

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1929.

Första kammaren.

Nr 10.

## Onsdagen den 20 februari f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning, som jämte därvid fogat läkarintyg var så lydande:

Till riksdagens första kammars talman, Stockholm.

Hänvisande till bifogade läkarintyg nödgas jag tyvärr vördsamt anhålla om förlängd sjukledighet t. v. från riksdagsarbetet.

Oskarshamn den 19 februari 1929.

*Uno Wijkström.*

Att godsägare *Uno Anders Wijkström*, Marieholm, Oskarshamn, som sedan den 7 februari 1929 vårdats å Oskarshamns lasarett, fortfarande är i behov av lasarettsvård tills vidare intygas.

Oskarshamn den 19 februari 1929.

*Tore Lindfelt,*  
leg. läkare.

På gjord proposition bifölls ansökningen för den tid, det i åberopade läkarintyget omförmälda hindret varade.

Företogs val av tjugufyra valmän för utseende av ej mindre riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare än även riksdagens militieombudsman och dennes efterträdare; och befunnos efter valförrättningens slut hava blivit till valmän utsedda:

herr Andersson, Jonas . . . . .	med 26 röster,
» Bergtund . . . . .	» 26 »
» Bergman . . . . .	» 26 »
» Bergström, David K. . . . .	» 26 »
» Björnsson . . . . .	» 26 »
» Boberg . . . . .	» 26 »
» Dahl . . . . .	» 26 »
» Ekman . . . . .	» 26 »
» Enhörning . . . . .	» 26 »
» Frändén . . . . .	» 26 »
» Hansson, Sigfrid . . . . .	» 26 »
» Jonsson . . . . .	» 26 »
» Julin, Fredrik . . . . .	» 26 »
» Klefbeck . . . . .	» 26 »
» Larson, V. Edward . . . . .	» 26 »
» Linder . . . . .	» 26 »
» Norling . . . . .	» 26 »
» Pålsson . . . . .	» 26 »

herr Sandegård . . . . .	med 26 röster,
» Svenson Ernst W. . . . .	» 26 »
» Svensson, N. J. Martin . . . . .	» 26 »
» von Sydow . . . . .	» 26 »
» Thorberg . . . . .	» 26 »
» Tjällgren . . . . .	» 26 »

Anställdes val av sex suppleanter för de valmän, som av kammaren fått i uppdrag att utse ej mindre riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare än även riksdagens militieombudsman och dennes efterträdare; och befunnos efter valförrättningens slut hava blivit till suppleanter utsedda:

herr Forssberg . . . . .	med 38 röster,
» Holmgren . . . . .	» 38 »
» Thelin . . . . .	» 38 »
» Granath . . . . .	» 38 »
» Andersson, Henrik . . . . .	» 38 »
» Wagnsson . . . . .	» 38 »

sedan ordningen mellan dem blivit genom lottning bestämd.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 98, angående åtgärder för beredande av nybyggnad för statens historiska museum och övriga under vitterhetsakademiens inseende ställda statssamlingar m. m.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran konstitutionsutskottets utlåtande nr 3 samt andra lagutskottets utlåtanden nr 7 och 8.

Om Sveriges  
utträde ur  
Nationernas  
förbund.

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 2, i anledning av väckt motion om Sveriges utträde ur Nationernas förbund.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 205, av herr *Flyg* m. fl., hade hemställts,

1) att riksdagen måtte för sin del besluta Sveriges utträde ur Nationernas förbund samt

2) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t med biträdande av detta riksdagens beslut måtte anmäla Sveriges utträde ur Nationernas förbund samt i övrigt vidtaga de åtgärder, som kunde föranledas av detta besluts realiserande.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet anført:

»Senast vid 1927 års riksdag avstyrkte konstitutionsutskottet och avslog riksdagen ett motionsvis framställt förslag om Sveriges utträde ur Nationernas förbund. Enligt utskottets mening hava sedan dess inga sådana omständigheter tillkommit, som böra föranleda riksdagen att intaga en förändrad ståndpunkt i fråga om Sveriges medlemskap av förbundet.

Utskottet får alltså hemställa, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

**Herr Winberg:** Herr talman! Under hänvisning såväl till den motivering, som förekommer i den av herr *Flyg* m. fl. i ämnet väckta motionen, som till vad jag tidigare haft att anföra, då detta ärende behandlats här i kammaren, skall

jag nu, herr talman, inskränka mig till att yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den väckta motionen.

*Om Sveriges  
utträde ur  
Nationernas  
förbund.  
(Forts.)*

**Herr von Geijer:** Herr talman! Också jag skall från min sida inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Lindhagen:** Gentemot denna motion vill jag nu som vid tidigare tillfällen framhålla det önskvärda i att begagna alla möjligheter till framsteg i fredsfrågan. Således även dem, som Nationernas förbund erbjuder, även om de äro små för närvarande. Begäres utträde, bör det väl följas av inträde i något annat, som motionären inte angivit, vad det skulle vara för något. Jag ber få fästa uppmärksamheten på, att Sovjetunionen för närvarande alltmör nalkas Nationernas förbund. Det var en tid, då den sade, att den inte ens ville titta åt det, men numera går Sovjet även till Genève och deltagar animerat i debatterna där, vilket är värdefullt. Numera har Sovjet ju också accepterat Kelloggspakten på sitt sätt och velat vara med i rulljangsen. Detta tyder på ett nytt eftersinnande från det hållet, och då tycker jag, att även i Sverige Sovjetunionens anhängare kunde följa med sin tid något bättre på den punkten.

**Herr Winberg:** Herr talman! Jag skall inte ingå på någon uttömmande debatt med herr Lindhagen om huruvida Sovjetunionen nalkas Nationernas förbund eller ej. Jag tror, att jag känner till den saken ungefärligen lika bra som herr Lindhagen. Jag tycker det vore bra, om han studerade saken litet närmare, innan han så där alltför tvärsäkert yttrar sig därom.

Vad vidare beträffar hans uttalande, att, innan man utträder ur det nuvarande Nationernas förbund, man skulle skapa något annat, så är jag av den uppfattningen, att så länge man stöder folk i den inbillningen, att Nationernas förbund är det enda vi nu ha att lita till och det enda, som det är något med, kunna vi inte få något annat. Först när vi bli av med den uppfattningen, kunna vi möjligen få något annat, något som är värdefullare.

Jag vidhåller mitt yrkande, herr talman.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågasvarande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 15, rörande väckta förslag om anslag för kapitalökning å statens underkommunikationsdepartementet hörande utlåningsfonder.

