

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1926.

Första kammaren.

Nr 32.

Onsdagen den 5 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 183, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 11 juli 1924 angående postgiro-rörelse;

nr 184, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avlönings- och pensionsförmåner för personal vid Kävlinge—Sjöbo järnväg, som vid statens övertagande av nämnda järnväg övergått i statens järnvägars tjänst, i vad angår pensionsförmåner;

nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt provisoriskt ordnande av den militära pensioneringen; samt

nr 186, i anledning av väckt motion om understöd.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden nr 7 och 8.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 104, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel jämte i ämnet väckta motioner.

*Ang. för-
delningen av
automobil-
skattemedel.*

Uti en till riksdagen den 20 februari 1926 avlåten proposition, nr 170, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen att antaga med propositionen framlagt förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.

Till utskottets behandling hade jämväl hänvisats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

dels två lika lydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 272, av herr *C. Boberg* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 396, av herr *N. Månsson* i Erlandsro m. fl.;

dels två lika lydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 273, av herrar *A. Ingeström* och *E. Larson* samt den andra inom andra kammaren, nr 397, av herrar *O. Jeppsson* och *E. Björnberg*;

dels en inom andra kammaren av herr *P. Bergström* i Bäckland väckt motion, nr 392;

Första kammarens protokoll 1926. Nr 32.

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

dels en inom andra kammaren av herrar *K. A. Ryberg* och *G. Johanson* i Hallagården väckt motion, nr 395;

dels en inom andra kammaren av herrar *E. G. Eriksson* i Västbro och *A. Lindgren* väckt motion, nr 398;

dels ock slutligen en inom andra kammaren av herrar *L. A. Schill* och *A. W. Lundén* väckt motion, nr 399.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och i anledning av de av herrar *Boberg m. fl.* och *Månsson* i Erlandsro m. fl. väckta motionerna (I: 272 och II: 396) ävensom med avslag å de av herrar *Ingeström* och *E. Larson*, *Bergström* i Bäckland, *Ryberg* och *Johanson* i Hallagården, *Jeppsson* och *E. Björnberg*, *Eriksson* i Västbro och *Lindgren* samt *Schill* och *Lundén* väckta motionerna (I: 273 samt II: 392, 395, 397, 398 och 399), måtte

a) antaga i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 20 februari 1926 intagna, riksdagens prövning underställda förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel;

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i vad mån bidrag av automobilskattemedel borde utgå jämväl för vägväsendet inom köpingar och vissa andra stadsliknande samhällen samt om framläggande för riksdagen av det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde giva anledning.

Reservation hade avgivits av herrar *S. H. Kvarnzelius*, *C. I. Asplund*, *J. B. Johansson* i Fredrikslund och *O. Olsson* i Kullenbergstorp, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de av herrar *Boberg m. fl.*, *Bergström* i Bäckland, *Månsson* i Erlandsro m. fl. samt *Schill* och *Lundén* i ämnet väckta motionerna (I: 272 och II: 392, 396 och 399) ävensom med avslag å de av herrar *Ingeström* och *E. Larson*, *Ryberg* och *Johanson* i Hallagården, *Jeppsson* och *Björnberg* samt *Eriksson* i Västbro och *Lindgren* väckta motionerna (I: 273 samt II: 395, 397 och 398), måtte

a) med förklarande, att Kungl. Maj:ts förslag i ämnet icke kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, för sin del antaga vid reservationen såsom bilaga A fogat förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel;

b) i skrivelse — — — — — giva anledning.

3 § 1 mom. a) i det av utskottet tillstyrkta förslaget till förordning om fördelning av automobilskattemedel var så lydande:

Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med en tiondel av distriktets verkliga kostnad under året näst före det, varunder automobilskattemedlen influtit, för vägunderhåll och vinterväghållning, därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg. Sådant bidrag utgår dock icke, med mindre vägunderhållet hela det år, varunder automobilskattemedlen influtit, ålegat vägkassan; och skall bidraget, där vägunderhållet ej jämväl hela det därförut förflutna året ålegat vägkassan, såvitt angår vägunderhållet beräknas å den jämlikt 46 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet uppskattade kostnaden.

Till grund för beräklandet av ovan berörda verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper. Försummar väghållningsdistrikt att förebringa nöjaktig utredning om storleken av samma kostnad, må, i den ordning Konungen bestämmer, väghållningsdistriktets rätt till nu omnämmt bidrag förklaras förverkad.

Motsvarande del av det av reservanterna framlagda förordningsförslaget lydde:

Till väghållningsdistrikt, vars vägar helt eller delvis övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med en tiondel av distriktets verkliga kostnad under året näst före det, varunder automobilskattemedlen influtit, för vägunderhåll och vinterväghållning å sålunda övertagna vägar. Hava distriktets samtliga vägar övertagits, må i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg. Sådant bidrag utgår dock icke, med mindre vägunderhållet hela det år, varunder automobilskattemedlen influtit, ålegat vägkassan; och skall bidraget, där vägunderhållet ej jämväl hela det därförut förflutna året ålegat vägkassan, såvitt angår vägunderhållet beräknas å den jämlikt 46 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet uppskattade kostnaden.

Till grund för beräkandet av ovan berörda verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper. Beträffande väghållningsdistrikt, som endast delvis övertagit distriktets vägar till underhåll av vägkassan, skola räkenskaperna vara så förda, att härav framgår huru stor del av distriktets kostnader för vägunderhåll, som belöper å till underhåll av vägkassan övertagna vägsträckor, ävensom för vinterväghållning.

Försummar väghållningsdistrikt att förebringa nöjaktig utredning om storleken av samma kostnad, må, i den ordning Konungen bestämmer, väghållningsdistriktets rätt till nu omförmält bidrag förklaras förverkad.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr greve och talman! I det utlåtande, som här föreligger till behandling, hava skiljaktiga meningar varit rådande inom statsutskottet. Jag har för min del anslutit mig till den uppfattning, som tagit sig uttryck i den vid utlåtandet avgivna reservationen.

I själva huvudfrågan skilja sig icke majoriteten och minoriteten. Ingen skiljaktighet föreligger i fråga om bestämmelsen, att bidrag av automobilskattemedel skall utgå med 10 procent av näst föregående års vägunderhållskostnad, såsom i den kungl. propositionen föreslagits. Vi äro också ense därom, att sådant bidrag icke skall utgå för de vägar, som underhållas in natura av väghållarna. Men utskottet och reservanterna skilja sig åt i fråga om de villkor, den kungl. propositionen uppställer för delaktigheten, eller att dessa bidrag av automobilskattemedel endast skola tillkomma de vägdistrikt, där samtliga vägar inom distriktet äro överförda till underhåll direkt av vägkassan. Denna bestämmelse hava vi, som anslutit oss till reservationen, icke ansett vara rättvis och icke heller förenad med billighet. Det finns nämligen också vägdistrikt som överfört vissa vägar, huvudvägarna, till underhåll av vägkassorna, och sådana vägdistrikt anse vi böra äga rätt att till dessa vägar erhålla det nu nämnda bidraget av automobilskattemedel. Även om sådant medgivande skulle lämnas, tjänar ju detta vägkassans partiella övertagande av vägunderhållet inom distriktet i alla fall det syfte, som propositionen bygger på, nämligen att man skall komma till ett rationellt vägunderhåll. Dessa distrikt ha låtit vissa av vägarna, de stora stråkvägarna, sålunda övertagas, och det finns distrikt, som på detta sätt låtit närmare hälften av vägunderhållstugan övertagas av vägkassan. Detta övertagande tjänar samma syfte, som det, som ligger till grund för propositionen, nämligen att komma fram till ett rationellt vägunderhåll. Det synes oss rättvist, att dessa vägdistrikt få samma rätt som de vägdistrikt, vilkas vägkassor helt övertagit vägunderhållet. Det har också förefallit reservanterna möjligt, att deras förslag kanske på ännu bättre sätt skall medverka till uppnåendet av det rationella vägunderhåll, som propositionen syftar att nå, ty inom de väghållningsdistrikt, som icke övertagit någon del av sina vägar, utan som fortfarande hava kvar det gamla systemet,

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.

(Forts.)

med underhåll in natura, blir det sedermera lättare att förmå distrikten att övergå till ett rationellt vägunderhåll och att således uppnå samma önskemål som satsrådet i propositionen pekat på.

Det förhåller sig nämligen så, att av rikets samtliga 379 väghållningsdistrikt hava 215 helt övertagit vägunderhållet på vägkassan. 71 vägdistrikt hava övertagit vägunderhållet partiellt, under det att 93 vägdistrikt icke övertagit någon väg till underhåll av vägkassan, utan står kvar på det gamla naturaunderhållet. Det har syns reservanterna, som om dessa 71 vägdistrikt, vilka partiellt övertagit vägunderhållet på vägkassan, arbeta efter samma principer och i samma riktning som de distrikt, vilka helt övertagit vägunderhållet. De gå visserligen fram försiktigare, och det är ur ekonomisk synpunkt mycket prisvärt, ty det råder mycket delade meningar, huruvida det kan vara ekonomiskt riktigt, att vägdistriktet övertager en del småvägar inom distriktet direkt på vägkassan. Och fråga är, om icke den försiktigaste lösningen är detta partiella framtågande mot vägkassans övertagande av underhållet. Såsom jag nämnde, finns det icke mindre än 93 väghållningsdistrikt, som fortfarande stå kvar på det gamla naturaunderhållet av vägarna, och jag tror, att dessa distrikt gå lättare över till att övertaga de stora huvudvägarna, om möjlighet här öppnas för dem att till dessa vägar få av automobilskattemedel ett bidrag på 10 procent av den verkliga underhållskostnaden, såsom föreslaget är för de vägdistrikt, vilka helt övertagit sitt vägunderhåll på vägkassan. I reservation att det ansetts svårt att kunna särskilja förvaltningskostnaden för de vägar, som direkt överförts till vägkassan, således icke till sådana vägar som stå kvar på naturaunderhållet. Reservanterna önska således tillämpning av samma princip, som gäller för de vägdistrikt, där vägarna helt övertagits av vägkassan. Bidraget skall utgå till vägunderhåll och för vinterväghållning, men däremot få distrikten icke något bidrag till förvaltningskostnaden, därför att det ansetts svårt att kunna särskilja förvaltningskostnaden för de vägar som underhållas in natura, och övriga vägar. De vägdistrikt, som enligt utskottsmajoritetens förslag skulle få del av automobilskattemedel, förlora ingenting på om reservanternas förslag bifalles, ty de få sina 10 procent i alla fall. Men däremot är det en uppenbar orättvisa, att de vägdistrikt, som, låt vara, endast delvis arbeta efter samma principer, icke skola få detta bidrag till de vägar, de övertagit till underhåll av distriktets vägkassa. Det har också i de avgivna yttrandena av åtskilliga länsstyrelser tillstyrkts just sådana anordningar som reservanterna föreslagit, och jag vågar påstå, att ingens rätt trädes för nära, ifall reservanternas förslag skulle bli riksdagens beslut. Det går nämligen mycket lätt att i räkenskaperna särskilja kostnaden för underhållet av dessa vägar, ty det är ju blott att lägga upp ett särskilt konto för de vägar, som underhållas direkt av vägkassan. Då vidare ansökningarna om bilskattemedel skola göras hos Kungl. Maj:t och räkenskaperna där skola granskas, är det mycket lätt att utöva den kontroll, som här är erforderlig.

Jag ber att få fästa uppmärksamheten på att av misstag hava två bilagor kommit att bifogas utskottets betänkande. Endast den sista av de båda bilagorna, den som återfinnes på sidan 10, hänför sig till den av herrar Kvarnzelius med flera avgivna reservationen, till vilken jag, herr talman, med dessa ord ber att få yrka bifall.

Herr statsrådet **Larsson**: Herr talman! Såsom kammaren torde ha funnit, har Kungl. Maj:ts föreliggande förslag utarbetats på grundval av den utredning, som verkställdes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt särskilt tillkallade sakkunniga. Dessa sakkunniga hava utgjorts av ledamöterna av första kammaren herrar Frändén, Nilsson i Gränebo och von Sneidern samt ledamöterna av andra kammaren herrar Anderson i Råstock och Andersson i Rasjön.

Nu har Kungl. Maj:t i vad angår den del av förslaget, som reservanterna hava riktat sig mot, följt de sakkunniga.

