren, men jag ber, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande.

*Ang. visst villkor för erhållande av körkort.*  
(Forts.)

**Herr Hage:** Herr talman! Herr Hamrin argumenterade särskilt mot *mig*, och därför nödgas jag säga några ord. Nu har herr Uddenberg i stor utsträckning förekommit mig därvidlag, så att jag skall inskränka mig till att säga några få reflexioner.

Jag vill då först betona, att den omständigheten, att herr Hamrin, som nu lär vara färgblind — för en stund sedan kom en annan riksdagsman och talade om, att även han var färgblind — icke har misslyckats, då han kört bil, har bra litet att göra med saken. Det argumentet har använts t. ex. inom trafik-tjänsten av en hel massa människor, när det varit fråga om att avstänga dem från rätten att vara trafikmän och föra t. ex. lokomotiv. De ha sagt på samma sätt som herr Hamrin, att det har gått bra förut och ingenting har inträffat. Men icke har den administrativa lagstiftningen tagit hänsyn till sådana argument. Och jag tror, att den administrativa lagstiftningen gör säkrast och bäst i att ej fästa sig vid sådana rent personliga uttalanden.

Sedan vill jag säga några ord till herr Andersson i Rasjön. Han påstod, att det var en betydlig skillnad, när det gäller dessa bestämmelser, angående en trafikman och en chaufför. I det sammanhanget sade han visserligen, att en yrkeschaufför kunde jämföras med en trafikman. Men nu är att märka — och på landet veta vi väl hur det förhåller sig med den saken — att en del av dessa, som icke äro yrkeschaufförer, de köra då och då en bekant eller en person, som bor i samma by m. m. sådant, och följden är, att gränsen mellan yrkeschaufförer och andra utplånas ganska snart. Jag tror därför, att detta argument har ganska ringa betydelse för bedömande av frågan.

Slutligen vill jag säga några ord med anledning av att herr Andersson i Rasjön under hela debatten i utskottet framhållit, att vad man främst skulle hålla på är *nykterhet* för chaufförerna. Det är givet. Och det få vi ju nu en lagstiftning om. Men även om man intager den ståndpunkten, så får man väl säga, att det ena goda förskjutet icke det andra, och man kan ha anledning att påstå, att, även om de olyckor, som hänt på grund av onykterhet, helt naturligt äro en ofantligt mycket större del av alla olyckor än de, som möjligen kunnat ske på grund av bristande färgsinne, så är dock, som man ser av utredningen, antalet personer, som lida av färgblindhet, så stort, att det finnes anledning att vidtaga åtgärder även på *detta* område. Det är givet, att då genomsnittet av personer, som sakna färgsinne i landet, är 6 %, det måste vara antagligt, att det också är 6 % bland de personer, som aspirera på att få körkort. För övrigt vill jag säga i detta sammanhang, att det ej är säkert, att denna utredning, som man här begär, ovillkorligen kommer att få dessa verkningar, att vissa personer avstängas från möjligheten att få körkort. Det kan ju nämligen lika väl inträffa, att denna utredning resulterar i ett konstaterande, att det nya systemet med det där blåvioletta skenet m. m. är så tillfredsställande, att man ej behöver gå den andra vägen. Men det är det, som vi vilja veta, vi, som här hålla på trafiksäkerheten. Och ur den synpunkten, herr talman, ber jag att ytterligare få yrka bifall till utskottets hemställan. Och jag vill slutligen nämna, att första kammaren redan tagit utskottets förslag.