#### *Punkten 1.*

Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkten 2.*

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 127, av herr *K. Mellén* m. fl., och den andra inom andra kammaren, nr 216, av herr *A. Gustafson* i Kasenberg m. fl., hade hemställts, att riksdagen måtte till den s. k. bibanelånefonden avsätta ett ytterligare belopp å 175,000 kronor samt att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:it att öka statsunderstödet till *Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag* ur denna fond med intill 175,000 kronor för inköp

*Ang. läne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.*

Ang. låne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

av rullande materiel, att utgå i den mån bolaget fullgjorde de för erhållande av statsunderstöd ur fonden av riksdagen föreskrivna villkoren.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten på anförda skäl hemställt, att riksdagen, i anledning av herrar Melléns m. fl. och Gustafsons i Kasenberg m. fl. berörda motioner (I: 127 och II: 216), måtte

a) såsom avsättning till fonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor i vissa delar av riket för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 175,000 kronor;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att bevilja Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag ett ytterligare låneunderstöd från bibanelånefonden till belopp av 175,000 kronor.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Kvarnzelius, Widell, Nilsson* i Gränebo, *Carlsson* i Gävle, *Oscar Olsson, Wigforss* och *Eriksson* i Stockholm, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att de av herr Mellén m. fl. och herr Gustafson i Kasenberg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 127 och II: 216) ej måtte av riksdagen bifallas;

2) av herrar *Nilsson* i Malmö och *Bengtsson* i Norup, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i denna reservation angivits, och avslutas med en hemställan, att riksdagen, i anledning av de av herr Mellén m. fl. och herr Gustafson i Kasenberg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 127 och II: 216), måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om förnyad utredning rörande trafikering av Åmål—Årjängs järnväg genom Bergslagernas järnvägsaktiebolags försorg, varvid dock, för fall att ett i detta avseende tillfredsställande avtal ej kunde åstadkommas, därjämte borde övervägas frågan om ytterligare statslån till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för inköp av rullande materiel.

Herr **Nilsson, Johan**, i Malmö: Herr talman! Som av utlåtandet framgår, påyrkas i motionen, att riksdagen måtte bevilja Åmål—Årjängbanan ett lån på 175,000 kronor. Det föreligger på denna motion såväl bifalls- som avslagsyrkanden. Jag har inte kunnat biträda något av dessa yrkanden. Jag anser det nämligen på goda grunder finnes utrymme även för ett tredje alternativ.

Min principiella uppfattning beträffande byggandet av nya järnvägar är den, att i tider, då de nuvarande järnvägarna inte kunna bära sig, utan en hel del har mycket stora svårigheter att kämpa med, under det många måst helt giva upp, har jag ansett det vara olämpligt att bygga nya järnvägar och anslå medel för sådant ändamål. Jag har tidigare här i kammaren framhållit nödvändigheten av att iakttaga försiktighet på detta område. Jag har vid åtskilliga tillfällen, då järnvägsfrågor varit på tal, i stället påvisat som en utväg att anordna busslinjer. Om jag emellertid är motståndare till att man anslår medel för nya järnvägar, så kan jag ju inte säga, att detta fall precis är analogt med dylika, ty här har staten redan engagerat sig med ett belopp av inte mindre än 5,783,000 kronor. Och då får man med hänsyn härtill försöka iakttaga en sådan försiktighet, att man inte skadar ett företag, där staten sålunda redan är intresserad. Jag har därför ansett, att man inte borde bifalla motionen, men försöka att med statens medverkan få förhandlingar till stånd om samverkan mellan denna järnväg och Bergslagernas järnväg. Tidigare har man försökt åstadkomma ett avtal mellan dessa båda järnvägar, men lyckades icke uppnå enighet. Vem som är orsaken härtill behöver jag inte nu uttala mig om. Dock anser jag, att det förslag, som förelades den nu lånesökande järnvägen, var något ensidigt avfattat och ej med ett tillräckligt beaktande av sagda järnvägs intressen.

Jag menar alltså med mitt förslag, att riksdagen skulle avslå motionen och

uppdraga åt Kungl. Maj:t att söka föra parterna samman till förhandlingar, så att de om möjligt träffa detta avtal. Därjämte skulle Kungl. Maj:t efter förhandlingarnas avslutande pröva, huruvida proposition till ett kommande år bör framläggas angående beviljande av lån till den ifrågavarande järnvägen.

Under sådana omständigheter ber jag att få yrka bifall till den av mig och herr Bengtsson i Norup vid betänkandet fogade reservationen.

**Herr Dahl:** Herr talman! Det var min avsikt att inte besvara kammaren förrän i senare ordning, efter det utskottets ordförande, som står som främsta namn för den första av reservationerna vid detta betänkande, hade vidare utvecklat skälen för denna reservation. Då jag finner, att utskottsordföranden ännu inte antecknat sig, och jag därav drar den slutsatsen, att kanske reservanterna i den första reservationen ansluta sig till reservationen nr 2, så ser jag mig föranlåten att yttra några ord till försvar för utskottets ståndpunkt.

Jag tror inte det råder någon meningsskiljaktighet därom, att fusion av mindre bärkraftiga järnvägar är synnerligen önskvärd. Men då man skall ta ståndpunkt till frågan om sammanförandet av järnvägar, så får man naturligtvis inte bedöma en sådan fråga enbart teoretiskt, utan man får tillse, huru villkoren för sammanförandet äro utformade. Redan 1927, när detta ärende senast var före, anförde dåvarande departementschefen till statsrådsprotokollet, att de villkor, som bjudits vid förhandlingarna mellan Ämål—Årjöngbanans och Bergslagerens järnvägsaktiebolags representanter, voro »alltför ogynnsamma» för Ämål—Årjöngbanan. Emellertid hade man då avvägibragt ytterligare förhandlingar under ledning av en stats delegerade, men i förväntan på hur dessa skulle avlöpa och under antagande, att de möjligtvis bleve av sådan innebörd, att de inte kunde godtagas av Ämål—Årjöngbanan, så föreslog departementschefen redan då villkorligt anslag för nu ifrågavarande ändamål. Innan riksdagen fattade sitt beslut, förelåg resultatet av dessa förhandlingar i ett förslag, som stats delegerade för sin del ansett sig kunna tillstyrka. Emellertid blev detta förslag icke antaget av Ämål—Årjöngs järnväg. Nu vill det synas såväl av reservationen nr 2 som av herr Johan Nilssons nu gjorda uttalande, att reservanterna i reservationen nr 2 dela denna Ämål—Årjöngrepresentanternas mening, att förslaget inte var godtagbart, men de ha tydligtvis förhoppning om att nya förhandlingar skola kunna medföra ett gynnsammare resultat. Jag tror, att detta är alldeles uteslutet. Bergslagerens järnvägar, som utan tvivel äro en mycket förnämlig inrättning, komma givetvis vid eventuellt återupptagna förhandlingar att se saken som de från sin synpunkt måste se den. De se den som en intressesak från sin sida, helt enkelt därför, att de i väsentliga delar ha motsatta intressen mot Ämål—Årjöngs järnväg. Och det är just här den ömtåliga punkten ligger, att sammanföra till en gemensam trafikförvaltning två järnvägsföretag, som ha motsatta intressen. Och alldeles omöjligt blir det, om man skall inrymma ett så avgörande inflytande åt det ena företaget, som här Bergslagerens järnvägar ha försökt för sig pretendera.