Reservanterna anföra emellertid ett flertal länsstyrelser's yttranden som stöd för sitt förslag, att även de vägdistrikt, där vägkassorna endast delvis övertagit vägunderhållet, skulle få del av denna extra tilldelning av automobilskattemedel, som nu ifrågasättes skola uppgå till 10 procent av den sammanlagda vägunderhållskostnaden. Reservanterna säga nämligen: »Såsom är ett flertal länsstyrelser framhållits, torde nämligen skäl saknas att från bidrags åtnjutande utestänga väghållningsdistrikt, som övertagit exempelvis allenast genomlöpande större stråkvägar.» Den förste ärade talaren underströk också detta. Jag ber emellertid att få fästa uppmärksamheten vid det förhållandet, att detta »flertal» länsstyrelser, som skulle ha tillstyrkt den anordning, reservanterna hava förordat, inskränker sig till summa tre, nämligen länsstyrelserna i Uppsala län, Jönköpings län och Malmöhus län. Utav dessa länsstyrelser är det två, som i princip avstyrkt förslaget. Länsstyrelsen i Uppsala län anser det vara principiellt oriktigt att överhuvud bevilja automobilskattemedel till fördelning på sätt som föreslagits i den kungl. propositionen, och länsstyrelsen i Malmöhus län avstyrker förslaget i dess helhet. Detta är således det stöd, som reservanterna kunna hämta av länsstyrelsernas uttalanden. Däremot hava samtliga övriga 21 länsstyrelser i sina yttranden dels tillstyrkt de sakkunnigas förslag, dels lämnat detsamma utan erinran och dels också särskilt understrukit vad de sakkunniga framhållit beträffande vikten av att denna extra tilldelning av automobilskattemedel för vägunderhållet skulle få utgå endast till sådana vägdistrikt, där vägkassorna helt övertagit vägunderhållet. Jag skall, herr talman, tillåta mig att läsa upp vad tre av de 21 länsstyrelserna anfört. Jag tager då först länsstyrelsen i Norrbottens län som yttrat: »Att de automatiskt utgående bidragen uteslutande förbehållas de väghållningsdistrikt, som helt övertagit underhållet på vägkassan, står i god överensstämmelse med vad som för närvarande gäller beträffande underhållsbidrag av automobilskattemedel, och denna anordning torde bli en kraftig sporre för de distrikt, som fasthålla vid den gamla ordningen, att snarast övergå till ett mera tidsenligt underhållssystem.» Länsstyrelsen i Örebro län yttrar sig i samma riktning. Det heter i dess utlåtande: »Det synes också välbetänkt, att denna särskilda ersättning må utgå allenast till sådana distrikt, vilka övertagit samtliga vägar till underhåll medelst vägkassan, då det ur synpunkten av ett fullgott underhåll måste anses synnerligen önskvärt, att så äger rum och att förhandenvaron av en dylik förmån otvivelaktigt kommer att påskynda denna önskvärda utveckling.» Slutligen skall jag tillåta mig att citera vad länsstyrelsen i Hallands län yttrar. Den säger följande: »Länsstyrelsen anser det ytterst viktigt, att dylikt bidrag icke må tillkomma andra än de distrikt, som helt övertagit vägunderhållet på vägkassan, och där alltså den verkliga kostnaden kan verifieras. Genom den förmån, som härigenom beredes dessa distrikt, kan det förväntas, att benägenheten till att övergå till denna rationellare metod för väghållning kommer att ökas.»

Av de avgivna yttrandena ser man alltså, att det stora flertalet länsstyrelser, såsom jag nämnde icke mindre än 21 stycken, icke haft någon erinran att göra mot de sakkunnigas förslag i denna del. Vidare framgår också av de citerade yttrandena, att en del av länsstyrelserna starkt understrukit det riktiga i att bidraget endast bör tillkomma sådana distrikt, där vägkassan helt har övertagit vägunderhållet. Ett skäl för denna mening är naturligtvis också, att det skall bli möjligt för de kontrollerande myndigheterna att tillse, att dessa bidrag verkligen komma att användas för det avsedda ändamålet. Nu säga visserligen reservanterna, att det icke kommer att möta någon svårighet att särskilja bokföringen på det sätt, att en sådan kontroll blir möjlig. Ja, mot den

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

Ang. för-
delningen av
automobil-
skattemedel.

(Forts.)

av reservanternas uttalade uppfattningen står likväl en hel del länsstyrelsers uppfattning och jämväl uppfattningen hos de sakkunniga, som haft att förbereda detta ärende.

Vidare tror jag i olikhet mot den förste ärade talaren, att det nog är och blir nog också på det sättet, att om man håller fast vid, att dessa bidrag endast skola tillkomma sådana distrikt, som helt hava övertagit vägunderhållet, så kommer detta att verka i den riktning, länsstyrelserna ansett vara den riktiga, nämligen att man så småningom kommer fram till, att samtliga vägdistrikt övertaga vägunderhållet i sin helhet, och att man sålunda på det sättet når fram till ett mera rationellt vägunderhåll. Jag tror även, att det är mycket bättre, att man försöker här komma fram på frivillighetens väg än att man tillgriper lagstiftningen för att få bort naturaunderhållet. Det har ju visat sig — den siste ärade talaren anförde siffror ur propositionen, som ge vid handen, hur det ställer sig — att vägdistrikten allt mer och mer övergå till att helt övertaga vägunderhållet och ombesörja detta genom vägkassan.

Slutligen bör jag också erinra om att de distrikt, som endast delvis övertagit vägunderhållet, ingalunda äro uteslutna från bidrag av automobilskattemedel. Gällande författningar och bestämmelser i ämnet medge ju, att dessa, som hava övertagit endast vissa starkt trafikerade vägar till underhåll på sina vägkassar, kunna få bidrag av automobilskattemedel jämväl för underhåll av dessa vägar.

Då förhållandena äro sådana, tror jag för min del, att det är den bästa lösningen, om riksdagen här följer Kungl. Maj:t och således bifaller utskottets förslag.

Herr Rooth: Herr greve och talman! Jag förutsätter, att Kungl. Maj:t med det föreliggande förslaget velat understödja de vägdistrikt, som övergått till ett rationellt vägunderhåll. Detta anser jag riktigt och rättvist. Då naturavghållarna på grund av biltrafiken nödgats att helt lämna vägunderhållet från sig och därmed tvungits in på ett för dem dyrbarare vägunderhåll, böra också dessa vägdistrikt framför andra komma i åtnjutande av bilskattemedlen. Det kan icke vara lämpligt, att bilskattemedel även utslås på naturavghållarna, ty därmed erhåller man ingen garanti för vägunderhållets förbättring. Reservanternas hava själva icke kunnat dölja, vilka svårigheter, som möta, om man skulle ge sig in på ett sådant förfarande. Såsom herr statsrådet också erinrade, kan man icke från motsatta sidan med fog påstå, att, om man nu går på statsutskottets och Kungl. Maj:ts förslag, någon orättvisa därigenom begås mot de väghållare, som icke helt övertagit vägunderhållet inom sina distrikt. Det finns nämligen, såsom herr statsrådet också tillkännagav, i lagen inrymd en bestämmelse, att sådana väghållningsdistrikt kunna i annan form erhålla understöd för de vägar, som äro särskilt hårt belastade av automobiltrafik.

Jag ber även att få säga, att ett bifall till reservationen skulle innebära, att riksdagen nu tager avstånd från ett beslut, som riksdagen tidigare med stor majoritet gått in för, nämligen att bilskattemedlen icke skola användas på annat sätt än Kungl. Maj:t nu föreslagit. Statsutskottets utlåtande är också, såsom synes, i det närmaste enhälligt.

Jag ber, herr greve och talman, att få yrka bifall till förevarande utlåtande.

Greve Spens: Herr greve och talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

För det län, som jag representerar, och även för flera andra län är det av stor betydelse, att icke utskottets förslag antages. Inom Jönköpings län hava väghållningsdistrikten endast övertagit underhållet av huvudvägarna, vägarna som gå närmast större samhällen och städer eller också närmast industri-

centra, d. v. s. väghållningsdistriktet hava övertagit de mest befarna automobilvägarna. Länet, som är mycket vidsträckt och till stora delar glest befolkat, har, relativt sett, ett rikt utvecklat vägnät. När väglagen av år 1891 började tillämpas, så ingingo i Jönköpings län såsom bygdevägar ett stort antal sockenvägar, vilka i allmänhet icke äro av så stor betydelse såsom allmänna vägar som bygdevägar i övrigt. Det är således en stor del av de allmänna vägarna inom länet, som utgöres av mindre vägar, vilka ganska litet befaras med motorfordon, och som tekniskt sett kunna iståndsättas och underhållas på ett helt annat sätt än de större och mera befarna vägarna. För de med automobil mest befarna vägar äro också automobilskattemedlen huvudsakligen avsedda. De mindre vägar kunna på många håll billigast och bäst såsom hittills underhållas av de fastighetsägare, som bo i närheten av dessa vägar, och som ha det största intresset av att de hållas i gott skick. Om vägkassan övertar samtliga vägar inom distriktet till underhåll, så blir detta på många orter väsentligen dyrare än om endast de mest befarna automobilvägar övertagas av vägkassan. Därtill kommer, att det alltid blir mera kännbart för jordbrukarna att betala kontant än att utgöra underhållet in natura. De mindre och med automobil relativt litet befarna vägar kunna jordbrukarna nöjaktigt underhålla på för dem lägliga tider. Inom Jönköpings län hysa såväl väghållningsskyldige som länsstyrelsen och vägkonsulenten den bestämda uppfattningen, att åtminstone till en början endast huvudvägarna och i övrigt de med automobil mest befarna vägar böra övertagas till underhåll av vägkassan. Enligt den kungl. propositionen och såsom förut under diskussionen erinrats, hava 71 väghållningsdistrikt endast delvis övertagit väghållningen. Det vore för dessa mycket hårt om de, såsom nu föreslagits, skulle för sin sparsamhet och sin försiktighet straffas med att icke bli delaktiga av det ifrågavarande bidraget på 10 procent av vägunderhållskostnaden, vilket bidrag dock liksom automobilskatten i dess helhet är avsett för underhåll av de egentliga, d. v. s. mest befarna automobilvägar, och dessa vägar ha ju övertagits till underhåll även av de 71 omnämnda distrikten.

Nu har herr statsrådet yttrat, och även herr Rooth har understrukt detta, att de distrikt, som icke övertagit samtliga vägar, icke äro uteslutna från att få del av bilskattemedlen till vägunderhållet. Nej, det är visserligen sant, men de få icke med av dessa 10 procent, och de få således betydligt mindre av bilskattemedlen än de andra väghållningsdistrikten. Om utskottets förslag bifalles, tvingas de väghållningsdistrikt, som nu övertagit endast en del av de allmänna vägar, att övertaga samtliga, ehuru detta enligt beräkningar av väghållningsdistriktet är oekonomiskt. Utskottsmajoriteten säger kategoriskt, att vägkassans fullständiga övertagande av vägunderhållet bör betraktas som en nödvändig garanti för att underhållsbidraget skall bliva till avsedd nytta för vägväsendet. Detta upprepades också av herr kommunikationsministern, men något bevis därför har icke anförts. Kommunikationsministern tillade även, att några länsstyrelser anförde, att det skall uppstå svårigheter att i räkenskapsföringen skilja mellan de olika vägar i väghållningsdistriktet, när det gällde tilldelningen av dessa 10 procent. Denna anmärkning kan måhända ha varit riktig, om det gällt de hittillsvarande förhållandena, men från och med nästa år, då denna lag först skulle träda i kraft, kommer en ny räkenskapsföring att tillämpas inom väghållningsdistriktet, och med denna uppstår icke någon svårighet att avgöra, vilka kostnader de väghållningsdistrikt, som endast övertagit en del av väghållningen, böra kunna lägga till grund för beräkningen av sin begäran om bidrag. För säkerhets skull hava ju även reservanterna föreslagit, att ersättning för förvaltningskostnaden icke skall utgå till de distrikt, som endast delvis övertagit vägunderhållet.

På grund av det nu anförda anser jag för min del, att man icke bör gå tvångs-

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

vis till väga utan låta väghållningens övertagande av vägkassorna utveckla sig steg för steg eller genast helt och hållet, allteftersom det på varje ort befinnes fördelaktigt, ty därmed vinner man i längden mest. De ekonomiska förhållandena i landet äro även sådana, att man bör gå försiktigt fram, då det gäller att ålägga folket ökade skattebördor. Jag vill ännu en gång påpeka svårigheten för väghållarna att erlægga kontant vägskatt mot att i stället få utgöra vägunderhållet i natura. Herr Rooth har också medgivit, att det ställer sig dyrare för vägdistriktet att övertaga hela vägunderhållet. Så föllo åtminstone hans ord.