**Herr Hagman:** Om det förhölle sig så, att andra lagutskottet föreslagit, att vid en viss tidpunkt skulle körkortet tagas ifrån nu befintliga innehavare som äro färgblinda, skulle jag förstätt den opposition, som här rests mot det

Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)

föreliggande utlåtandet. Man har ju nämligen enligt mitt förmenande fullkomligt överdrivit frågans proportioner i den överläggning, som här för närvarande äger rum. Utskottet har ju begränsat sig till att ifrågasätta ett övervägande beträffande riskerna. Och vi veta, såsom ock av den siste ärade talaren anfördes, icke, om detta övervägande kan komma att medföra någon framställning till riksdagen. Men när det är föreskrivet, att man för att inneha körkort skall underkastas läkarundersökning, som skall taga sikte på, om man har normal synförmåga och icke är på annat sätt behäftad med lyten, är det så, att jag och många med mig blevo överraskade av att höra, att man helt och hållet lämnat frågan om det normala färgsinnet å sido. Nu följas utlåtandet och reservationen på många punkter åt, i det att vi äro ense om att hoppas på, att de arbeten, vilka pågå för att utröna, huruvida förutsättningar föreligga för, att ett signalsystem med nya färger skall kunna avhjälpa de påstådda missförhållanden, som nu föreligga, skola leda till tillfredsställande resultat. Andra lagutskottet säger endast: »I den mån åter tilläventyrs behovet av skydd mot de risker, som härröra av färgblindhet hos automobilförare, skulle visa sig icke bliva genom förenämnda ljussignalsystem behörigen tillgodosett, synes det böra komma under övervägande att såsom villkor för rätt att erhålla körkort kräva företeende av läkarbetyg om frånvaro av sådan färgsinnesdefekt, som innebär risk ur trafiksäkerhetssynpunkt. Med hänsyn till önskvärdheten av att i förevarande hänseende åtgärder till förebyggande av risker ur trafiksäkerhetens synpunkt vidtagas etc.» Det vill därför förefalla mig, som om åt denna fråga givits allt för stora proportioner. Jag tillät mig för en stund sedan att fråga den talare, som här i dag uppträtt och förklarade sig både vara automobilförare och tillhöra de färgblindas antal, huru han skulle förfara, därest han på Vasagatan i Stockholm, varest signaler med färgat sken äro införda, inträffade med sin automobil vid en tidpunkt, då ingen annan körande eller gående var före honom och varigenom han kunde draga sina slutsatser huruvida signalerna visade stopp eller klart, och det föreföll mig som om han tvekade med svaret just på grund av den defekt, som han själv i dag anmält, att han var i besittning av. Det är påtagligt att då om man icke hittills kunnat göra gällande, att den eller den olyckan ägt rum på grund av färgblindhet så beror detta därpå att någon undersökning, speciellt inriktad på att utröna den saken, icke har gjorts. När jag här tillägger frågan en obetydlig omfattning, i det vi hemställa allenast om ett övervägande beträffande saken, och då första kammaren redan tagit utskottets hemställan, vill det förefalla mig, som om även andra kammaren utan att ikläda sig några alltför omfattande risker skulle kunna bifalla utskottets förslag, till vilket jag, herr talman, i korthet ber att få hemställa om bifall.

**Herr Wallerius:** Herr talman, mina herrar! Jag har funnit mig kunna och böra biträda utskottets förslag i föreliggande utlåtande, och det så mycket mer, som detta är en fråga, liten till sin omfattning, och som motiveringen föreligger så obunden som möjligt av några föreskrivna direktiv. Jag ber att få understryka, att i utskottets motivering innehålles också ett uttalande om att man ingalunda tänker, att några bestämmelser i påtänkt riktning skola få verka retroaktivt och således utestänga sådana, som redan ha körkort. Detta utlåtande är så formulerat, att jag tycker, att det också skulle kunna vinna samling inom ramen för detsamma. Man har här nämnt, att den reservation, som kommit till stånd, är hämtad ur utlåtandet. Jag påtalar icke den saken för den ringa intellektuella ansträngningens skull, som detta sätt att åstadkomma en reservation innebär, utan därför att utlåtandet innehåller ju också andra synpunkter; och det är efter ett noggrant avvägande, som man kommit fram till yrkandet.