Jag tror inte någon enda ledamot av denna kammare, som har praktiskt sysslat med järnvägsangelägenheter, skall förvägra mig medgivandet, att man näppligen kan förtänka Ämål—Årjöngs järnvägs förvaltning dess avvisande av det förslag, som låg före 1927, sedan man tagit del särskilt av §§ 6 och 7 i detta förslag. Enligt dessa båda paragrafer förbehålles åt Bergslagerens järnvägar att träffa avgörande i fråga om såväl tidtabell som taxa för Ämål—Årjöngbanan. Dess förvaltning skall visserligen få rättighet att yttra sig i dessa saker och uppgöra förslag i vad det gäller taxan, men det slutliga avgörandet i fråga om tidtabellen lägges helt och hållet under Bergslagerens järnvägars förvaltning, och beträffande taxan får förslaget inte underställas Kungl. Maj:t, förrän Bergslagerens järnvägars förvaltning godkännt detsamma. Korteligen, hela be-

*Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Årjöngs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Ports.)*

Ang. låne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

stämmandet av allt detta, som för Åmål—Årjängs järnvägs bestånd och utveckling kan anses avgörande, det hänföres helt och hållet till Bergslagernas goda vilja.

Nu skall man betänka, att det för Bergslagernas del måste vara av största intresse, att sjötrafiken på Vänern i möjligaste mån motarbetas på denna punkt snarare än att den underlättas, och rakt motsatt är förhållandet beträffande Åmål—Årjängs järnväg. Det är således alldeles uteslutet, att Åmål—Årjängs järnvägsförvaltning, om den tar behörig hänsyn till sin järnvägs direkta intresse, skall kunna godtaga ett så beskaffat förslag till överenskommelse.

Nu hänvisades vid utskottets behandling av ärendet till att statens delegerade hade ansett sig kunna förorda ett sådant förslag. Ja, ett sådant förord betyder i själva verket rätt så litet, ty det vet ju var och en, att förlikningsmän i allmänhet — och statens delegerade hade ju vid detta ärendes handläggning ställning som förlikningsman — anse det vara en väsentlig uppgift för dem att försöka uppnå ett resultat. I vad mån parternas synpunkter därvidlag komma till sin rätt, det är från den utgångspunkten en sekundär fråga.

Jag är alldeles på det klara med att det förslag, som 1927 framlades, inte kunde godtagas av Åmål—Årjängs järnväg, och jag har inte minsta anledning till antagande, att Bergslagernas järnvägar var en fortsatt förhandling i denna sak skola frångå den ståndpunkt de intogo 1927. Det förefaller mig vid sådant förhållande, herr talman, vara skäligen ändamålslost att gå den väg, som herrar Johan Nilsson och Sven Bengtsson i sin reservation ha föreslagit. Det måste för Åmål—Årjängs järnvägsförvaltning vara av stort intresse, att man inte längre uppskjuter avgörandet, huruvida de kunna påräkna statens medverkan för ordnandet av frågan angående deras rullande materiel.

Da jag inte ser någon praktisk nytta med ett sådant uppskov, som dessa reservanter här ha förordat, så kommer jag för min del i valet mellan deras reservation, som i övrigt är betydligt välvilligare än den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen, och utskottets hemställan inte se annat än att det finnes goda skäl att stödja utskottet. Jag skall för närvarande, och då reservanterna i reservation nr 1 här inte ännu utvecklat sin talan, inskränka mig till vad jag nu anfört och be att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Kvarnzelius:** Herr talman! Den här frågan har ju varit föremål för prövning av Kungl. Maj:t redan år 1927, såsom framgår av den reservation, vilken jag jämte några andra av utskottets ledamöter har fogat till detta betänkande. Kungl. Maj:t ansåg visserligen, att man skulle räcka bolaget en hjälpsam hand, men Kungl. Maj:t hade redan då kommit till insikt om, att denna korta järnväg — den är ju endast omkring 7 mil lång — inte var av den beskaffenhet, att dess ekonomi tålde vid egen trafikförvaltning, och anmodade därför en av järnvägsstyrelsens ledamöter, överdirektör Flodin, att uppta förhandlingar med representanter för Åmål—Årjängs bolag och styrelsen för Bergslagernas järnvägar, huruvida icke Bergslagernas järnvägsaktiebolag lämpligen kunde trafikera den förutnämnda järnvägen. Till denna uppfattning hade Kungl. Maj:t naturligtvis kommit på grund av den svåra situation, som uppstått genom automobiltrafikens utveckling, vilken trafik hårt trängde och tryckte järnvägarna och nödvändiggjorde, i den omfattning det var möjligt, ett sammanförande av de enskilda järnvägarna under gemensamma förvaltningar för nedbringande av administrationskostnaderna.

Såsom ett ringa led i detta arbete, som är oundgängligen nödvändigt för hela vårt järnvägsnät, skulle man även söka ordna trafikeringen av denna lilla järnväg, som ju är rätt obetydlig. Den hårda nödvändighetens lag, som denna järnväg därigenom skulle få finna sig i, ha betydligt mera omfattande järnvägar fått underkasta sig. Jag erinrar om Orsa—Bollnäs eller, som den ge-

menligen kallas, Dala—Hälsinglands järnväg; precis samma förhållande rådde beträffande Limesforsen—Särna järnväg. Där gingo kommunerna själva, som satsat pengar till denna järnväg, in till Kungl. Maj:t och begärde att få överlämna järnvägen utan vidare och skänka det kapital, som de tecknat i densamma, bara de sluppe att ikläda sig ansvaret att reda upp de svårigheter, som voro förenade med att skaffa medel till att trafikera denna järnväg, och riksdagen var nog vänlig att göra det. Det var en uppoffring av samma art som när staten övertog Dala—Hälsinglands järnväg, som under tio år varit arrenderad av statens järnvägar, ett arrende, som faktiskt gav aktieägarna 5 % utdelning. Men när tioårsperioden var slut, gick järnvägen i alla fall in till Kungl. Maj:t och sade: »Var så god och tag järnvägen. Vi kunna inte trafikera den längre.» Denna järnväg är dock 11 mil lång; och riksdagen gick med på framställningen. Även detta var en uppoffring från statens sida, men det var nödvändigt. Bolaget hade icke kunnat ta driften i egen regi.

I båda dessa fall, som jag här relaterat, förefanns den för ortsbefolkningen lyckliga omständigheten, att dessa järnvägar stodo i direkt förbindelse med statsbanan, så att statsbanan blev den, som tog hand om trafikeringen. Vad beträffar Ämål—Årjängs järnväg är förhållandet det, att denna järnväg inte alls kommer i beröring med statens järnvägar, utan med Bergslagens järnvägar. Men dessa Bergslagens järnvägar får man väl anse vara en så pass förnämlig institution, som den föregående ärade talaren uttryckte sig, att man inte alldeles får negligera densamma utan att man kan ställa den i paritet med våra statsjärnvägar i fråga om förvaltning och skötsel. Kungl. Maj:t ansåg sig, såsom tidigare nämnts, år 1927 icke kunna anvisa medel till rullande materiel för ifrågavarande järnväg, enär Kungl. Maj:t hade den upfattningen, att trafiken borde bedrivas i samtrafik med Bergslagens järnvägsaktiebolag. För det ändamålet förordnades, såsom jag redan nämnt, överdirektör Flodin såsom delegerad för statens järnvägar att söka jämka ihop parterna.