Det är också alldeles riktigt, såsom herr J. B. Johansson framhöll, att ingens rätt trädres för nära, om även de distrikt, som endast delvis övertagit väghållningen, få vara med och erhålla dessa 10 procent, och det kommer därigenom säkerligen att bli lättare att förmå en del av de distrikt, som alls icke övertagit något av vägunderhållet, att övertaga någon del därav. Jag tror sålunda, att väghållningen och automobiltrafiken komma att vinna på ett bifall till reservationen, till vilken jag, herr talman, såsom nämnt, yrkar bifall.

Herr Hammarskjöld, Hjalmar: Herr greve och talman, mina herrar! Det kan råda olika meningar därom, huruvida det är lämpligt eller ens rättvist att använda automobilskattemedel, som inflyta genom automobilägarnas bidrag, såsom bidrag till vägunderhållet utan avseende på den större eller mindre utsträckning, vari de särskilda vägarna användas till automobiltrafik, och utan avseende därpå, om en viss väg till och med är förbjuden för automobiltrafik. Emellertid föreligger med avseende å den frågan ingen meningsskiljaktighet inom statsutskottet, och jag har därför icke någon anledning att uppehålla mig därvid. Icke heller tycks det numera råda någon meningsskiljaktighet därom, att ett sådant extra bidrag till vägunderhåll icke bör utgå till natura-vägunderhåll, utan endast utgå till väghållningsdistrikt, som övertagit vägunderhållet genom vägkassan. Åtminstone är jag för min del mycket livligt övertygad om riktigheten av denna uppfattning, detta dels av inre skäl och rättviseskäl, men dels också därför, att möjligheten att få bidrag av automobilskattemedel utgör ett mäktigt incitament till att övergå till det önskvärda underhållet av vägarna genom vägkassan. Den skiljaktighet, som föreligger mellan utskottets majoritet och reservanterna, rör endast den frågan, huruvida det skall förutsättas, att för att ett väghållningsdistrikt skall få detta tioprocentbidrag av automobilskattemedel distriktet skall övertaga *samtliga* vägar eller om det är tillräckligt att övertaga *vissa* vägar, i vilket senare fall bidraget givetvis endast skulle räknas på kostnaden för de till underhåll övertagna vägarna.

Jag nämnde nyss, att utsikten till att få de tio procentens bidrag av automobilskattemedel utgör ett mäktigt incitament till att vägkassorna övertaga vägunderhållet, och vore det nu så, att det vore önskvärt eller nödvändigt, att vägarna i sin helhet övertoges av vägkassorna, så skulle ju detta incitament böra få den karaktären, att bidrag av automobilskattemedel icke skulle lämnas, om icke samtliga vägar övertagits. Nu är det emellertid icke så. Efter mitt förmenande skulle det både vara oberättigat och irrationellt att genom bestämmelser om rätt till andel i automobilskattemedlen framtvinga ett övertagande av samtliga vägar, när ett sådant övertagande icke av andra grunder är påkallat. Under de år, som jag sysselsatt mig med denna fråga, har jag ständigt hyst och hyser fortfarande den uppfattningen, att om det också i allmänhet är önskvärt och riktigt, att samtliga vägar inom ett väghållningsdistrikt på en gång övertagas till underhåll av vägkassan, så finnes det talrika fall, då detta icke gäller. Det finns talrika fall, då det är fråga om avlägsnare och föga befarna vägar, där naturaunderhållet är i alla avseenden lämpligare, där naturaunderhållet är fullkomligt tillräckligt för att uppehålla vägarnas

beskaffenhet och dessutom ställer sig både bekvämare och billigare, än om man skulle överlämna administrationen till vägkassan.

Under sådana förhållanden kan jag givetvis icke vara med om, att man genom att bestämma ett sådant villkor för de tio procentens erhållande framtvingar ett övertagande av samtliga vägar, då detta icke önskas av de närmast intresserade i orten och icke heller ur olika synpunkter, ekonomiska synpunkter och lämplighetssynpunkter i allmänhet, är påkallat. Därför, herr greve och talman, yrkar jag bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Kvarnzelius, Asplund, Martin Svensson, Vrang* och *Nils Anton Nilsson*.

Herr Nilsson, Petrus: Herr greve och talman! Såsom förut nämnts har av landets 379 vägdistrikt 215 överlåtit vägunderhållet på vägkassan, 71 ha överlämnat det partiellt, och i endast 93 utföres det enligt det gamla systemet, helt med s. k. naturaunderhåll. Vägunderhållet har alltså under senare åren i stor utsträckning överflyttats på vägkassorna och det torde vara svårt att under dessa övergångsår från naturaunderhåll till underhåll medelst vägkassan finna fullt rättvisa och tillämpliga grunder för automobilskattemedlens fördelning. Utskottet har emellertid tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag till fördelning av automobilskattemedlen, enligt vilket generellt skall utdelas 10 procent till underhållskostnader, såväl för sommar- som vinterunderhåll, inklusive förvaltningskostnader, till de vägdistrikt, som helt överlåtit vägunderhållet på vägkassan. I den delen råda inga skiljaktiga meningar, och jag anser detta förslag vara en förbättring i jämförelse med vad som hittills tillämpats. Det är endast huruvida dessa 10 procent skola utdelas såväl till de vägdistrikt, som helt övertagit vägunderhållet, som till de vägdistrikt, som endast övertagit underhållet partiellt, varom råda skilda meningar. Även om man kan säga, att det kan ligga rättvisa i, att också de vägdistrikt, som icke helt överlåtit underhållet till vägkassan, erhålla 10 procent för de vägar, vilka de övertagit, så tror jag, att det stöter på praktiska svårigheter vid tillämpningen, vartill jag senare skall komma. Därtill får man även taga i betraktande, att om övertagandet av vägunderhållet medelst vägkassan under den närmaste tiden kommer att ske i samma takt som under det sist förflutna året, så torde det ej dröja allt för länge förrän de flesta av nu återstående distrikt överflyttat vägunderhållet på vägkassan. Dessa förhållanden måste bli va vägledande vid beslut i denna fråga, och man bör se framåt och tänka efter, hur det kommer att gestalta sig under de närmast kommande åren beträffande denna sak, och då jag för min del förutser, att vägunderhållet i huvudsak kommer att ske medelst vägkassan, så måste jag också ta ståndpunkt till denna fråga med hänsyn därtill.

Det är inte bara utsikten att erhålla bidrag av automobilskattemedlen, som föranlett vägdistrikten att överlåta underhållet på vägkassan, utan det är den stora svårigheten för de väghållningsskyldiga att med den nuvarande starka automobiltrafiken hålla vägarna i tillfredsställande skick. Det behövs ständig tillsyn och ofta skeende underhåll, om vägarna ej skola bli gropiga och sönderkörda. Det är alltså denna orsak mera än möjligheten att erhålla bidrag av bilskattemedlen, som givit anledning till denna överflyttning av underhållet till vägkassan. Om nu även de vägdistrikt, som delvis övertagit underhållet, skulle erhålla bidrag efter nu föreslagna grunder med tio procent, är det ju givet, att de måste visa kostnaderna för de vägar, för vilka de övertagit underhållet. De måste således skilja bokföringen för dessa vägar från vägdistriktets övriga bokföring för att kunna visa, vad den verkliga kostnaden för dessa vägar uppgår till. Redan detta är en praktisk olägenhet, varförutom

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.

(Forts.)

det givetvis är svårt för ett vägdistrikt att uppdelat vägunderhållet, så att det blir rättvist och rationellt fördelat på de väghållningsskyldiga, där vägunderhållet delvis sker in natura och delvis med kontanta medel av vägkassan. Om det till exempel gäller skogsvägar och smärre vägar, som underhållas in natura, är det nästan omöjligt att på dessa vägar ge samtliga vägdistriktets jordbruksfastigheter en väglott att underhålla, enär i många fall avståndet från fastigheten till den väglott, som skulle underhållas, bleve allt för stort. Skulle man återigen låta dem, som förut skött underhållet på dessa vägar, fortfarande bestrida detsamma, så finge man på de fastigheterna, som befrias från naturaunderhållet, lägga så mycket större kontant utdebitering. Det bleve svårt att under en lång tidsperiod göra en rättvis fördelning av vägbördan på dessa underhållsskyldiga. Jag tror, att redan detta skall visa, att ett sådant system blir mycket svårt att i längden rättvist uppehålla, ty det torde bli mycket svårt att rättvist fördela väghållningsbördan de olika jordbruksfastigheterna emellan inom ett och samma väghållningsdistrikt. Detta har varit ett av skälen för mig, då jag icke ansett det lämpligt att befrämja ett sådant system, och jag tror, att det för framtiden skall visa sig mycket svårt att tillämpa det.

Och de vägdistrikt, som övertagit underhållet partiellt, och enligt gällande bestämmelser kunna erhålla och även komma att erhålla bidrag av automobilskattemedel med både tio procent och avsevärt mera av kostnaderna för av dem underhållna vägar, kunna härigenom tillgodoses i samma utsträckning, som genom reservanternas förslag. Av dessa skäl, herr greve och talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr von Sneidern: Herr talman, mina herrar! Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet yttrade, att Kungl. Maj:t i denna del följt särskilda sakkunnigas uppfattning, och han angav också, vilka som i denna egenskap blivit tillkallade inom departementet. Då jag deltagit i dessa arbeten, kan jag för min del säga, att den särskilda stridsfråga, som nu diskuteras, visserligen varit föremål för en ingående diskussion bland de sakkunniga, men den ställning, som de sakkunniga intogo, var även i viss mån påverkad av riksdagens föregående ställningsstagande. Jag vill erinra därom, att vi diskuterade denna fråga ganska ingående under förra riksdagen. Det utskottsutlåtande, som då förelåg, var också från statsutskottet och till detta statsutskottets utlåtande var liksom i dag fogad en reservation. Reservationen gick ut på, att väghållningsdistrikten omedelbart skulle tilldelas ett underhållsbidrag av 15 procent men, märk väl, endast de distrikt, som helt övertagit vägarna. Visserligen förekom i motiveringen till reservationen en del resonemang, som möjligen kunde tolkas som ett förord för att i vissa fall bidrag skulle kunna lämnas även till naturaunderhåll, men det är ju en sida av saken, som man nu helt har övergivit. Går man sedan till utskottsutlåtandet, vilket vann kammarens och riksdagens bifall, så finner man även i dess motivering, att det bidrag till underhåll, som där angavs, var begränsat till de distrikt, som helt övertagit vägunderhållet. Det är sålunda med starkt stöd av den hållning, som riksdagen förra året intog, som de sakkunniga och Kungl. Maj:t gått att intaga sin ställning.

Jag vill nu säga, att den fråga, som vi i dag diskutera, icke har någon så ofantligt stor räckvidd. Jag vill gärna medge, att de, som tala för, att även de distrikt, som delvis ha övertagit vägarna, skola få bidrag, kunna åberopa skäl, som kunna låta nog så starka, men jag skall sedermera komma till de skäl, som dock för mig tala starkare för utskottets linje. Jag vill vidare göra en förberedande anmärkning och det är, att jag har den uppfattningen, att man ingalunda i dessa frågor bör gå alltför dogmatiskt fram. Man bör ingalunda

uteslutande inrikta sig på att omedelbart få fram beslut av vägstyrelserna och vägdistrikten att helt överta vägunderhållet, om det skulle visa sig, att ett starkt motstånd mot en sådan övergång förefinnes. Man kan väl jämkna sig fram på andra linjer, och en sådan linje är givetvis att till en början övertaga endast de viktigare vägarna. Men jag vill säga, att erfarenheten dock visar, att sedan dessa större vägar blivit övertagna, dröjer det icke så länge, innan man i de distrikt, som så gjort, finner det klokast och riktigast, att väggkassan övertar det hela. Det kan då vara frågan om, huruvida detta incitament, varom talats, dessa 10 procent, kunna vara så verksamma, att det av rent praktiska skäl kan vara klokt att gå denna väg. Jag tror dock icke, att så är fallet, men jag anser, att det vore så, om det icke funnes andra vägar, som äro fullt lika verksamma och lämna en möjlighet till en icke obetydligt större hjälp till de distrikt, som till en början taga de större vägarna.