Jag finner mig böra understödja detta yrkande, därför att vi icke få förutsätta, att man i alla fall har att göra med försiktiga körare. Jag tror visserligen, att de ärade talare, som här uppträtt, själva fara fram försiktigt, men vilken erfarenhet ha vi väl, mina herrar, om vi själva fått pröva litet på att färdas på vägarna och möta dem, som köra automobil? Huru ofta möta vi icke sådana, som fara fram med en sådan hastighet och sådan oförsiktighet, att vi måste säga oss, att de försiktighetsåtgärder, som äro rimliga, böra vi vara med om, och sådana anser jag, att vi på ett lämpligt sätt härigenom nå, varför jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

*Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)*

**Herr Öberg:** Herr talman! Blott några ord. Innan kammarens herrar ledamöter gå att vid omröstningen fälla sitt omdöme eller bestämma sin ställning till denna fråga, ber jag endast att i korthet få göra er den frågan: »Är det obilligt begärt, är det likgiltigt, att den person, som sätter sig vid ratten på ett motorfordon innehar sådan förmåga i fråga om sitt färgsinne, att han kan och förmår uppfatta de signalåtgärder, som här och där äro vidtagna?» Efter min uppfattning, herr talman, är det varken obilligt eller olämpligt att ifrågasätta en sådan säkerhetsåtgärd, så att alla de, vilka överlämna sig åt bilföraren på vinst och förlust, så att säga, få känna sig trygga och säkra under den eller de färder, som de skola företaga, genom att veta, att det är sorjt för att bilföraren har en sådan färgsinnesförmåga och icke är defekt, varigenom han kan riskera när som helst en olycka av rätt så betydande beskaffenhet.

Detta är, mina herrar, enligt min uppfattning pudelns kärna. Är det obilligt, är det likgiltigt att försiktighetsåtgärder härutinnan varda vidtagna? Min uppfattning säger mig, att det icke är obilligt och olämpligt utan tvärtom vår skyldighet att se till sådant.

När den ärade reservanten, herr Andersson i Rasjön, talade om huru i de stora kulturländerna man bildligt talat utan några som helst föreskrifter och skärpta åtgärder släppes lös, så att en var efter godtycke får sätta sig upp i en automobil och köra vart han vill, då vill jag säga herr Andersson endast detta, att om man ute i de stora kulturländerna går till väga på det sättet bör det icke vara någon anvisning för oss att gå i sådan riktning utan vi böra förehålla oss det lämpliga i att gå våra egna vägar, som ge större säkerhet och tillförlitlighet, när vi skola åka bil.

Då det nya signaleringssystem, som nu är under utexperimenterande och kommer till användning särskilt vid statens järnvägar, visat sig kunna fylla alla rimliga fordringar så att anspråken på vår säkerhet vid användning av automobil varda tillgodosedda, hemställer utskottet endast och allenast, att Kungl. Maj:t skall låta sig angeläget vara att följa experimentet med noggrannhet, och att för den händelse det visar ett gott resultat åtgärder i sådan riktning måtte varda vidtagna. Det är allt vad utskottet här ifrågasätter, och det är enligt min uppfattning, herr talman, då rimligt och rättvist, att vi icke avstå ifrån en sådan åtgärd. Alltså synes det mig som alla skäl tala för att följa utskottets linje i och för att få fram de trygghets- och säkerhetsåtgärder, som kunna vidtagas. Jag hemställer om bifall till utskottets förslag.

**Herr Andersson i Rasjön:** Herr talman! Här ha såväl herr Hagman som herr Wallerius och herr Öberg sökt vinna kammaren för ett bifall till utskottets förslag genom att framställa det, som om det gäve så litet som möjligt. Det här är ju ingenting, säga herrarna, det kan vem som helst vara med om.