Nu har visserligen rådman Dahl förmenat, att överdirektör Flodin liksom alla »andra förlikningsmän» endast sökt att åstadkomma enighet utan hänsyn till den järnvägs intressen, varom nu är fråga. Jag vet icke, om överdirektör Flodin fattat sitt uppdrag så enkelt. För min del tror jag icke, att så varit fallet. Jag har ett utdrag ur protokollet från en bolagsstämma, som hölls, när ärendet skulle prövas, med intressenterna för Ämål—Årjängs järnvägsaktiebolag, där förslaget till avtal förelåg. Styrelsen hade för sin del visserligen ställt sig betänksam mot detta förslag, men i alla fall ansåg styrelsen för järnvägsaktiebolaget förslaget vara av den betydelse att styrelsen icke utan vidare ville avstyrka detsamma, och styrelsen hemställde därför till bolagsstämman att ajournera stämman och under tiden låta ortsbefolkningen göra sig närmare förtrogen med innebörden av det förslag, som framgått av dessa förhandlingar. Två av styrelsens ledamöter reserverade sig häremot, men vad inträffade på bolagsstämman? Jo, bolagsstämman beslöt att förkasta detta förslag, förmenande: vi skola vara oss själva nog, vi skola taga saken i egna händer, och så skapades den situation, vari bolaget för närvarande befinner sig. Bolaget måste nu komma till Kungl. Maj:t och begära 175,000 kronor till rullande materiel. Herrarna kunna vara övertygade om, att det icke är sista gången detta bolag kommer att göra sig påmint, i händelse det förslag, som nu föreligger, kommer att av riksdagen bifallas. Det kommer icke att dröja synnerligen länge, innan bolaget måste komma och begära nya medel, därför att det icke kan uppehålla driften, det ligger i sakens natur. Då inträder den situationen: antingen måste riksdagen bevilja nya medel eller säga kategoriskt nej, i vilket fall det hela faller sönder, eller också måste riksdagen eller dess fullmäktige, riksgäldskontoret, som bevakar kronans intressen och som har järnvägslånen om hand, komma till Bergslagens järnvägsaktiebolag med hatten

Än. läne-  
understöd åt  
Ämål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

i näven och fråga: vill ni vara så vänliga och trafikera denna järnväg? Det lärer väl nämligen icke vara någon i denna kammare, som är så naiv att han ifrågasätter, att statens järnvägar skulle trafikera denna bana på endast 7 miles längd, som är alldeles isolerad ifrån statsbanorna.

Nu har jag emellertid icke samma uppfattning om överdirektör Flodins ställning som rådman Dahl syntes ha. Jag tror, att man får tillmäta hans omdöme och förmåga att bedöma denna sak lika stor auktoritet som den som rådman Dahl förvärvat på detta område. Jag förmodar, att när han uttalade sig rörande det förslag som förelåg, så gjorde han det icke i egenskap av förlikningsman utan i egenskap av överdirektör vid statens järnvägar och vad säger han? Jo, sedan styrelsens förslag blivit föredraget för bolagsstämman, så överlämnades ordet till överdirektör Flodin, som beretts tillfälle att närvara vid stämman, och lämnade en redogörelse över regeringens ståndpunkt i frågan, varvid han yttrade enligt stämmoprotokollet, bl. a., »att regeringen icke ville begära hos riksdagen anslag för rullande materiel åt bolaget, därest ett antagbart trafikavtal kunde komma till stånd med Bergslagernas järnvägars aktiebolag; och yttrade Flodin vidare, att ett nu föreliggande, genom Flodins försorg upprättat trafikkontrakt med Bergslagernas järnvägars förvaltning vore för Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag antagbart, samt att Flodin för den skull ansåge, att, om bolaget icke självt kunde anskaffa penningar till rullande materiel, bolaget borde antaga kontraktet i fråga».

Ja, så blev det votering med resultat, att stämman med 17,775 röster mot 7,570 förkastade förslaget om ajournering och därmed förslaget om att godkänna det avtal, som förelåg, och resultatet blev, att järnvägen skulle trafikeras av bolaget självt. Såsom detta ärende föreligger vill det förefalla i hög grad anmärkningsvärt med den allmänna uppfattning, som allmänt gör sig gällande angående de svårigheter, som enskilda järnvägsbolag kommit uti och ha att kämpa med, om riksdagen här med öppna ögon för allt detta nu i en hastig vändning skulle animera och föranleda detta bolag att fortsätta på den inslagna vägen. Man bereder på sådant sätt bolaget och staten endast större svårighet att komma ut ur det interimistiska tillstånd som jag anser det tillstånd vara, under vilket bolaget för närvarande bedriver sin verksamhet. Det är klart, att bolaget icke kan få bestämma tågtider och trafikering, när en annan järnväg skall bära det ekonomiska ansvaret. Järnvägstrafiken dirigeras efter ekonomiska lagar, det få alla böja sig för, och klart är, att Bergslagernas järnvägs styrelse med så erfarna och kunniga män, som däri sitta, icke lämnar ett annat bolag fria händer att bestämma, huru järnvägen skall trafikeras. Att det är av intresse, att den trafikeras så, att affärerna gå ihop, är klart, och det är också klart, att det är ett intresse även för Bergslagsbanan att se till att få så mycket frakter som möjligt; detta är självklara saker. Bergslagernas järnvägsaktiebolag har intet intresse av att slå ihjäl denna järnväg, ty den utgör en tillförselled till deras stora trafikled, och farhågorna för att de vilja draga trafiken över på järnvägen Ämål—Göteborg i stället för att från hamnen i Ämål lasta fartyg, som sedan skulle gå direkt till utlandet med varorna, kunna endast grundas på bristande kännedom om de faktiska förhållandena. Erfarenheten har visat, att den fraktfart, som räknades med vid Trollhätte kanals ombyggnad icke blev av, därför att den fraktfart det här är fråga om i allmänhet rör sig om så små partier, att det icke lämpar sig att lasta in dem i fartyg i Vänerhamnar och sedan gå direkt till utlandet, utan det går med stycke gods båtar som intaga sina laster i Göteborg till England och andra europeiska länder. På detta sätt få avnämarna sina behov av vissa kvantiteter och dimensioner bättre tillgodosedda. Det lämpar sig icke att lasta in i stora fartyg, och därför komma aldrig Vänerns hamnar att fylla de uppgifter, som både förslagsställaren, regeringen på den tiden, och framför allt



ortsbefolkningen i dessa hamnar byggt på, när de under en verklig storhetsyra, skulle jag vilja säga, gingo in för den stora trafikled, som Trollhätte kanals utvidgning innebär. Det var en dålig affär, som riksdagen gjorde den gången.

Jag skulle givetvis vara hågad att bereda intressenterna den chansen, som kunde ligga i att regeringen än en gång toge ärendet under omprövning, att regeringen än en gång finge utse någon, som skulle leda förhandlingarna mellan detta bolag och Bergslagernas järnvägsaktiebolag, någon som rådman Dahl hade större förtroende för än överdirektör Flodin och som kanske hade större förutsättningar än han att pressa Bergslagernas järnvägsaktiebolag till nya medgivanden. Jag skulle icke ha något emot det, och på grund härav skulle jag kunna biträda den reservation, som herr Nilsson i Malmö förordat. Om det kommit fram ett yrkande på avdelningen i denna riktning, skulle jag utan vidare gått med därpå, och jag är också beredd att stödja det i dag, om så erfordras. För närvarande, då jag anser saken vara tämligen klar, ber jag att få yrka bifall till den av mig m. fl. angivna reservationen.