Vid den diskussion, som här fördes förra året, tillät jag mig påpeka, att vissa principiella invändningar kunde göras mot att överhuvud taget lämna ett generellt understöd till viss procent av kostnaderna, och dessa invändningar inneburo, att på så sätt komme automobilskattemedlen att användas för underhåll av vägar, som faktiskt enligt nuvarande bestämmelser icke ha rätt till sådant understöd, vilket ju endast skulle tillkomma mera allmänt trafikerade och av biltrafik särskilt generade vägar. Emellertid har ju den allmänna uppfattningen här inom riksdagen gått i den riktningen, att ett sådant allmänt bidrag bör lämnas, och under årens lopp har en viss förändring i situationen inträtt — förändringar inträda ju mycket hastigt på dessa områden — nämligen att biltrafiken har till den grad utvecklats, att det är ytterst få vägar, som icke i någon mån äro besvärade av biltrafik och få sitt underhåll på så sätt fördyrat. De vägar, som äro helt förbjudna, bli för varje år allt färre och färre, och ävenså är det obestriddigt att kostnaderna för vägunderhållet på grund av biltrafiken ha år efter år alltmer ökats. Man kan således säga, att även om för vissa vägar, som nu skulle få ett bidrag, den ökade kostnaden icke skulle gå till de 10 procenten, så ha på de andra vägarna kostnaderna gått så mycket över 10 procent, att det ena får jämna ut det andra. I realiteten åstadkommes genom denna bestämmelse icke något, som står i strid med de allmänna bestämmelser, som fortfarande gälla för bilskattemedlens användning, allmänna bestämmelser, som jag i och för sig tror vara kloka och riktiga.

Då kan man säga, att när man har den uppfattningen, varför vill man då icke lämna bidrag till de distrikt, som endast delvis övertagit vägarna? Man tänker sig då nämligen, att detta är de mest trafikerade vägarna. Jag vill först göra en liten principiell anmärkning därvidlag och det är, att som denna reservation är skriven, så kommer ett sådant underhållsbidrag att gå icke blott till de vägar, som övertagits av väggkassan enligt 12 § 3:e stycket av väglagen, de vägar alltså, som äro mest trafikerade, utan det går även till de vägar, som väggkassan på något annat sätt kommit att underhålla, sådana vägar, som icke ingått i vägdelning, och sådana vägar som blivit nybyggda och där vägdelning, ännu icke kommit till stånd. Vi veta ju, att vägdelning numera är sällsynt och väl kommer att bli ännu sällsyntare i framtiden, ty det lär väl icke bli många, som tillåtas att utföra vägdelningar, då det blott är en tidsfråga, när hela underhållet övergår till väggkassan och vägdelning av den anledningen blir överflödig. Antagandet av reservationen skulle ha till följd, att underhåll skulle lämnas till dessa nybyggda vägar, eller andra vägar, som i regel icke äro huvudvägar, under det att det stora antal vägar, som icke övertagits enligt 12:3, icke skulle få bidrag. Detta är en oegentlighet, som jag icke anser vara så lämpligt, att den kommer med i lagstiftningen.

Men även om detta icke skulle betyda så mycket, så föreligger en annan invändning, som för mig väger ännu tyngre, och det är den, att genom att fast-

Ang. fördelningen av automobilskattemedl.
(Forts.)

Ang. för-
delningen av
automobil-
skattemedel.
(Forts.)

ställa ett visst konstant bidrag, så omöjliggör man visserligen icke formellt för vägdistriktet att till dessa vägar få ett underhåll enligt paragraf 4 av författningen, det vill säga efter prövning i varje särskilt fall, men jag tror att tillämpningen dock kommer att bli sådan, att reella svårigheter komma att yppa sig att erhålla ett sådant högre bidrag. Jag tror att det ligger mycket nära till hands att, när ett visst vägdistrikt icke visar sig nöjt med de tio procenten, man dock från myndigheternas sida, genom möjligheten att hänvisa till att de dock få dessa tio procent, icke så gärna skulle vilja lämna bifall till ett ytterligare bidrag. Ty det måste jag särskilt påpeka för kammaren, att genom dessa lämnade allmänna bidrag av tio procent är det icke uteslutet för något visst väghållningsdistrikt att begära ytterligare bidrag till hårt trafikerade vägar; och betänker man slutligen, att huvuddelen av de vägar som väghållningsdistriktet själva övertagit underhållet av äro de hårdast trafikerade vägarna, föreligger för dem alltid möjlighet att begära och även erhålla sådant bidrag, och bidraget behöver då icke stanna vid tio procent, utan kan gå vida högre, så att det kan gå till $\frac{2}{3}$ av underhållskostnaden, givetvis med avdrag för de 30 procent som erhållas i annan ordning.

Det talades förra året om att det skulle föreligga inom väghållningsdistriktet en viss obekantskap om dessa möjligheter att erhålla på sådant sätt beskaffade bidrag och att det skulle vara förenat med så stora svårigheter att uppgöra de kostnadsförslag och de beräkningar, som härför vore nödvändiga. Jag tillåter mig betvivla detta, och jag tror att, om herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet vore villig att lämna vissa upplysningar i frågan, skulle min uppfattning vinna bekräftelse, ty det är mig bekant, att till åtskilliga länsstyrelser hava i år från väghållningsdistrikt inlämnats ett synnerligen stort antal ansökningar om bidrag till underhåll av sådana hårt trafikerade vägar, och dessa ansökningar hava varit så beskaffade och så utformade, att de med tillstyrkan passerat länsstyrelserna och likaledes med tillstyrkan passerat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och ligga nu till avgörande hos Kungl. Maj:t. Det finnes således ingalunda någon svårighet att på den vägen komma fram och även att komma fram till ett, såvitt jag kan se, så väl rättvisare som mera ekonomiskt fördelaktigt resultat för just dessa väghållningsdistrikt, om vilka vi tala. Jag är därför ingalunda övertygad om att reservanterna med sitt förslag vinna det mål mot vilket de sträva, d. v. s. en gynnsammare situation för dessa väghållningsdistrikt, utan det kan tvärtom vara motsatsen.

Vid sådant förhållande ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Med herr von Sneidern förenade sig herr *Frändén*.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Den siste ärade talaren anmärkte bland annat att, om reservanternas förslag går igenom, så kan det hända, att nybyggda vägar, som icke äro vad man kallar starkt trafikerade automobilvägar komma i åtnjutande av underhållsbidrag, under det att andra viktiga trafikvägar, automobilvägar, som fortfarande stå kvar på det gamla naturavägunderhållet, icke få sådant bidrag. Men den ärade talaren glömde nämna att, om utskottets förslag segrar, ännu flera sådana vägar, som icke trafikeras med automobil, få bidrag från detta anslag. Det kan till och med bli sådana allmänna vägar, som äro förbjudna för automobiltrafik, ty det blir hela ditsrikt, som åtagit sig underhåll av vägnät, som då komma i åtnjutande av bidrag. Emellertid ha vi reservanter icke rest opposition mot ett sådant förhållande. Vi tycka dock rättvist och billigt, att de väghållningsdistrikt, som övertagit vissa stråkvägar till underhåll genom vägkassan, också skulle få

rätt, i synnerhet som i dessa vägdistrikt de vägar, som direkt överförts till vägkassan, med största säkerhet just äro de hårdast trafikerade automobilvägarna.

Den ärade talaren åberopade sig på och fann starkt stöd i ett tidigare i riksdagen gjort uttalande, men jag vill erinra om ett annat uttalande, och det är det uttalande som gjordes, när automobilskatten infördes och som säger, att automobilskattemedlen i största möjliga utsträckning skola användas för av automobiltrafik hårdast betungade vägar, och det är just i detta syfte, som också reservanterna avgivit sin reservation. Av såväl herr statsrådets anförande som de sakkunnigas utlåtande och även av yttranden av de länsstyrelser, som tillstyrkt. liksom också av de talare, som hava talat för bifall till utskottets förslag, har tydligen framgått, att man med denna bestämmelse vill tvinga väghållningsdistrikten att helt övertaga vägunderhållet på vägkassan, och jag har redan i mitt första anförande — och det har ytterligare i bättre ordalag av landshövding Hammarskjöld poängterats — framhållit, att detta icke är ekonomiskt den bäst framkomliga vägen.

En talare, herr Petrus Nilsson, har gått så långt, att han sagt, att reservanterna, i stället för att befrämja, skulle motverka en övergång till vägkassan. Jag hade hoppats, att jag tillräckligt tydligt uttalat mig i mitt första anförande, då jag sade, att den av reservanterna förordade rätten komme att befrämja övergången från de 93 väghållningsdistrikten, som stå kvar på det gamla naturaunderhållet, och att det komme att bli lättare att få över dem på ett partiellt övertagande; och om de övertaga det partiellt, är det lätt att få dem att gå över till helt övertagande, om deras intresse stimuleras med de möjligheter, reservanterna här ställa i utsikt. Vi skola komma ihåg en sak, när vi diskutera detta, nämligen att vad väghållningsfrågan syftar till, det är ett fullgott vägunderhåll. Men för att få ett fullgott vägunderhåll och få det arbete utfört och de kostnader nedlagda, som därtill erfordras, därtill fordras en mycket viktig sak, och det är att arbeta så, att man har de väghållningsskyldiga med sig, när man gör en reform. Det förhåller sig nämligen så, att vägfrågan är ingen konstig fråga. Den förstår varje lantman i vårt land i våra dagar, och de förstå, vad det kostar att hålla vägar. Det förhåller sig så, att lantmännen, naturavväghållarna, vilja ogärna, högst ogärna, gå från natura- vägunderhållet, därför att det blir för dem kostsammare och svårare att skaffa kontanter än att laga vägen själva. Jag står för övrigt i princip på den linjen, att man bör sträva efter att komma fram till vägkassans övertagande av vägunderhållet, och jag har såsom vägstämmans ordförande två gånger haft vägstämma i vårt distrikt och därvid haft överläggning om saken, men det har mötts med avslag av de väghållningsskyldiga på det skälet, att de anse, att det blir för kostsamt att övergå till kontanta prestationer. Man främjar säkerligen bättre övergången, om man där bereder den möjlighet, som reservanterna avse. och ber jag således att få vidhålla mitt yrkande.

Herr Petrus Nilsson nämnde något om att det skulle bli praktiska olägenheter i sådana vägunderhållningsdistrikt, där underhållet sker delvis genom vägkassan och delvis genom naturavvägunderhåll. Detta är icke alls så. Enligt gällande bestämmelser skola, i de fall där vägkassan övertagit en väg, de väghållningsskyldiga, som ha väglotter sig tilldelade på denna väg, betala vägs katt liksom för annan fastighet, och det är den allra enklaste och klaraste lösningen som kan tänkas. Och det är mycket lätt att i bokföringen lägga upp ett konto för de vägar, som underhållas av vägkassan. Det blir icke några större bokföringskostnader.

Herr Rooth nämnde, att statsutskottet var nästan enhälligt. Jag skall med anledning därav tillåta mig att tala om att det fanns fler ledamöter i statsutskottet, som röstade för reservationen, men som av någon anledning glömde

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.

(Forts.)

Ang. fördelningen av automobilskattemedel.
(Forts.)

att anmäla sin reservation till sekreteraren; det var reservanter från andra kammaren, som sålunda icke blivit antecknade.

Jag ber, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande om avslag på utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Häri instämde herrar *Martin Svensson, Johan Johansson, Oscar Ericson, Karl Andersson* och *Per Adolf Larsson*.

Herr Hammarskjöld, Hjalmar: Herr talman! Såsom stöd för sitt yrkande om bifall till utskottets förslag framhöll herr Petrus Nilsson, att åtskilliga omständigheter oberoende av utsikten till bidrag med tio procent komme att föranleda, att så gott som alla väghållningsdistrikt skulle fullständigt överflytta vägunderhållet på vägkassan. Om det är så och i den mån det är så, är det ingenting ont att säga därom, men vad jag opponerar mig emot, det är att med konstlade medel, genom att inskränka rätten till erhållande av dessa tio procent, förmå väghållningsdistrikten till fullt övertagande och att genom konstlade medel så att säga allt för mycket påskynda och genomtrumfa utvecklingen, som bör gå sin naturliga gång och uppbäras av ortsbefolkningens uppfattning och vilja. Det är den största faran med utskottets förslag, att på det sättet utvecklingen komme att snedvridas.