Med anledning av vad herr Wallerius yttrade skall jag be att få påpeka, att utskottets motivering är skriven på det sättet, att den ena delen går i tillstyr-

*Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)*

kande riktning och den andra delen i avstyrkande riktning. Avsikten härmed har naturligtvis varit att söka förena de olika meningarna, men det har icke lyckats i så måtto, att två ändå hoppat utanför staketet. Beträffande motiven till att vi tagit oss friheten att för vår reservation använda den delen av utskottets motivering, som passat för vårt syfte, skall jag icke här ingå i någon diskussion med herr Wallerius. Det är ju så här i världen och även i kammaren antar jag, att den ene är mera intellektuellt begåvad än den andre, men jag hade för min del trott, att det icke passade att affischera det så öppet, som här skett. Jag tar tillrättvisningen till godo, men det må möjligen lända oss till ursäkt, att under det att utskottets sekretariat haft tre veckor till förfogande för att skriva sitt betänkande, hade reservanterna endast tre timmar för att utarbeta sin reservation.

**Herr Anderson i Råstock:** Herr talman! Jag är nästan färdig att be om ursäkt för att jag, så att säga, lägger mig i ett annat utskotts utlåtande, men jag kan icke stillatigande åhöra vad reservanterna här ha behagat anföra. Det förefaller mig, som om reservanterna helt och hållet ha förbisett det yttersta önskemålet med motionen och med det skrivelseförslag, som utskottet har framlagt. Jag skall därför be att med några korta satser få stryka under vad saken i verkligheten gäller.

Det är här den resande allmänhetens trygghet, det gäller, varken mer eller mindre. När man gick att bestämma på detta område beträffande järnvägarna, gjorde man icke en skala för statens järnväg och en annan för Kosta—Lessebo järnväg, trots att dessa båda järnvägar hade så pass olika trafikförhållanden och så olika hastighet för sina tåg, att det kanske hade varit befogat ur den synpunkten att göra en skillnad. Man har helt enkelt dekreterat, att det skall vara normalt färgsinne och därmed punkt. Jag skulle vilja gå så långt, att jag skulle vilja säga, att om en så kallad gentlemannachaufför kör ihjäl sig, rör det mig icke så synnerligen mycket. Han har bara sig själv att svara för. Men åtar han sig att köra en stor personomnibus, anser jag, att de resande och samhället som sådant ha rätt att kräva, att han är i stånd att skilja mellan rött och grönt. Det är helt enkelt ett minimikrav, som man just ur säkerhetssynpunkt har rätt att ställa på vederbörande.

Jag vill också säga, att det förefaller mig vara ganska malplacerat att vara rädd för att denna sak skall gå till utredning, då man ju vet, att man åtminstone numera alltid låter alla intresserade korporationer och myndigheter och i särskilda fall även enskilda, som kunna komma i fråga, yttra sig över ett eventuellt lagförslag, innan det kommer till stånd.

Jag kan icke se, att några intressen bliva tillbakasatta eller skjutna åt sidan, om kammaren går med på det skrivelseförslag, som andra lagutskottet här har lagt fram, och jag hemställer därför, herr talman, med dessa få ord om bifall till utskottets hemställan.

**Herr Magnusson i Kalmar:** Herr talman! Då jag i mitt förra anförande sade, att man vid anställning av sjöfolk, lotsar, fyrpersonal och järnvägspersonal kräver normalt färgsinne, så säger herr Andersson i Rasjön, att det är skillnad på dessa befattningshavare och på chaufförer, ty de senare köra mången gång bil för sitt nöjes skull. Ja, det är nog så riktigt, men då frågar jag herr Andersson i Rasjön: Skall allmänhetens krav på säkerhetsanordningar efter sättas till förmån för nöjesåkande av sådana personer, som kunna föra bil? Det förefaller mig, som om man härvidlag borde se något på allmänhetens berättigade anspråk på kompetens och säkerhetsanordningar. Jag ser visst icke bort ifrån det nöje, som givetvis en biltur kan ge, men man får ändå icke se så ensi-

digt på saken. Jag kan för övrigt icke se någon nämnvärd skillnad mellan de av mig nämnda yrkeskategorierna och chaufförerna. Om det är någon skillnad, är den icke till chaufförernas fördel, ty de äro icke underkastade på långt när så stränga bestämmelser som de övriga av mig nämnda yrkesutövarna. Så länge icke chaufförerna kunna påvisa, att de äro strängare behandlade än andra, synes det mig, att de icke ha någon anledning att klaga över de bestämmelser, som äro antagna.