Häri instämde herr *Widell*.

**Herr Dahl:** Herr talman! Sedan herr Kvarnzelius nu förordat sin reservation i första hand åtminstone, ber jag att få återkomma med några ord.

Jag har redan tidigare oförbehållsamt erkänt riktigheten av den allmänna ståndpunkten, att mindre bärkraftiga järnvägar böra sammanföras, men jag har icke på något sätt godkänt, att man till varje pris skulle i varje förekommande fall anse denna ståndpunkt böra fasthållas.

Herr Kvarnzelius vill göra gällande, att läget här icke skulle vara sådant som jag velat framställa det, d. v. s. de villkor som gjorts skulle för Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag icke vara så oantagliga som jag förmenat. Han hänvisar härutinnan först till den av staten anmodade delegeradens ståndpunkt i saken. Jag skall alls icke ingå på frågan om denne utmärkte ämbetsmans större eller mindre förtjänster och auktoritet, de böra hållas fullständigt utanför denna fråga. Man kan ha olika meningar i en sak utan att behöva underkänna auktoriteten på den ena eller den andra sidan. Men när herr Kvarnzelius gör gällande, att det skulle vara mindre betydelsefullt, huru dessa villkor angående taxa och tidtabeller ordnas, under hänvisning att i varje fall trafiken dirigeras »efter ekonomiska lagar», ber jag få säga, att detta är ett allmänt talesätt, som icke är tillämpligt härvidlag. Skulle trafiken dirigeras enbart efter ekonomiska lagar och icke särskilt påverkas av taxa och tidtabeller, varför skulle Bergslagernas järnvägsaktiebolag på denna punkt med absolut ståndaktighet hålla på detta kontrakt? Jag ber att få hänvisa herr Kvarnzelius till, att statsrådet år 1927 var av den meningen, att det då föreliggande kontraktet var särskilt ogynnsamt på dessa punkter, och det jämkade kontraktet intager härutinnan precis samma ståndpunkt som det föregående. Således har man i denna del statsrådets uttalande till stöd för vad utskottet vill göra gällande.

Herr Kvarnzelius har icke riktigt återgivit statsrådets ståndpunkt år 1927, då han säger, att statsrådet ansåg, att medel för trafikeringen för det dåvarande icke borde anvisas. Han resonerade tvärtom så, att, för den händelse förhandlingarna icke skulle leda till något godtagbart resultat, medel borde hållas tillgängliga för anvisande, och det är någonting helt annat.

Reservanterna ha utom denna allmänna hänvisning till fusionsprincipen också en starkt betonad speciell erinran, då det säges, att riksdagen med bifall till utskottets yrkande skulle komma att frångå sin ståndpunkt år 1927, och denna erinran stödja reservanterna genom ett missvisande citat. Reservanter-

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. läne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

na säga: Under den följande riksdagsbehandlingen — med hänsyn till 1927 års behandling — av frågan upplystes emellertid, att de förda förhandlingarna utmynnat i ett förslag till trafikavtal, vilket dock Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag vägrat godkänna, trots att den delegerade för sin del funnit det godtagligt. Vid sådant förhållande fann riksdagen något medgivande om ytterligare statslån till bolaget ej böra lämnas. Var och en, som läser detta, får den uppfattningen, att riksdagen vid sitt beslut gick ut ifrån, att bolaget hade avvisat detta förslag och att riksdagen således gått till doms över den av Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag då intagna ståndpunkten, men det är ingalunda fallet. I statsutskottets hemställan och riksdagens skrivelse talas alls ingenting om att Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag vägrat godkänna det framlagda förslaget. Det talas endast om att statens delegerade ansett sig kunna förorda det framkomna förslaget, och därför ansåg man, att anvisning av medel då icke borde komma till stånd.

Frågan huruvida de inledda förhandlingarna och huruvida statens delegerades förord borde leda till slutlig uppgörelse hölls då alldeles utanför beslutet och har icke påverkat detta beslut. Finner man således vid granskning av detta förslag, — vilken granskning säkerligen icke föregick beslutet av år 1927 — att villkoren voro sådana, att Åmål—Årjängs järnväg var i sin fulla rätt, då den vägrade gå in på dessa villkor, så är riksdagen enligt min mening alldeles obunden av 1927 års beslut. Ett beslut i den riktning, jag ifrågasatt, kommer alltså icke att innebära ett frångående av den år 1927 intagna ståndpunkten.

Herr Kvarnzelius ville nu måla spöken för denna kammare, då han förklarade, att frågan kommer igen, såvitt riksdagen beviljar de i motionerna begärda medlen. Antingen skulle riksdagen nämligen få anslå ytterligare medel, menade han, eller också finge vi om någon tid komma som supplikanter till Bergslagernas järnvägar och bedja dem trafikera Åmål—Årjängs järnväg. Ja, jag skall inte anmäla mig som konkurrent i fråga om utläggande av framtidens öden. Det kan inte förnekas, att dessa i allmänhet ställa sig ganska dunkla för järnvägarna. Men jag vill bestämt vidhålla, att om riksdagen gett sig in på att av statsmedel bevilja 5,783,000 kronor till detta järnvägsföretag, tycker jag det verkligen innebär en viss svaghet i ekonomiskt tänkande, att man nu inom riksdagen inte ens vill pröva, om man genom denna försträckning på 175,000 kronor skall kunna hålla företaget flytande. Ty det är ganska säkert, att om den situationen inträffar, att Åmål—Årjängs järnväg nödgas för sin existens anlita en samtrafiksuppgörelse med Bergslagernas järnvägar, kommer det att bli mindre inkomster för förstnämnda järnväg än om den kan nödortfiktigt uppehålla driften med egen materiel.

Jag kan därför inte finna, att vare sig de formella skäl, herr Kvarnzelius och hans medreservanter framhållit, eller de reala synpunkter, som han betonade, kunna stödja den av honom och dem avgivna reservationen, eller att dessa skäl förminskat bärkraften i vad utskottet anfört.

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

Herr Mellén: Herr talman, mina herrar! Åmål—Årjängs järnväg står medelst ett under byggnad varande hamnspår, som utgår från järnvägens egen station i Åmål, i förbindelse med Åmåls blivande djuphamn. Arbetet på denna hamn har så nyligen som vid senaste årsskiftet påbörjats. Till såväl järnvägen som hamnspåret och hamnen har staten lämnat avsevärda anslag. Till järnvägen ha lämnats 5,600,000 kronor och till hamnspåret 183,000 kronor. varjämte till själva hamnen lämnats ett belopp, som jag tror fastställts till högst 76,000 kronor. Anslagen till järnvägen 5,600,000 kronor och till hamn-

spåret 183,000 kronor utgöra sammanlagt 5,783,000 kronor, eller den summa man återfinner på sid. 2 i statsutskottets föreliggande utlåtande. Jag påpekar detta därför, att utskottets utlåtande möjligen kan läsas så, som om Ämål—Ärjängs järnväg redan skulle ha erhållit 5,783,000 kronor, eller således över  $\frac{3}{4}$  av det fastställda kostnadsförslagets slutsumma. Så är dock icke förhållandet. Det slutligen fastställda kostnadsförslaget för Ämål—Ärjängs järnväg, vari icke inberäknades kostnaden för rullande materiel, och icke heller utgifterna för hamnspåret, belöper sig till 7,700,000 kronor. Tre fjärdedelar av detta belopp utgöra 5,775,000 kronor. Järnvägen har bekommit 5,600,000 kronor. Alltså återstå av oss motionsvis begärda 175,000 kronor för att Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag skall av staten hava åtnjutit samma förmån som kommit alla andra bibanor till del. Det är alltså att observera att Ämål—Ärjängs järnväg är ett företag och hamnspåret ett annat.