Å andra sidan har herr von Sneidern sagt, att det snarare är en fördel för de väghållningsdistrikt, som övertagit vägunderhållet delvis, att slippa dessa tio procent, ty därigenom skulle de ha utsikt att få andra bidrag av automobilskattemedlen. Jag har litet svårt att förstå detta. Det är ju, såsom herr von Sneidern själv framhållit, så att den omständigheten att ett väghållningsdistrikt övertagit alla vägar och fått tio procent, ingalunda utesluter det distriktet från att få extra bidrag till vissa i särskilt hög grad betungade vägar, och då är det för mig vanskligt att förstå, varför icke denna möjlighet står öppen precis lika bra för de väghållningsdistrikt, som fått tio procent till vissa vägar, som för de distrikt, som fått tio procent till alla vägar. I båda fallen äro de tio procenten icke beräknade med hänsyn till särskilt av automobiltrafik betungade vägar, utan beräknade såsom andel av kostnaderna i allmänhet.

Så har det sagts under debatten, att det skulle vara praktiskt omöjligt att särskilja kostnader, som utgå för underhåll av vissa vägar, och de kostnader, som utgå för övriga vägar inom distriktet. När förvaltningskostnaderna uteslutas, är det svårt att förstå, varför det skall vara mera omöjligt att urskilja de kostnader, som utgå för de av väghållningsdistriktet övertagna vägarna inom distriktet, än det nu är och det i framtiden kommer att bli, när det gäller sådana särskilda kostnadsbidrag av automobilskattemedlen, som avse underhållskostnaderna för vissa vägar. Ätminstone är det så i Uppsala län, att det i stor utsträckning förekommer, att av automobilskattemedlen utgå bidrag till underhåll av vissa vägar, och hittills har det icke mött några svårigheter att få fram vad denna kostnad är. Det skälet synes mig alltså icke vara särskilt bärkraftigt.

Herr talman, jag skall icke längre uppehålla debatten, utan inskränker mig till att upprepa yrkandet om bifall till reservationen.

Herr von Sneidern: Herr talman! Den siste ärade talaren gjorde den invändningen, att han inte förstod, varför särskilt av Kungl. Maj:t beviljade bidrag till i hög grad betungade vägar icke lika väl skulle komma till godo distriktet, om de erhölet tio procent av kostnaderna, som om de icke erhölet de tio procenten. Jag medgav även i mitt förra yttrande, att några formella hinder härför icke möta, men att jag befarade, att resultatet ofta kommer att bli det, att sådana framställningar avvisas med hänsyn till de mottagna

tio procenten. Jag vill nu tillägga, att för dessa hårdast trafikerade vägar bliva de tio procenten i regel rent för litet, utan behov av ytterligare bidrag gör sig starkt gällande; och då frågas: vad skall det tjäna till att uppdelat anslaget dels på tio procent och dels på ytterligare bidrag? Jag hörde nyss från Jönköpings län, att där förekommit, att till hårt belastade vägar bidrag lämnats med ända till fyrtio procent av underhållskostnaden.

Mot herr Johansson, Johan Bernhard, har jag icke mycket att tillägga, ty hans yttrande innebar ingenting utöver vad som tidigare yttrats, men jag vill säga till honom, att här är ingalunda strid om *huruvida* automobilskattemedel skola gå till underhåll av de hårt trafikerade vägarna. Det är endast om den lämpligaste *formen* för en sådan tilldelning, varom för närvarande strid råder.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr S. H. Kvarnzelius m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Johansson, Johan Bernhard, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 104, röstar
Ja;

Den, det ej vill, röstar
Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr S. H. Kvarnzelius m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Föredrogos ånyo bankoutskottets utlåtanden:

nr 40, i anledning av fullmäktiges i riksbanken framställning angående avytt-
rande till telegrafverket av riksbankens fastighet i Umeå; och

nr 41, i anledning av väckt motion om inrättande av ett riksbankens avdel-
ningskontor i Hälsingborg.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av första lagutskottets utlåtande nr 28, i anled-
ning av väckta motioner med förslag till lag, innefattande förklaring av stad-
gandet i 121 § tredje stycket utsökningslagen, bifölls vad utskottet i detta ut-
låtande hemställt.

Ang. för-
delningen av
automobil-
skattemedel.
(Forts.)

Vid ånyo skedd föredragning av statsutskottets utlåtande nr 106, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag rörande avsättning till statsverkets fond av rusdrycksmedel m. m. jämte i ämnet väckta motioner, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang. tillfälligt löneförbättring för landsfogdar. Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 107, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1926—1927 för viss personal inom den civila statsförvaltningen jämte i ämnet väckta motioner.

I förevarande utlåtande hade utskottet på åberopade grunder hemställt,

I) att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 175 och med avslag å en av herr von Sneidern m. fl. i ämnet väckt motion (I: 282) måtte

a) medgiva,

att tillfällig löneförbättring finge under budgetåret 1926—1927 utgå vid vissa befattningar å ordinarie stat inom den civila statsförvaltningen enligt de i statsrådsprotokollet över finansärenden den 25 februari 1926 angivna tabeller (Tabell I och II); dock

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

att vissa befattningshavare inom den civila statsförvaltningen, vilka icke vore uppförda å ordinarie stat, finge under budgetåret 1926—1927 åtnjuta tillfällig löneförbättring enligt vad Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande grunder bestämde;

b) till tillfällig löneförbättring för viss personal inom den civila statsförvaltningen för budgetåret 1926—1927 såsom extra förslagsanslag anvisa

| | | | |
|-------------|-----------------------|--------|-----------|
| under andra | huvudtiteln | kronor | 5,200 |
| » fjärde | » | » | 10,000 |
| » femte | » | » | 564,000 |
| » sjätte | » | » | 9,000 |
| » åttonde | » | » | 1,820,000 |
| » tionde | » | » | 61,000; |

II) att en av herr Asplund i ämnet väckt motion (I: 269) icke måtte av riksdagen bifallas.

I den av herr A. von Sneidern m. fl. väckta motionen, nr 282, hade hemställt, att sådan ändring i Kungl. Maj:ts proposition nr 175 måtte vidtagas, att tillfällig löneförbättring för landsfogde under budgetåret 1926—1927 måtte utgå med kronor 1,900.

I herr C. I. Asplunds berörda motion, nr 269, hade hemställt, att riksdagen ville besluta, att tillfällig löneförbättring måtte, från och med den 1 juli 1926, utgå till rektorer och lärarepersonal vid bergsskolorna i Filipstad och Falun samt tillfälliga lönetillägg till vaktmästarna vid samma skolor, allt efter enahanda grunder, som i Kungl. Maj:ts proposition nr 175 till innevarande års riksdag föreslagits beträffande motsvarande befattningshavare vid statens tekniska läroverk, samt under villkor att $\frac{2}{5}$ av kostnaderna bestredes av järnkontoret, samt bevilja härför erforderlig höjning av det av Kungl. Maj:t i propositionen begärda anslaget till löneförbättringar.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herr *S. H. Kvarnzelius* i fråga om den av herr von Sneidern m. fl. väckta motionen rörande ökad tillfällig löneförbättring åt landsfogdarna ansett, att utskottets yttrande i denna del bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, och avslutas med en hemställan,

Ang. till-
fällig löne-
förbättring för
landsfogdar.
(Forts.)

1) att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och den av herr von Sneidern m. fl. väckta motionen (I: 282) måtte

a) medgiva

att tillfällig löneförbättring — — — (Tabell I och II); dock

att beträffande — — — bestämdes;

att för landsfogde med placering å D-ort eller dyrare ort tillfällig löneförbättring skulle utgå med 1,500 kronor, varav 1,000 kronor skulle hänföras till lönen och 500 kronor till tjänstgöringspenningarna;

att vissa — — — bestämdes;

b) till tillfällig — — — anvisa

under femte huvudtiteln kronor 575,000

Herr von Sneidern: Herr talman, mina herrar! Jag har här tillsammans med fyra andra ledamöter av kammaren väckt en motion, som blivit avstyrkt med reservation av statsutskottets ordförande och vice ordförande. Det gäller höjning av den tillfälliga löneförbättring, som landsfogdarna för närvarande ha. Jag ber att få erinra om de uppgifter, som tillkomma landsfogdarna. De äro närmast överordnade över landsfiskalskåren. De äro dessas närmaste förmän och befäl samt inventera och hava uppsikt över landsfiskalskontoren. Det har av fjolårets statsrevisorer påpekats önskvärdheten av effektiv kontroll i detta avseende, och jag är livligt övertygad, att den stora och plikttrogna landsfiskalskåren åtminstone i en övervägande majoritet är av samma uppfattning. Den andra uppgiften, som är lämnad landsfogdarna, är att vara högsta åklagare ute på hela landsbygden. Vi veta hur under de senaste åren grava anmärkningar hava riktats mot det sätt, varpå åklagaremakten här i landet är ordnad. Närmaste och bästa vägen till höjande av åklagaremaktens effektivitet på landsbygden är att verka för åstadkommande av högsta möjliga kvalifikation för de åklagare, som finnas, d. v. s. i främsta rummet för landsfogdarna. Nu har man förra året genomfört en polislag, i vilken eftersträfvats att åstadkomma en högre kvalifikation i de lägre graderna, vad ordningspolisen och vad spaningspolisen beträffar. Den väg man sökt gå för att åstadkomma denna högre kvalifikation har varit att förbättra dessa tjänstemäns avlöningsställning. Men samtidigt man gjort detta har man ingenting gjort för att åstadkomma på liknande väg en höjning i kvalifikationen hos de personer, som leda detta polisens arbete. Landsfogdarna och landsfiskalerna hava under årtal väntat på löne reglering, och en sådan har ännu icke blivit framlagd. Den är trängande för landsfiskalerna, men den är i ännu högre grad trängande för landsfogdarna. Landsfogdeinstitutionen infördes, såsom vi veta, år 1917, men har alltsedan dess blivit försummad av statsmakterna. Den började med en otillräcklig lönegrad, och denna löneställning har genom sedan vidtagna ändringar på andra områden ytterligare förskjutits till det ogynnsamma. Det föreslogs i en utredning av landshövding Linnér, att landsfogdarna skulle i lön jämföras med avdelningscheferna i länsstyrelserna. Men nu har det gått så långt, att den effektiva lönen för en landsfogde har sjunkit ned under en förste länsnotaries lön i utgångsstadiet. Så vitt jag förstår har man nu kommit till en fullt ohållbar situation. Det som nu föreslås är en åt-

Ang. till-
fällig löne-
förbättring för
landsfogdar.
(Forts.)

gärd av rättvisa, men även en åtgärd för att trygga rekryteringen av dessa tjänster. Det kan icke av någon, som satt sig in i detta, förnekas, att det är mycket svåra rekryteringsmöjligheter. Rekryteringssvårigheterna ha visat sig under de år som gått, och de komma att bliva ännu större för varje år som går, utan att något göres. Det förslag, som här framlagts har ju icke varit av någon så stor omfattning. Men om det bifalles, är det ett första tecken från statsmakternas sida, att de behjärtat denna sak, och därigenom skulle även ett incitament givas till kvalificerade personer att intressera sig för denna bana. Jag påpekade den saken redan under remissdebatten. Det förekom i statsverkspropositionen en hänvisning till att frågan om löneregleringen icke i år kunde upptagas på grund av statsfinansiella skäl. Herr statsrådet och chefen för socialdepartementet är tyvärr icke här närvarande nu; men om så varit fallet, skulle jag till honom ha riktat en särskild uppmaning att vinnlägga sig om att taga upp denna viktiga fråga till nästa riksdag. Men då herr statsrådet och chefen för finansdepartementet är här närvarande och han säkerligen har på detta förhållande en synnerligen hård hand, får jag hoppas, att även han vinnlägger sig om den saken.

Jag har i det läge, vari frågan kommit, intet yrkande att göra.

Herr Jeansson: Herr talman! Då den siste ärade talaren icke gjorde något yrkande, kunde det vara onödigt att bemöta honom, men då statsutskottet har ansett sig icke kunna tillstyrka den av honom väckta motionen, har det varit därför att utskottet har ansett, att på en i enskild motion gjord framställning bör icke någon lönereglering ske. Statsutskottet har icke underskattat vad i motionen anförts i fråga om landsfogdarnas stora betydelse och den stora nytta de göra. Icke heller har statsutskottet velat taga under omprövning, huruvida deras löner vore för litet tilltagna och huruvida den föreslagna höjningen vore av nöden. Att det verkligen är så kan man icke tvivla på, då så sakkunniga som två landshövdingar intygat, att det så förhåller sig. Men om en lönereglering verkligen är av nöden, särskilt för att få kvalificerade personer till dessa viktiga platser, så kommer helt säkert Kungl. Maj:t att icke underlåta att framkomma med proposition till riksdagen i den önskade riktningen.