*Ang. visst  
villkor för  
erhållande av  
körkort.  
(Forts.)*

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid av herr Andersson i Rasjön, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra lagutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 12, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

## § 20.

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

nr 183, angående ny definitiv lönereglering för landshövdingarna och befattningshavare vid länsstyrelserna m. m.;

nr 145, angående inköp m. m. av en oljeförrådsanläggning å Fjäderholmarna;

nr 146, angående försäljning av Kalmar regementes förutvarande mötesplats Hultsfred;

nr 147, angående pensionsförbättring åt före detta underofficeren av andra graden vid flottan, maskinisten P. M. Johansson;

nr 148, angående pension å allmänna indragningsstaten åt avlidne löjtnanten E. O. A. Åbergs moder, änkan Anna Albertina Åberg, född Eriksson;

nr 149, angående pensionering av vissa i försvarsväsendets tjänst anställda eller förut anställda personer;

nr 151, angående disponerande av vissa medel för inläggande av nytt matsalsgolv i kasern III å Skeppsholmen;

nr 152, angående befrielse för flaggmaskinisten R. L. Sjöberg och underofficeren av andra graden J. E. Fredin från skyldighet att gälda vissa skadeståndsbelopp;

nr 159, angående pensioner å allmänna indragningsstaten åt änkor och barn efter vissa i försvarsväsendets tjänst anställda personer;

nr 160, angående pensioner å allmänna indragningsstaten åt vissa daglönare vid marinen;

nr 161, angående tilläggspensioner å allmänna indragningsstaten åt regementsveterinären H. A. Bengtsons änka och minderåriga barn;

nr 162, angående pension åt förre båtsmannen N. E. Engman;  
nr 163, angående ersättning till värnpliktige Lars Peter Nilssons moder.  
änkan Carolina Pettersson;

nr 164, angående efterskänkande av återbetalningsskyldighet beträffande till underofficerare vid flottans station i Karlskrona oriktigt utbetalta dyrtidstillägg;

nr 165, angående försäljning av en å Bodens fästnings område belägen tomt med tillhörande gatumark; och

nr 171, angående befrielse för sergeanten vid livgardet till häst G. P. E. Andéhn från viss ersättningsskyldighet.

Dessa propositioner bordlades.

## § 21.

*Ang.  
ordnandet av  
handeln med  
ost.*

Härefter föredrogs andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av motion om skrivelse till Konungen med begäran om utfärdande av kungörelse för ordnandet av handeln med ost; och yttrade därvid:

Herr Nilsson i Antnäs: Herr talman! Då vi väckte denna motion, visste vi icke, att Kungl. Maj:t redan vidtagit åtgärder i samma syfte, som vi påyrkade i motionen. Om vi hade haft kännedom om detta, hade vi säkerligen icke besvärat kammaren och riksdagen. Förhållandena på ostmarknaden synas oss emellertid vara sådana, att något måste åtgöras och det med det allra snaraste. Såväl konsumenternas som de lojala tillverkarnas intressen böra genom särskilda förordningar tillgodose och skyddas. Då emellertid en sådan åtgärd enligt utskottet av allt att döma redan är i görningen, men då man ändå ingenting vet med bestämdhet, hade jag nästan lust att göra ett par frågor. Nu är det ju så, att herr statsrådet icke är närvarande här i kammaren, men jag har alldeles nyss sett statssekreteraren herr Sköld här, och jag kanske kunde få framställa dessa frågor ändå och av honom få en antydning om hur saken ligger till.