Av vad jag nämnde i fråga om statens stora anslag till såväl järnväg som hamnspår och hamn framgår, att staten har synnerligen stora intressen att bevaka i våra bygder. Djuphamnen och Ämål—Ärjängs järnväg stå i det mest intima samband med varandra. Så intimt att vi, som känna till ortens förhållanden, med skäl anse, att det ena företaget är ett livsvillkor för det andra. Staten har intressen såväl i hamnen som i järnvägen. Det är jämväl att märka, att det är staten, som tagit första steget till skapande av djuphamnen i Ämål och som förmått Ämåls stad att ge sig med på denna kostnad. Detta skedde, såsom herr Kvarnzelius yttrade, i samband med Trollhätte kanals ombyggnad och upprensning av Göta älv. Då förmådde kronan stadens fullmäktige att förbinda sig gentemot staten att fördjupa stadens hamn så mycket, att 4 meters djupgående fartyg kunde gå in i hamnen vid normalt lågvattenstånd i Väneren. Det lär ha stått mycken strid om det beslutet, och hade stadens fullmäktige vetat, vilken omfattande hamnanläggning staten skulle komma att fordra, hade de nog aldrig gått med på att ikläda staden några förbindelser av denna art. Flera gånger har staden Ämål begärt uppskov med byggande av sin hamn, men staten har ideligen krävt uppfyllande av stadens åtaganden, och till slut ha vi fått böja oss för statens fordringar i denna del. Hamnen är nu under byggnad. Den lär komma att kosta Ämåls stad över 200,000 kronor. Staten har deltagit med ett belopp av, som jag nämnde, 76,000 kronor. I detta sammanhang vill jag påpeka det kända förhållandet, att Bergslagernas järnväg, som löper utefter Vänerens västra strand, också har station i Ämål. Denna ligger alldeles intill Ämål—Ärjängs station. Men det är att märka att Bergslagernas järnväg har helt andra intressen än att forsla en enda lastvagn till den av staten och staden Ämål bekostade hamnen. De ärade reservanter, som hemställa om rent avslag å de föreliggande motionerna, ha som skäl härför anført, att Ämål—Ärjängs järnvägs önskan och förresten redan nu realiserade strävan att erhålla egen station, egen förvaltning och egen rullande materiel, står i strid med de rationaliseringssträvanden, som på senare tider gjort sig gällande, och som i besparingsändamål syfta att sammanslå de mindre järnvägarnas förvaltningar. Dessa strävanden må vara aldrig så beaktansvärda, de få dock inte drivas därhän, att ett mindre och svagare företag tvingas att under vilka villkor som helst överlämna skötseln av företaget till ett annat och till och med till sin konkurrent. Sammanslagningen får väl ändå inte ske under sådana former, att det ena företaget helt förlorar sin självständighet och helt uteslutes från all medbestämmanderätt och kontroll över företagets skötsel och endast har att som en stum åskådare se, hurusom företagets intressen eventuellt handhavas på sådant sätt, att den gemensamma förvaltningen blir ödeläggande och ruinerande för företagets ekonomi och bestånd. Det förslag till trafikavtal mellan Bergslagernas järnväg och Ämål—Ärjängs järnväg, som år 1927 framlades

Äng. läne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. låne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

av Kungl. Maj:ts särskilda delegerade, överdirektör Flodin, och som antogs av Bergslagens järnvägar, var för Åmål—Årjängs järnvägs vidkommande absolut oantagligt. Det förkastades också såväl av järnvägens styrelse som av bolagsstämman. Aktieägarna, som under årtal arbetat och satsat pengar på företaget i hopp att det skulle lyfta deras avlägsna och efterblivna bygd, ville ej överlämna företaget att förvaltas av en konkurrent, utan ville ha förvaltningen själva. Denna Åmål—Årjängs järnvägs aktiebolags vägran att antaga ett omöjligt trafikförslag föranledde emellertid 1927 års riksdag att avslå Kungl. Maj:ts proposition till samma riksdag om tillstånd att utlämna ytterligare medel till Åmål—Årjängs järnväg som lån för anskaffande av rullande materiel. Riksdagen avtog alltså propositionen om anslag på grund av att Åmål—Årjängs järnväg icke velat antaga det omöjliga kontraktet. Men det är att observera, att innan Kungl. Maj:t framlade sin proposition, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 8 februari 1926 tillstyrkt Kungl. Maj:t att lämna Åmål—Årjängs järnväg statsunderstöd på 225,000 kronor för anskaffande av rullande materiel. Riksgäldsfullmäktige hade därjämte i skrivelse den 30 september 1926 förklarat sig icke vilja motsätta sig att staten än en gång trädde hjälpande emellan, då det gällde att lösa frågan om järnvägens trafikering. Mig veterligen har varken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller riksgäldsfullmäktige avgivit senare yttranden i denna fråga, och deras föregående utlåtanden stå följaktligen kvar. Då voro alltså myndigheterna med om att tillstyrka ett statsanslag på 225.000 kronor.

Varför avtog då Åmål—Årjängs järnvägs a.-bol. det av statens delegerade framlagda trafikförslaget såsom varande oantagligt för järnvägen? Det huvudsakliga skälet härtill har rådman Dahl redan framhållit. Förslaget innehöll, att Bergslagens järnväg skulle ensam bestämma alla fraktsatser, ensam bestämma tidtabellen, och Åmål—Årjängs järnväg skulle icke få någon representant i Bergslagsbanans styrelse. Bolaget sköts helt åt sidan och fick inte den minsta bestämmanderätt över sitt eget företag. Bergslagens järnväg är ett förnämt företag, och det är ingen, som icke tror, att detta bolag skulle sköta Åmål—Årjängs järnväg efter sitt bästa förstånd, sade någon. Alldeles riktigt! Men B. J. är till den grad förnämt och har en så hög levnadsstandard, att ett så obetydligt företag som Å.—Å. J. icke har råd att leva på samma standard eller att deltaga i den gamla förmögna järnvägens höga förvaltningskostnader. De båda järnvägarna äro konkurrenter. De ha samma trafikområde, och när Åmåls djuphamn kommer till stånd, blir detta konkurrentförhållande än mera märkbart. Bergslagens järnväg har av naturliga och lätt förklarliga skäl inte något annat intresse av vår järnväg än att använda den som ett sugrör för sin egen järnväg, och av hamnen har Bergslagens järnväg intet annat intresse än att den helst ej funnes till.