Jag anhåller om bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Rooth: Herr förste vice talman! Efter herr von Sneiderns uttalande i denna sak, skulle jag icke behövt säga något, och jag skall icke heller yttra många ord.

Då man år 1917 varit med om att avliva kronofogdarna, kom man ganska snart till insikt om att dessa behöfve ersättas. Sålunda överfördes en del av kronofogdarnas göromål på postverket, vilket numera medför en kostnad för statsverket av omkring 700,000 kronor. Vidare överflyttades en del andra kronofogdens göromål på landskontoren, som måste utöka sin personal och utvidga sina lokaler. Slutligen fingo landsfiskalerna övertaga vissa av kronofogdarnas arbeten. Men det befanns icke nog med detta, utan det visade sig nödvändigt, att man tillsatte en högre kvalificerad tjänsteman, och när det gällde att utforma kompetensen för denna tjänsteman, kom man till att av denna tjänsteman skulle man kunna fordra huru mycket som helst. Så vitt jag vet, finns det icke någon tjänsteman, vars kompetens är så omfattande som denne mans. Landsfogdarna kommo redan från början på en alltför låg löneskala. Såsom herr von Sneidern nämnde, stå de för närvarande lägre än en förste länsnotarie eller en förste länsbokhållare. Då nu Kungl. Maj:t år efter år av, såsom det heter, statsfinansiella skäl uppskjutit löneregleringen för landsfog-

darna och landsfiskalerna, är det, synes mig, nödvändigt att riksdagen, åtminstone vad landsfogdarna beträffar, vidtager någon åtgärd.

Jag ber därför att få yrka bifall till reservationen.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes i enlighet med de därunder framkomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågakvarande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr S. H. Kvarnzelius vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Ang. tillfälligt löneförbättring för landsfogdar.

(Forts.)

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 108, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omklassificering av postkontoren samt telegrafverkets och statens järnvägars stationer m. m. jämte vissa i ämnet väckta motioner.

Ang. avlöningen för vissa befattningshavare vid postverket m. m.

I detta utlåtande hade utskottet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 184 samt fröken Hesselgrens motion I: 270 och fröken Wellins motion II: 401 och med avslag å herrar Julins och Fehrs motion I: 117, herr Julins motioner I: 118 och I: 271 samt herr Forssells m. fl. motion II: 222, utom annat,

a) dels godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 20 februari 1926 förordade grunder för omklassificering av postkontoren samt telegrafverkets och statens järnvägars stationer, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen framlagt förslag utfärda de övergångsbestämmelser, som vid omklassificeringens genomförande erfordrades;

d) besluta, att antalet av följande befattningar skulle från och med den 1 juli 1926 utgöra

vid postverket:

| | |
|---|----|
| kamrer | 1 |
| postmästare av klass I A | 7 |
| sekreterare i 24:e lönegraden | 4 |
| postmästare av klass 1 B | 33 |
| » » » 2 | 49 |
| notarie | 8; |

vid telegrafverket:

| | |
|--|-----|
| telegrafkommissarie av klass 1 A | 7 |
| » » » 1 B | 20 |
| » » » 2 | 22; |

vid statens järnvägar:

| | |
|--|-----|
| stationsinspektör av klass 1 A | 4 |
| » » » 1 B | 24 |
| » » » 2 | 21; |

e) medgiva, att vissa postexpeditörer och förste postexpeditörer finge personligen tilldelas avlöning i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen föreslagna grunder och att vissa telegrafexpeditörer och förste telegrafexpeditörer finge i lönehänseende tilldelas samma förmån;

f) bemyndiga Kungl. Maj:t att i 5 § 1 mom. av avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk ävensom i den vid reglementet fogade tjänsteförteckningen vidtaga de ändringar, som föranleddes av riksdagens beslut beträffande befattningar vid kommunikationsverken.

Ang.
avlönningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)

I de likalydande motionerna nr 117 av herrar *T. Julin* och *M. Fehr* och nr 222 av herr *A. Forssell* m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte medgiva, att postassistent, kontors- och stationssskrivare samt telegrafassistent, som tillhört eller med tillämpning av avlösningsreglementets bestämmelse om tillgodoräknande av tjänstetid kunde anses hava tillhört för dem bestämd lönegrads högsta löneklass i fyra år och uppnått en levnadsålder av 40 år, skulle äga att under de för uppflyttning i högre löneklass eljest gällande villkor åtnjuta lön i närmast högre löneklass inom närliggande lönegrad, såsom om denna senare löneklass tillhörde den för tjänstemannen bestämda lönegraden.

I herr *T. Julins* motion nr 118 hade vidare hemställts, att riksdagen måtte medgiva utfärdande av övergångsbestämmelser avseende vid postverket den 1 juli 1925 anställd kvinnlig personal och innefattande, att postexpeditör och förste postexpeditör skulle, så länge de kvarstode i innehavande befattning, äga uppbära lön i respektive 15:e och 16:e lönegraden, att extra ordinarie postexpeditör och postexpeditörsaspirant skulle vid anställning som ordinarie postexpeditör berättigas uppbära lön i 15:e lönegraden samt att postexpeditör, extra ordinarie postexpeditör och postexpeditörsaspirant skulle, därest hon framdeles vunne anställning såsom förste postexpeditör, vara berättigad uppbära lön i 16:e lönegraden.

I herr *Julins* motion nr 271 hade yrkats, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 184, i vad den rörde antalet postmästarbefattningar av klasserna 1 A och 1 B, besluta, att antalet av dessa befattningar från och med den 1 juli 1926 skulle utgöra:

| | |
|------------------------------------|-----|
| postmästare av klass 1 A | 9 |
| » » » 1 B | 31. |

Herr **Julin**: Herr talman! Ehuru statsutskottets utlåtande nr 108 går mig emot på ett flertal punkter, hälsar jag det i alla fall välkommet, därför att det löser en fråga, som så länge varit aktuell för oss postmän och trafikmännen i allmänhet, nämligen frågan om klassificeringen av de till kommunikationsverken hörande trafikanstalterna. Jag kan icke säga, att jag är helt och hållet belåten med det resultat, vartill man vid klassificeringen kommit, men redan det, att den blivit av, är mycket nog för dem, som länge väntat på densamma. Redan år 1919 var frågan uppe, d. v. s. när den nya löneregleringen för statens järnvägar samt för post- och telegrafverken infördes, men frågan om klassificeringen fick då icke någon lösning, och det bestämdes rent av att icke göra någon klassificering för statens järnvägar, men i fråga om post- och telegrafverken skulle sådan igångsättas. Vid 1920 års riksdag var det emellertid endast en provisorisk klassificering för telegrafverket, som kom till stånd, och beträffande postverket igångsattes en ny utredning. Denna utredning har kommit så långt, att sedan år 1925 i september förelegat från kommunikationsverkens lönenämnd ett förslag, grundat på trafiksiffror för år 1923. Vid klassificeringen av dessa trafikanstalter går det så till, att man söker sig fram till ett siffermässigt uttryck för vid dessa anstalter utfört arbete och man söker få fram en poängskala genom att summera ihop talen för de olika arbetsgrenarna och genom denna poängskala får man ange den inbördes ordningen mellan trafikanstalterna, som man sedermera kan använda sig av. Den föregående klassificeringen var skäligen enkel, endast en ren summering av poängsiffrorna för de olika anstalternas arbete, och slutsumman fick utgöra anstaltens poängsiffra och ange dess plats i klassificeringsskalan.

Nu har kommunikationsverkens lönenämnd kommit med en ny princip, och den innebär, att utom trafiktalet, som anger utfört arbete, har man fått ett

nytt begrepp, ledningstalet, som angiver befälsstyrkan vid varje anstalt. Genom att man tager kvoten mellan trafiktalet och ledningstalet får man fram icke anstaltens utan endast föreståndarens arbete, d. v. s. postmästarens, stationsinspektorens eller telegrafkommissariens andel i arbetet. Det är ju också ett sätt att komma fram till ett resultat, men det har gjorts invändningar däremot, och det säges av vissa reservanter inom kommunikationsverkens lönenämnd om detta ledningstal, att man hyser en viss tvekan, huruvida detta tal verkligen innebär rättvisa. Järnvägsstyrelsen säger också, att om man känner förhållandena, man icke kan finna att stationsföreståndarens arbete står i omvänt förhållande till antalet av befäl, som han har under sig. Härmed må nu vara hur som helst, man har i alla fall kommit till ett resultat, som man finner vara tämligen likartat med det resultat, man kommit till på andra vägar, och jag har då knappast särskild anledning att uppehålla mig vid den metod, som här användes.

Nu begär statsutskottet att man skall godkänna den klassificering för anstalterna, som man på denna väg kommit fram till, d. v. s. med andra ord godkänna de principer, som man använt för att komma till denna poängskala. Det förefaller mig att, då man gått in för denna skala, man bort taga konsekvenserna därav och således, om detta sätt att beräkna kommunikationsanstalternas storlek leder till en bestämd klassificering av dem, borde man också ha följt de anvisningar, som poängskalan gav. Detta har man också sökt göra så mycket som möjligt, och efter de anmärkningar, vilka myndigheterna gjort mot kommunikationsverkens lönenämnds förslag, har departementschefen och statsutskottet stannat vid en viss inplacering av trafikanstalterna rätt nära poängskalan. Jag har bäst reda på postverkets förhållanden, och jag behöver för övrigt icke i detta sammanhang orda om statens järnvägar och telegrafverket, därför att i fråga om dessa två hava deras anmärkningar blivit så väl upptagna av departementschefen, att man kan säga, att deras krav blivit fullständigt tillgodosedda. För postverket åter, som alltid nagelfarits litet strängare än de andra verken, har man däremot beträffande två postanstalter icke kommit så långt som skalan skulle utvisa. Jag syftar med detta på två postanstalter, den ena ett av Stockholms postkontor och den andra ett postkontor i landsorten. Jag har i en särskild motion, nr 271, här i kammaren sökt påpeka, hurusom postkontoret Stockholm 16 med användning av den godtagna poängskalan ligger så vida över alla andra postkontor, att jag icke kan fatta, varför det icke räknas till högsta gruppen. I poängskalan sättes talet 250 såsom undre gräns för den högsta klassen av postkontor, och detta kontor, Stockholm 16 vid Gustaf Adolfs torg, således mitt i Stockholms affärscentrum, har kommit upp till en poängsiffra, som ligger över 600. Varför skulle det då icke komma upp i högsta klassen? Jo, säger man, detta kontor har så särskilda uppgifter, som göra, att det icke kan jämföras med landets övriga postkontor, att man på grund härav bör rucka på poängsiffran. Jag är gärna med därom, att en lämplig reducering göres, så att kontoret kommer ned till en rimlig poängsiffra, och godkänner gärna det vid utredningen gjorda avdraget av en tredjedel. Men då återstår i alla fall mer än 400 poäng, och ändå skulle detta kontor icke vara berättigat att komma upp i högsta klassen. Då vad man här kan anföra är siffror, som redan äro anförda, skall jag icke trötta kammaren med att återupprepa dem; de finnas i propositionen och i min motion.

Det andra postkontoret var det i Borås. Detta kontor ligger 42 poäng över undre gränsen, och det förefaller mig, som om detta skulle vara en marginal, som betydligt överstiger vad som skulle behövas, när det gäller att klassificera postkontor. Därför borde det höra till högsta klassen. Nej, säger man, denna siffra bör minskas, därför att Borås' postkontor skiljer sig från andra, och denna höga siffra beror på en speciell gren av postverksamheten därstädes, näm-

Ang.
avlönningen för
vissa befäl-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)

Ang.
avlöningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)

ligen paketrörelsen. Ja, det är visserligen sant, att paketrörelsen är stor vid Borås postkontor, men därför är det icke sagt att de andra rörelsegrenarna, som där bedrivs, äro små. Det är tvärtom så, att Borås postkontor betjänar en stor och livaktig stad, som för övrigt växer med tusentalet invånare per år och postkontoret har under sig ett stort landsområde; det är icke mindre än ett 60-tal smärre postanstalter och postlinjer som sortera därunder. Det är således ett stort landsortskontor, och när dess poängsiffra visar detta höga tal över den undre gränsen för den högsta klassen, kan jag icke fatta annat än att det varit riktigt om man följt den poängskala, som man gått in för, och låtit Borås postkontor gå upp i högsta klass. Jag får i anledning härav yrka, att antalet postkontor i högsta klass skall bliva två mer än Kungl. Maj:t föreslagit.