Jag skulle då vilja fråga: Hur snart ha vi att förvänta införandet av kungörelse angående kontroll över handeln med ost? Och vidare: Kommer statsrådet vid utarbetandet av denna kungörelse att taga nödig hänsyn även till producenternas berättigade intressen?

Jag vill särskilt trycka på den sista frågan, ty utskottets yttrande ger mig anledning därtill. Utskottet säger nämligen, att »utskottet finner det för sin del lämpligt, att bestämmelser angående försäljning av ost utfärdas till skydd för konsumenternas berättigade intressen». Jag skall vara ärlig och tala öppet härvidlag och säga, att när vi väckte denna motion, var det icke mest direkt för tillgodoseende av konsumenternas intressen utan fastmera för att tillgodose producenternas berättigade intressen på detta område. Om emellertid dessa producenternas berättigade intressen bliva vederbörligen tillvaratagna, är den givna följden därutav, att även konsumenternas intressen bliva tillvaratagna.

Herr talman! Jag har icke något yrkande. Jag skall tills vidare nöja mig med vad jag nu har sagt. Det är möjligt, att jag senare kan få anledning att återkomma.

Herr Sköld: Herr talman! Med anledning av de båda frågor, som herr Nilsson i Antnäs här framställde till mig, skall jag be att få anföra följande.

Under kristiden gjordes åtskilliga framställningar till Kungl. Maj:t om vissa bestämmelser rörande kontrollen över framför allt fetthalten i ost. Dessa framställningar ha varit utremitterade till myndigheterna. De ha återkommit till Kungl. Maj:t på det sättet, att under maj månad 1924 lantbruksstyrelsen av-

givit förslag i ämnet, och däröver har kommerskollegium den 30 december 1924 avgivit utlåtande och samtidigt inkommit med ett självständigt förslag till förordning. Mellan dessa båda myndigheter föreligga stridiga meningar, särskilt vad det gäller ansvaret för överträdelser av den tillämnade förordningen. Med anledning därav har inom jordbruksdepartementet igångsatts utarbetande av ett nytt förslag till förordning i ämnet. Detta arbete har fortskridit rätt långt, och det är sannolikt, att det under den allra närmaste tiden kommer att underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Detta är givetvis vad jag kan säga i denna sak. Jag antar, att herr Nilsson i Antnäs icke menar, att jag skulle kunna svara på de frågor, som han framställde till mig. Jag kan icke bestämma, när Kungl. Maj:t behagar utfärda kungörelse i ämnet, och jag kan icke heller ange vilken ståndpunkt i sakfrågan Kungl. Maj:t kommer att intaga.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

## § 22.

Avgåvos följande motioner, nämligen:

i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition, nr 50, angående försvarsväsendets ordnande, dels ock Kungl. Maj:ts proposition, nr 51, med förslag till värnpliktslag:

- nr 326 och 327, av herr *Holmgren*;
- nr 328, av herr *Bernström*;
- nr 329, av herr *Olsson* i Broberg *m. fl.*;
- nr 330—341, av herr *Jeppsson*;
- nr 342, av herr *Johanson* i Huskvarna *m. fl.*;
- nr 343, av herr *Lindman m. fl.*;
- nr 344, av herr *Lindman*;
- nr 345 och 346, av herr *Lindman m. fl.*;
- nr 347, av herr *Jönsson* i Revinge;
- nr 348 och 349, av herr *Nilsson* i Antnäs *m. fl.*;
- nr 350, av herr förste vice talmannen *Hamilton m. fl.*;
- nr 351, av herrar *Osberg* och *Röing*;
- nr 352, av herr *Osberg*;
- nr 353, av herrar *Holmström* i Gävle och *Bäcklund*;
- nr 354 och 355, av herr *Holmström* i Gävle;
- nr 356, av herr *Mosesson*;
- nr 357, av herr *Anderson* i Storegården *m. fl.*;
- nr 358, av herr *Olovson* i Västerås;
- nr 359, av herr *Kristensson* i Göteborg;
- nr 360, av herrar *Järte* och *Bernström*;
- nr 361—363, av herr *Bäcklund*;
- nr 364—367, av herr *Samuelsson m. fl.*; och
- nr 368, av herr *Hedin m. fl.*;