Mycket mera vore att säga, men det sagda må vara nog. Nu rulla emellertid Åmål—Årjängs järnvägståg på egna och delvis förhyrda vagnar in på sin egen station. Vi hoppas, att vagnarna i en snar framtid också skola rulla ner till hamnen. Ortens befolkning hyser stora förhoppningar på denna sammansatta trafikled och ser inte alls så mörkt på företaget som herr Kvarnzelius gjorde. Men det är så som jag sade: detta gäller järnvägen och hamnen i förening. Järnvägen utan hamn är tämligen betydelselös, och hamnen utan järnväg är i ännu högre grad utan värde. Ett stort bekymmer finnes dock. Järnvägen behöver nämligen flera och framför allt egna vagnar, egen materiel, men penningar saknas. Det blir för dyrt att hyra vagnar, och det finns ingen möjlighet att till inköp härav pressa ut mera pengar av ortens kommuner och enskilda. De ha satsat oerhörda belopp av intresse att få upp sin bortglömda bygd till samma nivå som andra centralare landsdelar. Åmåls stad, som får betala över 200,000 kronor för hamnen, har tecknat 410,000 kro-

nor för järnvägen på en folkmängd av omkring 6,500 invånare och med en kommunalskatt av 7 kronor. Svanskogs socken med 1,494 invånare och 10 kronors kommunalskatt har tecknat 97,500 kronor. Silleruds socken med 2,850 invånare och 9 kronor 70 öre i kommunalskatt har tecknat 380,000 kronor. Silbodals kommun med 2,452 invånare och 10 kronor i kommunalskatt har tecknat 102,500 kronor. Västra Fågelviks kommun med 809 invånare och 10 kronor i kommunalskatt har tecknat 3,000 kronor. Som jag nämnde är statens intresse och Åmål—Årjängs järnvägs intresse i föreliggande fall det samma.

Nu har det sagts, och det antydde också av herr Kvarnzelius, att järnvägen aldrig kommer att bära sig. Men det finns intet belägg för ett dylikt påstående. Jag frågar, hur vet herr Kvarnzelius det? Den bygd i norra Dalsland och västra Värmland, genom vilken järnvägen dragits, har många outnyttjade utvecklingsmöjligheter. Här ligga orter, som praktiskt sett varit avstängda från yttervärlden i årtal. Arbetet på järnvägen börjades 1909. Den nya järnvägens trafikområde omsluter Värmlands bäst produktiva skogsmark. Den årliga skogstillväxten inom trafikområdet har av professor Hesselman beräknats till 210,000 kubikmeter. Jag tog också med ett klipp ur en tidning i dag, däri yrkesinspektören i länet i sin berättelse till socialstyrelsen angående sin verksamhet under det gångna året berört saken. Yrkesinspektören tror tydligen på utvecklingsmöjligheterna. Han yttrar följande: »Under senare delen av året har den nybyggda Åmål—Årjängs järnväg nått sin fullbordan och blivit invigd. Järnvägen går genom skog- och vattenrika trakter och torde bliva av stor betydelse för kringliggande nejder. En betydande trävaruindustri kan här väntas uppstå särskilt sedan den invid Åmåls stad planerade och nu under byggnad varande djuphamnen möjliggjort utfraktning medelst oceangående fartyg.»

Menar herr Kvarnzelius med yttrandet att järnvägen icke kommer att bära sig, att den inte kommer att ge ränta på aktiekapitalet under en avsevärd framtid, då är jag ense med herr Kvarnzelius. Men varken Åmåls stad, de skilda lantkommunerna eller enskilda tecknare ha tänkt på att de skulle få utdelning på sina aktier. Förmodligen ej heller staten. Jag vill emellertid nämna, att järnvägen betalt sina skulder. Den har erlagt omkr. 400,000 kronor i räntor till staten. Hade den icke gjort det, utan använt pengarna för driften, så hade den nu till och med haft pengar över. Indirekt kommer emellertid Åmål—Årjängs järnväg att bära sig och lämna full valuta. I den meningen nämligen, att den kommer att skapa ökad industri, nya och förbättrade jordbruk, flera egna hem, minskad emigration, ökad turistfrekvens, ökad arbetstillfällen och minskad arbetslöshet, nya och bättre vägar till stationerna samt att kultur och trevnad komma att spridas i bygder, som alltför länge varit avstängda därifrån. I den meningen skall järnvägen komma att betala sig och det belopp vi nu begära, därom är jag ärligt övertygad. Huru många miljoner lägga ej stat och kommuner ner på landsvägar? Och vilka summor utgör ej detta i jämförelse med vad som lagts ned på denna järnväg. Aldrig räknar man med att få utdelning i penningar å landsvägarna.

Mot herr Nilssons i Malmö reservation och det anförande han höll vill jag invända, att det numera är meningslöst att inleda nya förhandlingar med Bergslagens järnväg. Sådana förhandlingar kunna nämligen aldrig tänkas leda till något resultat. Åmål—Årjängs station är nu nästan färdigbyggd, alla spår på stationen äro utlagda, och spåret till hamnen är bestämt. Skall då allt detta raseras? Om Bergslagens järnvägar skola trafikera vår bana, vilja de naturligtvis ha vårt järnvägsspår indraget till deras station. Örhörda värden bli därigenom spolierade. Och vad skulle göras med den Åmål—Årjängs järnväg tillhöriga rullande materielen? Skulle den också realiseras

Ang. län-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolaq.  
(Forts.)

Ang. läne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

och vråkas bort till underpris? Jag anser följaktligen det vara meningslöst att ställa i gång med ytterligare underhandlingar med Bergslagernas järnvägar.

Mycket kunde också vara att säga mot vad herr Kvarnzelius yttrade. Han gjorde en svartmålning av det hela och talade bland annat om att bilkonkurrensen kommer att slå ihjäl vår järnväg. Nej, det kommer den icke att göra. Vi ha icke sådana vägar i dessa trakter, att bilar med tungt lastgods i större utsträckning kunna trafikera dem. Därmed kommer också järnvägen att kunna göra sig gällande. Vi förmena, att den kommer att skapa en hel del nya utfartsvägar till stationerna, och på det sättet skola järnvägen och landsvägarna komplettera varandra.

Vidare spådde herr Kvarnzelius, att det sjögods som kommer att gå över Åmåls hamn skulle bara bli småpartier. Men hur vet herr Kvarnzelius det? Det är ej omöjligt, att alla bruk, som ligga omkring Byälven, komma att taga vår hamn som utlastningsplats, och kring detta vattendrag ligga vidsträckta byg-  
der med stora möjligheter.