Detta i fråga om själva klassificeringen. Den fråga i vilken vi här skola besluta, innefattar emellertid ett helt komplex av frågor, som strängt taget icke höra till klassificeringen, och det skulle vara önskvärt, om man på denna punkt kunde få beslut på varje särskild fråga, som rymmes inom detta komplex. Men det är litet formella svårigheter förknippade med bifall till denna min önskan, så att jag icke kan framställa yrkande på varje särskild punkt, utan jag kommer att lägga fram alla mina önskemål i ett gemensamt yrkande. Jag vill nu icke låtsas, som om jag trodde, att jag skulle kunna förmå kammaren att gå mot utskottet, men då jag i dessa frågor lagt fram, såsom jag själv kan finna, starka skäl och även andra framlagt starka skäl, som tala för min synpunkt, så skall jag markera, huru jag skulle önska att problemet löstes, genom att göra detta yrkande.

De frågor, som falla under denna grupp, äro utom klassificering av trafikanstalterna, som jag förut berört, frågorna om arvoden till generaldirektören för postverket, till postsparbanksfullmäktige och avlösningsgrader för de nya befattningar, som behövas inom postverket på grund av den omorganisation som man där gått in för, vidare placering av äldre nu i tjänst varande postexpeditörer samt förste postexpeditörer och slutligen rörande rätten för Kungl. Maj:t att ändra tjänsteförteckningen till avlösningsreglementet, utan att särskilt begära riksdagens tillstånd. Detta allt innefattas i propositionen. Till detta kommer sedan ett antal motioner, vari yrkas att trafik tjänstemännens rekryteringsgrad, den 15:e lönegraden, skall få en viss kompensation för sina numera stängda befordringsmöjligheter, samt slutligen yrkas att telegrafexpeditörerna och postexpeditörerna skola få en definitiv bättre placering än den Kungl. Maj:t gått in för. Alla dessa frågor äro av den art, att den ena på intet sätt utesluter den andra, och man kan fatta ett beslut i en fråga och ett annat beslut i andra frågor, utan att det hela skär sig, och det är just därför jag skulle önskat att få framställa yrkande på varje punkt särskilt. Men då jag har klart för mig, att det nog icke går för sig, skall jag göra ett enda yrkande på alltsammans.

Jag har ingenting att säga om flertalet av dessa frågor, men beträffande placeringen av postexpeditörer och förste postexpeditörer har jag motionerat och anser mig därför böra säga några ord.

Departementschefen går i propositionen in på frågan om uppdelande av arbetsuppgifterna för postassistenter och postexpeditörer samt tager för sin del ståndpunkt till detta organisationsspörsmål. Det spörsmålet har uppstått genom den lösning 1925 års riksdag gav den s. k. överkvalificeringsfrågan i postverket. Denna fråga avsåg bl. a. sättet att få postverkets kassatjänst utförd till billigare pris än postassistentavlöning, d. v. s. avlöning enligt 15:e lönegraden, Riksdagens lösning av denna fråga innebar, för att uttrycka mig kort, att kassatjänsten skulle utföras av tjänstemän i 11:e lönegraden, nämligen av postexpeditörer. Det var förra året beslut härom fattades, och i år, gäller det att omsätta detta i praktiken. Nu förhåller det sig på det sättet inom postverket,

om jag håller mig till ställningen vid det nya årets ingång, att inom detsamma fanns 821 ordinarie och 82 extra ordinarie postassistenter. Vartill skola nu dessa användas och hur skall det förfaras? Ungefär 400 erfordras för att tjäna verket såsom underlag vid rekrytering av högre tjänster — 15:e graden är såsom sagt trafikverkens rekryteringsgrad för högre tjänster — och under sin specimeneringstid skola dessa tjänstemän tjänstgöra i kassaarbetet, dels vid sidan av postexpeditörerna och dels å sådana kassaplatser, för vilka högre kvalifikationer erfordras än postexpeditörs. Så långt äro alla ense. Men hur skall man då förfara med de återstående 421 ordinarie och de 82 extra ordinarie post-assistenterna, som icke skola få uppgiften att tjäna såsom underlag för rekrytering till högre tjänst? Generalpoststyrelsen har tagit position och sagt ifrån, att den önskar behålla alla de 421 ordinarie postassistentbefattningarna, såsom övertaliga postassistenter, till dess man kommit så långt fram, att de 82 extra ordinarie postassistenterna fått ordinarie anställning — det är att märka att dessa extra ordinarie postassistenter ha samma teoretiska och praktiska utbildning som de nuvarande postassistenterna och alltså äro högt kvalificerade tjänstemän; det är givet, att då man har krävt av dem dessa kvalifikationer, har man också därmed för dem ställt i utsikt en viss löneplacering. Sedan man kommit upp till den punkt, då dessa 82 extra ordinarie blivit ordinarie, skulle man minska antalet postassistentbefattningar allt efter avgången. Naturligtvis måste man dock sörja i någon mån för nyrekrytering, så att det icke bleve alltför stora åldersluckor i postmännens led. Men i stort sett skulle det gå till på det sättet, att sedan den tidpunkt inträtt, då alla extra blivit ordinarie, skulle assistentkåren minskas till 400, så att antalet bleve så stort som det bör vara.

Departementschefen åter anser, att den ordinarie assistentkåren omedelbart bör minskas i mån av avgång, utan hänsyn till antalet extra ordinarie post-assistenter.

Nu äro icke skäl vare sig för den ena eller andra ståndpunkten angivna i propositionen; åtminstone äro de ganska kortfattade. Men det förefaller mig, som om generalpoststyrelsens ståndpunkt skulle vara den, som så omedelbart gör sig, att man där ej söker några särskilda skäl. Den säger, att man har allt för dyr arbetskraft och man bör därför skaffa sig billigare, och det är naturligt, att när avtalet väl löper ut, när vederbörande dör eller eljest avgår, byter man ut den dyrare arbetskraften mot en billigare. Då generalpoststyrelsen ej kan påverka dessa händelser, avvaktar man dem och handlar därefter, då de inträffa. Departementschefens ståndpunkt känner jag heller icke riktigt, eftersom han icke närmare utvecklat den. Den torde vara grundad dels på ekonomiska skäl — om man går in för att omedelbart göra nedskärningen av postassistentkåren skulle man därigenom erhålla en ekonomisk vinst — och dels väl på organisatoriska skäl, som jag här ej skall gå in på. Men då frågar man sig: varifrån hämtar man då den ekonomiska vinsten? Jo, svarar departementschefen själv å sidan 49 i propositionen, den tager man från de extra ordinarie postassistenterna, som aldrig bli ordinarie! Man frågar sig, om detta verkligen är rimligt. Nej, det är icke rimligt. Det säger också departementschefen själv, och därför erbjuder han dessa tjänstemän en kompensation för deras offer, och han tänker sig frågan löst på det sättet, att dessa tjänstemän skulle bli ordinarie, men icke i den grad, till vilken de kvalificerat sig, utan i en annan lägre grad nämligen postexpeditörsgraden. Jag har velat draga upp detta, därför att jag finner denna lösning vara till den grad beklaglig, att jag skulle önskat att riksdagen på något sätt kunnat taga ståndpunkt till frågan och gå in för en rimligare lösning av densamma, helst den som generalpoststyrelsen föreslagit.

En annan fråga, i vilken jag också skulle vilja yttra något — jag kan här

*Ang.
avlöningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)*

Ang.
avlöningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)

fatta mig helt kort, eftersom jag kan åberopa en motion — är den om postexpeditörernas placering. Postexpeditörerna äro för närvarande placerade i 11:e lönegraden, och de ha satts där, för att man vid diskarbetet skulle få en billigare arbetskraft än postassistenternas. Men dessa postexpeditörer, alltså de kvinnliga expeditörer som för närvarande äro i tjänst och voro i tjänst den 1 juli i fjol, då riksdagen genomförde behörighetslagen på detta område, de ha precis samma utbildning, samma kvalifikationer och samma arbete som postassistenterna, vilka stå i 15:e lönegraden. Det är alltså 4 grader mellan dem i avlöning, trots det att de ha precis samma utbildning och samma arbete. Frågan väckte ett visst uppseende i fjol, och man sökte komma till en lösning av densamma, men den sköts undan. Den har ånyo kommit upp i år dels genom en motion och dels genom regeringens ingripande. Regeringens ingripande går ut på, att i tjänst varande postexpeditörer, som hava samma kvalifikationer med postassistenterna och ett jämförbart arbete med deras, skola flyttas upp en grad, nämligen till 12:e lönegraden, under det de kommande postexpeditörerna, som skulle få lägre utbildning och av vilka man icke skulle kräva samma arbete som av assistenterna, skulle få stå kvar i 11:e lönegraden. För min del ansåg jag i fjol, att de borde ha satts i samma ställning som assistenterna. Om man lyckats genomföra behörighetslagen i det stora hela utan särskilda kostnader, så borde man, om det skulle behövas att på någon punkt sätta till litet pengar, icke tveka att göra detta och därigenom vidhålla den princip, som man godkänt genom att antaga behörighetslagen, nämligen att kvinnliga tjänstemän borde bli jämförbara med sina manliga kamrater, då de hade samma kvalifikationer och utförde samma arbete. Jag har yrkat detta i motion även i år. Generalpoststyrelsen har gjort detta yrkande i sin framställning för året till Kungl. Maj:t, men Kungl. Maj:t har icke ansett, att vid uppflyttning i lönegrad man skulle gå mer än ett steg upp i stället för fyra, som man egentligen borde göra. Utskottet har gått härpå i princip, men har ändå ruckat litet på Kungl. Maj:ts förslag, i det att utskottet icke allenast, såsom jag begärt i min motion, och Kungl. Maj:t i sin proposition tager med postexpeditörerna, utan även telegrafexpeditörerna. Jag skall icke yttra mig om, huruvida telegrafexpeditörerna böra flyttas upp också, men jag finner, att alla skäl tala för uppflyttning av postexpeditörerna, men att några skäl för telegrafexpeditörernas uppflyttning av utskottet icke anföras. Det förefaller, som om utskottet skulle mena, att det biträdde den synpunkt, som utvecklas av fröken Hesselgren i hennes motion. Men då utskottet på ett annat ställe säger, att det går emot denna motion, torde detta vara ett misstag. Det är icke heller hennes motion som bifalles, ty hennes motion går ut på att postexpeditörer och telegrafexpeditörer skulle få definitivt högre placering, under det utskottets förslag går ut på att *nu* i tjänst varande postexpeditörer och telegrafexpeditörer skulle få en högre placering, och det är något helt annat. Jag vill som sagt icke yttra mig om telegrafexpeditörerna, men jag vidhåller mitt yrkande i fråga om posten och i fråga om de kvinnliga postexpeditörerna, som arbeta vid sidan av sina manliga kamrater och därvid utföra precis lika arbete.

Det vore kanske åtskilligt mer att säga i denna fråga, men den har tillräckligt utvecklats i motionerna, och jag skall icke trötta kammaren med att mera orda i denna sak.