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 95, med förslag till allmänt resereglemente:

- nr 369, av herrar *Bränberg* och *Mårtenson*;

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 126, angående befrielse för N. A. Svanberg och P. Larsson från viss skadeståndsskyldighet:

- nr 370, av herr *Olofsson* i Digernäs; samt

Ang.  
ordnandet av  
handeln med  
ost.  
(Forts.)

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 91, med förslag till lag om ändrad lydelse av 14 § i lagen den 30 juni 1913 om allmän pensionsförsäkring:

nr 371, av herrar *Johansson* i Edsbyn och *Lundén*.

Samtliga avlämnade motioner bordlades.

### § 23.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för förste postiljonen E. G. Samuelsson m. fl. från skyldighet att gälda vissa skadestånds- och ersättningsbelopp; och

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag av postmedel till centralkassan för postpersonalens fackliga och ekonomiska sammanlutningar m. m.

### § 24.

Vidare anmälades och godkändes riksdagens kanslis förslag till delar av riksdagsbeslutet:

nr 1, ingressen;

nr 2, slutmeningen;

nr 3, angående utseende av ledamöter och suppleanter i utrikesnämnden;

nr 4, angående lag om fortsatt tillämpning av lagen den 31 maj 1918 innefattande särskilda bestämmelser angående rätten till inmutning inom vissa län;

nr 5, angående godkännande av ett mellan Sverige och Polen avslutat handels- och sjöfartsavtal;

nr 6, angående förordnanden för revisionssekreteraren Erik Gustaf Geijer och t. f. expeditionschefen C. W. Aschan att vara riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare;

nr 7, om ändrad lydelse av 13 och 25 §§ i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897;

nr 8, angående lag om ändrad utbildningstid för värnpliktiga av 1925 års klass m. m.;

nr 9, angående lag om ändrad tid för fullgörande av repetitionsövning för vissa värnpliktiga;

nr 10, angående lag om ändrad lydelse av 11 kap. 38 § rättegångsbalken;

nr 11, angående val av riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare;

nr 12, angående val av riksdagens militieombudsman och hans efterträdare;

nr 13, om utsträckning av tiden för återutförelse och ansökan om tullrestitution vid återutförelse av vissa varor m. m.;

nr 14, rörande ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genève år 1921 antaget förslag till konvention angående obligatorisk läkarundersökning av barn och unga personer, som användas till arbete ombord å fartyg;

nr 15, angående verkställd granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning;

nr 16, angående verkställd granskning av riksbankens styrelse och förvaltning;

nr 17, angående verkställd granskning av riksgäldskontorets styrelse och förvaltning;

nr 18, angående ändrad lydelse av 72 § riksdagsordningen;

nr 19, angående lag om ändrad lydelse av 10 och 73 §§ i sjömanslagen den 15 juni 1922;

nr 20, rörande ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genève år 1921 antaget förslag till konvention angående minimiålder för eldare och kollämpare ombord å fartyg;

nr 21, angående ändrad lydelse av §§ 60, 65 och 75 riksdagsordningen;

nr 22, angående lag om ändring i vissa delar av lagen den 28 juni 1895 om handelsbolag och enkla bolag m. m.;

nr 23, angående verkställd omröstning över högsta domstolens och regeringsrättens ledamöter;

nr 24, angående ändrad lydelse av § 73 riksdagsordningen;

nr 25, rörande lag angående förfarande vid slakt;

nr 26, angående förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 27 april 1923 angående rätt för Konungen att i visst fall åsätta särskild tullavgift;

nr 27, angående förordning med särskilda bestämmelser om avdrag vid 1926 års taxering till inkomst- och förmögenhetsskatt samt till bevillning av inkomst m. m.;

nr 28, angående bemyndigande för Kungl. Maj:t att besluta i fråga om vissa postavgifter;

nr 29, om höjning av tullsatsen för lösa glas till termosflaskor; och

nr 30, angående godkännande av dels en internationell konvention av den 4 maj 1910 angående bekämpande av den vita slavhandeln och dels en internationell konvention av den 30 september 1921 för undertryckande av handeln med kvinnor och barn.

## § 25.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 10, i anledning av väckt motion om åvägabringande av utredning och förslag angående återgång till majoritetsval i emanskretsar vid val till riksdagens andra kammare;

statsutskottets utlåtanden:

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:t proposition angående vissa ändringar i avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse till lantförsvaret av vissa statens järnvägar tillhöriga markområden;

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare medel för lån till egnahemsbyggnader för statens järnvägars personal vid Notviken och Ulriksdal;

nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av förfallen del av statslån till Slite—Roma järnvägsaktiebolag m. m.; och

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående antalet av ordinarie befattningar såsom byrådirektör vid statens vattenfallsverk;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl., i vad den angår pensions- och indragningsstaterna, jämte i ärendet väckta motioner;

nr 22, i anledning av justitieombudsmannens och militieombudsmannens framställningar om dyrtidstillägg åt befattningshavare vid deras expeditioner m. m.;

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dels säkerheten för ett Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag år 1916 beviljat statslån, dels öck reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuld till staten;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utvidgad pensionering av sjuksköterskor;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsrätt för vissa befattningshavare vid statens uppfostringsanstalter för sinnesslöa; och

nr 27, i anledning av väckt motion om beredande av högre pensioner åt vissa kommunalt eller f. d. kommunalt anställda barnmorskor;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag i anledning av Sveriges anslutning till de internationella konventionerna angående godsbefordring å järnväg samt angående befordring å järnväg av resande och resgods; och

nr 20, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 17 och 22 §§ strafflagen, dels ock en i anledning av propositionen väckt motion;

andra lagutskottets utlåtande, nr 13, i anledning av väckt motion om införande i fattigvårdslagen av bestämmelse om skyldighet för hemortskommun att erlägga ränta å av vistelsekommun till understödstagare utgivet belopp; samt

andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av väckt motion om ändring av gällande bestämmelse rörande barns skolålder.

## § 26.

Justerades protokollsutdrag.

## § 27.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Löfgren</i> i Stockholm	under 14 dagar fr. o. m. den	22 mars,
» <i>Pettersson</i> i Köping	» 5 »	» 22 »
» <i>Olsson</i> i Hov	» 4 »	» 23 »
» <i>Persson</i> i Falla	» 6 »	» 22 »
» <i>Carlsson-Frosterud</i>	» 6 »	» 28 »
» <i>Hammarlund</i>	» 5 »	» 22 »
» <i>Olovson</i> i Västerås	» 2 »	» 22 »
» <i>Månsson</i> i Erlandsro	» 2 »	» 23 »
» <i>Wikström</i>	» 8 »	» 24 »
» <i>Andersson</i> i Rasjön	» 5 »	» 23 »
» <i>Björnberg</i>	» 3 »	» 23 »
» <i>Hedin</i>	» 7 »	» 28 »
» <i>Westman</i>	» 4 »	» 23 »
» <i>Hallén</i>	» 6 »	» 25 »



herr <i>Olsson</i> i Broddbo	under 4 dagar fr. o. m. den 23 mars,
» <i>Pehrsson</i> i Göteborg	» 3 » » » 24 »
» <i>Karlsson</i> i Vadstena	» 3 » » » 22 »
» <i>Persson</i> i Trången	» 3 » » » 23 » och
» <i>Holmberg</i>	» 7 » » » 21 »

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,13 e. m.

In fidem  
*Per Cronvall.*