Till den komplex av frågor, som beröras i propositionen sluter sig emellertid en annan fråga, som är helt och hållet fristående, nämligen om rekryteringsgradens tillgodoseende, sedan befodringsutsikterna för densamma blivit väsentligen förminskade och försämrade. Med rekryteringsgrad menar man givetvis en grad, av vars tjänstemän man kräver vissa teoretiska kvalifikationer redan från första början — en grad, av vars tjänst innehavare man ford-

rar, att de skola stå beredda att sedermera rycka upp å chefsposten inom det verk, där de äro anställda. Vid statens järnvägar utgöres denna grupp av stationsskrivare och kontorsskrivare, vid telegrafverket av telegrafassistenter och vid postverket av postassistenter. Alla dessa befattningshavare äro placerade i 15:e lönegraden å kommunikationsverkens löneskala. Nämnda lönegrad lämnar på intet sätt en tillräcklig ersättning åt tjänstemän, som få underkasta sig den utbildning, som en postassistent, en telegrafassistent o. s. v. måste genomgå med hänsyn till dessa befattningshavares kommande uppgifter. Härom har man också varit fullt medveten, när man fastställt ifrågavarande befattningars placering å löneskalan. Men man har ansett, att denna jämförelsevis låga begynnelseavlönning skulle sporra befattningshavarna att gå vidare, så att man bland dem skulle kunna hämta de blivande cheferna inom de olika verken. Detta är också en alldeles riktig princip. Den är riktig ända till det ögonblick, då den upphör att verka — då det alltså inte längre finnes tillräckligt med befälsplatser för placering av dessa befattningshavare, så att en stor del, nära nog flertalet befattningshavare, inom rekryteringsgraden få stanna i den begynnelsegrad, i vilken de anställts, och inte vinna den befordran, på vilken de byggt hela sin utbildning och på vilken de naturligtvis ha räknat, då de valt sin levnadsstandard i fråga om bostad och allt annat sådant. Jag har tidigare försökt intressera riksdagen för denna fråga, men jag har icke kommit särdeles långt. Jag har fått ett blekt medgivande av vederbörande utskott, att det ligger någonting i vad jag framhållit, men jag har icke kommit längre. I fjol var det en annan grupp av dylika rekryteringstjänstemän, som gjorde sig påminta, nämligen lokomotiveldarna. De ändrade förhållandena inom statens järnvägar gjorde, att de fingo stanna såsom eldare i all sin tid, under det att de förut fått gå vidare till lokomotivförare och därmed kommit upp till den avlöning, de hade rättighet att kräva på grund av de kvalifikationer, man fordrade av dem, och på grund av de utsikter, man erbjöd dem, när de gingo in i verket. Deras synpunkter visade sig riksdagen behjärta. Jag bidrog naturligtvis med min röst till den lyckliga utgången — jag fann den alldeles riktig. Men om det är riktigt att anlägga en dylik synpunkt beträffande lokomotiveldarna, måste det också vara lika riktigt att anlägga denna synpunkt beträffande telegrafassistenter, stationsskrivare och postassistenter, och det är därför, som jag på nytt tagit upp denna fråga. Jag åberopar också i min motion fjolårets beslut beträffande lokomotiveldarna och påvisar, att riksdagen här står inför alldeles samma problem. Utskottet har medgivit, att billighetsskäl tala för min framställning, men man är rädd för konsekvenserna och tyckes icke kunna överblicka frågan. Det blir väl också svårt att kunna övertyga kammaren, och jag väntar naturligtvis icke heller, att det skall bli möjligt. Men frågan kan inte dö; den är av den natur, att den måste föras fram, ända till dess att den blir löst.

Jag finner icke några angreppspunkter i utskottets utlåtande, såframt jag icke skulle gå in på kommunikationsverkens lönenämnds av utskottet åberopade yttrande i frågan, men det behöver jag kanske inte här göra. Lönenämnden vill emellertid göra gällande, att motionärerna — jag är nämligen inte ensam i denna fråga, utan har medmotionärer både i första och andra kammaren — ha va åberopat siffror, som icke hålla streck. Jag tror, att siffrorna mycket väl hålla streck. Jag har i en tablå visat, att den avlöning, som ifrågavarande befattningshavare i 15:e lönegraden erhålla såsom slutlön, är så obetydligt mycket högre än vad de fingo, innan lönerna reglerades, att det tydligt framgår, att det aldrig kan ha varit statsmakternas mening, att de skulle stanna i denna placering med en så låg förbättring i avlöningen. Det har tvärtom tydligt varit statsmakternas mening, att de skulle gå vidare, och det är ju helt och hållet

*Ang.
avlöningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)*

Ang.
avlöningen för
vissa befatt-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)

i överensstämmelse med meningen med en rekryteringsgrad, att de skola gå vidare. Jag kan icke på något sätt anse min framställning vara gendriven i denna punkt av kommunikationsverkens lönenämnd, som erinrat, att om man ser efter hur det förhåller sig med slutlönen på dyraste ort, man finner en betydligt större stegring än vid den jämförelse med lönen på billigaste ort, som jag åberopat. Men då den omständigheten, att det i den högsta dyrortsgruppen är en betydligt större stegring, beror på att man vid löneregleringen avsåg att i högre grad tillgodose befattningshavarna på de dyrare orterna för att dessa icke skulle bli sämre ställda än befattningshavarna på billiga orter, anser jag, att mina siffror bevisa vad jag avser att visa.

Sammanfattar jag nu vad jag här yttrat, kommer jag fram till att jag skulle kunna godkänna statsutskottets hemställan under punkterna a) — c) men att jag däremot skulle önska ändringar i punkten d). Vad sistnämnda punkt beträffar skulle jag vilja hemställa, att kammaren måtte besluta, att antalet av följande befattningar skall från och med den 1 juli 1926 utgöra

vid postverket:

| | |
|-------------------------------------|----|
| kamrer | 1 |
| postmästare av klass 1 A | 9 |
| sekreterare i 24:e lönegraden | 4 |
| postmästare av klass 1 B | 31 |

samt därefter lika med utskottets förslag under denna punkt.

I nästa punkt, betecknad e), skulle jag önska, att kammaren beslöte medgiva utfärdande av övergångsbestämmelser avseende vid postverket den 1 juli 1925 anställd kvinnlig personal och innefattande, att postexpeditör och förste postexpeditör må, så länge de kvarstå i innehavande befattning, äga uppbära lön i resp. 15:e och 16:e lönegraden, att e. o. postexpeditör och postexpeditörsaspirant må vid anställning som ordinarie postexpeditör berättigas uppbära lön i 15:e lönegraden samt att postexpeditör, e. o. postexpeditör och postexpeditörsaspirant må, därest hon framdeles vinner anställning såsom förste postexpeditör, vara berättigad uppbära lön i 16:e lönegraden

ävensom att vissa telegrafexpeditörer och förste telegrafexpeditörer — och här kommer jag då över till samma yrkande som utskottet framställt under punkten e) — må personligen tilldelas avlöning i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen för vissa postexpeditörer och förste postexpeditörer föreslagna grunder.

För att härefter få med även den av mig åberopade rekryteringsgraden skulle jag vilja i mitt yrkande skjuta in en punkt f) av innehåll, att kammaren må medgiva, att postassistent, kontors- och stationsskrivare samt telegrafassistent, som tillhört eller med tillämpning av avlöningsreglementets bestämmelse om tillgodoräknande av tjänstetid kan anses hava tillhört för dem bestämd lönegrads högsta löneklass i fyra år och uppnått en levnadsålder av 40 år — detta är alltså de bestämmelser jag hämtar från föreskrifterna rörande lokomotivel-darna — skall äga att under de för uppflyttning i högre löneklass eljest gällande villkor åtnjuta lön i närmast högre löneklass inom närliggande lönegrad, såsom om denna senare löneklass tillhörde den för tjänstemannen bestämda lönegraden.

Punkten g) skulle därefter lyda på samma sätt som utskottet hemställt under punkten f).

För att emellertid bespara talmannen besväret att läsa upp dessa yrkanden skall jag nöja mig med att här hava redogjort för dem och fått dem till protokollet utan att formligen framställa dem, d. v. s. utan att begära proposition på dem.

Herr Lindblad: Jag skall be att helt kort få yrka bifall till utskottets hemställan.

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

*Ang.
avlöningen för
vissa befäl-
ningshavare
vid postverket
m. m.
(Forts.)*

Föredrogos ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 47, i anledning av väckt motion om ersättning åt jägmästaren W. Feltenius för kostnader och utlägg vid uppförande av jägmästarebostad i Dörotea;

nr 48, i anledning av väckta motioner om anslag för tilldelande av pris åt uppfinnare av lantbruksmaskiner;

nr 49, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under tionde huvudtiteln gjorda framställningar;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förlängd giltighetstid av avlöningsreglementet för tjänstemän vid domänverket jämte en i ämnet väckt motion;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till täckande av kostnader för dyrtidstillägg åt befattningshavare i de till jordbruksdepartementet hörande ämbetsverk och kårer;

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse av kronan tillhörande jordägarandelar i gruvor; samt

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fiskerätt m. m. i vissa kronan förbehållna, ovan odlingsgränsen belägna vattenområden i Västerbottens län samt i ärendet väckta motioner.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 109, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring åt nordiska museets personal;

nr 110, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för tillfällig löneförbättring under ecklesiastikåret 1926—1927 åt kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster;

nr 111, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1926—1927 åt dels kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritlöner;

nr 112, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från inbetalning till kyrkofonden av vissa för avlöning åt extra ordinarie präster i Stockholm utbekomna medel;

nr 113, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning åt sakkunniga i befordringsärenden vid universiteten i Uppsala och Lund samt karolinska institutet m. m.;

nr 114, i anledning av två inom riksdagen väckta motioner angående anslag till anordnande av s. k. folkhögskolekurser i Härjedalen;

nr 115, i anledning av väckt motion om militärmusikens bibehållande såsom en statsinstitution;

nr 116, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till befattningshavare vid länsstyrelserna;

nr 117, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till skyddskoppympnigen; samt

nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till offentliga arbetsförmedlingen i riket m. m.;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 42, i anledning av väckt motion om höjning av dagtraktamentena till kyrkomötets ledamöter;

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts under punkten 11 av elfte huvudtiteln gjorda framställning angående anslaget till allmänna indragningsstaten;

nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1926—1927 för viss personal inom den civila statsförvaltningen, i vad avser pensions- och indragningsstaterna; samt

nr 45, i anledning av fullmäktiges i riksbanken framställning om tillfällig löneförbättring under budgetåret 1926—1927 för vissa befattningshavare vid Tumba bruk;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 20, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstidens begränsning dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 21, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om vissa inskränkningar beträffande tiden för förläggande av bageri- och konditoriarbete, dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 23, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslag), dels ock i ämnet väckta motioner; ävensom

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 8, i anledning av väckt motion om införande i skolorna av halvdagsledighet för friluftsliv.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.19 e. m.

Infidem
G. H. Berggren.

Fredagen den 7 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 3.30 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr andre vice talmannen.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 199, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till bestridande av kostnaderna för centrala skiljenämnden för vissa arbetstvister;

nr 200, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringsarbeten vid garnisonssjukhuset i Stockholm m. m.; samt

nr 201, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av kostnaderna för stensättning av viss kronan för underhåll tilldelad väg inom Skövde stad.

Vid föredragning av ett från andra kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 478, med delgivning av nämnda kammares beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av väckt motion angående utredning om de ekonomiska faktorer, som verka bestämmande på den moderna filmverksamheten m. m., beslöt första kammaren hänvisa detta ärende till sitt andra tillfälliga utskott.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtande nr 2, angående regleringen för budgetåret 1926—1927 av utgifterna under riksstatens andra huvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet;

sammansatta bevillnings- och första lagutskottets utlåtande nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattningsmed spritdrycker och vin ävensom av lagen den 27 november 1925 (nr 463) om utsträckt tillämpning av förstnämnda lag m. m.;

första lagutskottets utlåtanden och memorial:

nr 29, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om åläggande av skyldighet för ägare av fastighet i stad att utgiva ersättning för anläggning av gata och kloakledning så ock att i visst fall upplåta mark till gata, dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 30, i anledning av väckt motion om åvägabringande av sådan lagstiftning, att renhållningen av gator och allmänna platser i städer m. fl. samhällen må bekostas av kommunen; och

nr 31, angående arvode åt den, som inom första lagutskottet biträtt vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om upplåtelse under åborätt av viss jord m. m.; samt

andra lagutskottets utlåtanden och memorial:

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa beslut, som fattats av den internationella arbetsorganisationens konferens i Genève år 1925;

nr 25, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 14 juni 1918 om fattigvården m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 26, i anledning av väckt motion om ändrade bestämmelser rörande tillstånd till elektrisk starkströmsanläggning, erforderlig för elektrisk järn- eller spårväg;

nr 27, angående arvode åt byråchefen A. Molin, vilken inom andra lagutskottet biträtt vid behandlingen av vissa frågor; och

nr 29, i anledning av väckta motioner om skyldighet för järnväg att inhägna sitt område.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtanden nr 109—118 och bankoutskottets utlåtande nr 42.

Föredrogos och lades till handlingarna bankoutskottets memorial nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts under punkten 11 av elfte huvudtiteln gjorda framställning angående anslaget till allmänna indragningsstaten.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bankoutskottets utlåtanden nr 44 och 45, andra lagutskottets utlåtanden nr 20, 21 och 23 samt första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 8.

Herr **von Sydow** erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Jag ber få föreslå, att på morgondagens föredragningslista måtte bland två gånger bordlagda ärenden först uppföras andra lagutskottets utlåtanden nr 20, 21 och 23 i nu nämnd ordning.

Denna hemställen bifölls.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 3.41 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.