Jag skall inte längre upptaga herrarnas tid. Jag vill blott påpeka, att då motionärerna nu begära 175,000 kronor i lån till järnvägen, begära vi 50,000 kronor mindre till rullande materiel än det belopp 225,000 kronor, som på sin tid tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt av riksgäldskontoret. Om vi ej erhålla detta belopp, har Åmål—Årjängs järnväg av oförklarliga skäl satts i en oförmånligare ställning än någon annan bibana. Jag ber nu kammaren förhjälpa oss till det begärda, så att de förhoppningar, vi ställt på detta järnvägsföretag, på vilket inbyggarna i västra Värmland och Norra Dal sedan årtal nedlagt stora kostnader, må kunna nå sitt förverkligande.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Boman**: Det ledande motivet för de talare, som förordat utskottets hemställan, tyckes vara, att staten gått in i detta företag med 5,780,000 kronor, och nu anser man att dessa pengar äro bortkastade, om inte järnvägen också får låna mera till rullande materiel. Så är det väl ändå inte. Att de inte komma att förräntas är väl sannolikt, men herrarna tro väl ändå inte, att järnvägen kommer att bli ofrafikerad, därest motionerna nu avslås, ty en sådan eventualitet skulle ju vara förutsättningen för att det tidigare skedda anslagsbeviljandet varit alldeles misslyckat. Att den ekonomiska uppoffringen från staten absolut taget varit alldeles för stor är emellertid ställt utom tvivel, och säkerligen hade den aldrig kommit att äga rum, om man inte vid den tid, då företaget beslutades, räknat med helt andra siffror, siffror, som under kristiden och dyrtiden växt undan för undan, vilket gjort, att det ursprungliga kostnadsförslaget fått överskridas alldeles kolossalt. Och i samma fördömelse äro ett par andra banor i landet, nämligen Dal—västra Värmlands järnväg, som går från Mellerud till Arvika, och den välbekanta ostkustbanan, för vilken staten fått förstora sina insatser gång på gång.

Nu föreligga vid detta tillstyrkandebetänkande två reservationer, en däri det yrkas rent avslag och en, däri det hemställes om förnyad utredning rörande trafikering av Åmål—Årjängs järnväg genom Bergslagernas järnvägsaktiebolags försorg. Det heter: »varvid dock, för fall att ett i detta avseende *tillfredsställande* avtal ej kan åstadkommas, därjämte bör övervägas frågan om ytterligare statslån till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för inköp av rullande materiel». Det står alltså »tillfredsställande avtal». Men vem skall pröva om avtalet blir tillfredsställande? Kungl. Maj:t? Eller parterna? Det står inte angivet.

Jag får säga, att jag har visserligen ingen anledning eller befogethet att

uttala mig i detta sammanhang om hur Bergslagernas järnvägsaktiebolag kommer att ställa sig vid eventuella nya förhandlingar, men jag vågar hålla för sannolikt, att om det skulle kunna komma till ett förnyande av det förra avtalet, innebär detta det längstgående medgivande, som Bergslagernas järnvägar kunna komma till och den största eftergift, som Bergslagernas järnvägsaktiebolag kan göra. Det har nämligen inträffat något nytt, sedan man underhandlade förra gången. Bergslagernas järnvägsaktiebolag har fått erfarenhet av hur det ställer sig med en ny bandel, Mellerud—Ärvika järnväg, där driftkostnaderna ännu inte täckas genom inkomsterna, och den järnvägen borde ändock ha större förutsättningar att bära sig än denna korta sjumilsbana har.

Att det avtal, som ursprungligen erbjöds Ämål—Ärjängs järnväg, skulle vara så oantagligt, har jag svårt att förstå. Det avtal, som framlades i samråd med en av Kungl. Maj:t förordnad delegerad, överdirektör vid statens järnvägar, förklarade denne vara fullt godtagbart, och jag kan säga, att det i stort sett är lika avfattat som det avtal, som ingåtts med Mellerud—Ärvika järnväg. Enda skillnaden är, att om det kommer att uppstå underskott vid beräkningen av de rena driftkostnaderna och inkomsterna, skulle Bergslagernas järnvägsaktiebolag få bli fordringsägare hos Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag. Denna fordran är ju inte särskilt mycket värd, om företaget går så dåligt att detta inträffar, men skillnaden är den, att om Bergslagernas järnvägar inte bli fordringsägare, har man ingen annan utväg än att fullgöra kontraktet under det antal år, under vilka avtalet skulle gälla, varemot, om Bergslagsbanan får en fordran, den genom att driva fram en konkurs kan bli fri från avtalet.

Nu säger herr Dahl: det är otänkbart att två företag med så olika intressen som de båda järnvägarna skola kunna komma till ett för båda sidor antagbart avtal om den mindre järnvägens trafikerande. Det tror jag dock inte. Företaget finns ju. De förutsättningar, det äger, kan ju ingen taga ifrån det. Det är läget och fraktkostnaden för fraktgodset. Det mesta godset skall väl till eller över Göteborg till utlandet. Tidigare kunde man räkna med att omlastningskostnaderna voro jämförelsevis obetydliga, och till och med så sent som då denna bana planerades, voro de inte sådana som de nu äro. Men nu skall det förekomma omlastning i Ämål till kanalen, och i de allra flesta fall blir det ytterligare omlastning i Göteborg. Detta gör, att fraktkostnaden måste bli högre för de flesta varor, om de skola transporteras över hamnen i Ämål än om de transporteras på järnväg ett längre stycke, direkt Göteborg, då samma spårvidd finnes.

Så yttrade herr Dahl, att Bergslagsbanan kommer att bestämma tidtabellen. Ja, en tidtabell är det mycket svårt att göra upp, då man inte har råd att hålla många tåg. Men herrarna kunna väl inte tro, att någon, som har det minsta ekonomiska intresse av att nämnda bolag skall få några inkomster, kan underlåta att taga hänsyn till att bolaget också får in det som är möjligt att få. Det kostar mycket pengar att sätta in nya tåg. Det kommer möteståg från två håll. Man kan inte skaffa anslutning till alla tåg på en sådan plats som Ämål — och samma förhållande är det i Ärjäng — om man inte har råd att lägga in en stor mängd tåg. Men nog kan man lita på att Bergslagernas järnvägar i eget intresse skulle göra sitt bästa för att göra upp en god tidtabell. En tidtabell, som tillfredsställer alla, kan ingen göra upp; icke ens de bäst situerade, nämligen statens järnvägar, som ha stor trafik, kunna göra det.

Här berördes av den ärade motionären de uppoffringar, Ämål fått göra i fråga om djuphamn och järnväg. Ja, det är klart, att Ämål har intresse av att järnvägen skall få så god trafik som möjligt och att hamnen skall få något att göra. Men jag kan inte frigöra mig från att säga, att från statens sida föreligger näppeligen numera något intresse av att så starkt vidhålla det gamla

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. läne-  
understöd åt  
Åmål—  
Årjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

villkoret för Trollhätte kanals fördjupande, som staten på sin tid uppställde. Det har bestämt varit ekonomiskt oklokt.

Herr talman! Jag vill för närvarande icke göra något yrkande.

Herr **Lindblad**: Herr talman! Som statsutskottets ordförande omnämnt, har denna fråga varit föremål för behandling vid åtskilliga tillfällen och senast 1927, då förslag förelåg om överenskommelse mellan Åmål—Årjängs aktiebolag och Bergslagens järnvägsaktiebolag rörande trafikerandet av banan. Under tiden, som diskussionen i ärendet pågick på avdelningen, kom meddelande om att man inte kunnat komma överens — Åmål—Årjängsbolaget hade avslagit den framställning, som var gjord rörande trafiken — och då ansåg avdelningen och även statsutskottet att man i likhet med Kungl. Maj:t måste avslå framställningen om de då begärda 225,000 kronorna till rullande materiel. Nu föreligger frågan här på nytt. Åmål—Årjängs järnvägsbolag tror sig kunna driva denna lilla järnvägsbit i egen regi, och det begär nu 175,000 kronor till rullande materiel. Men har man verkligen förhoppning om att med dessa 175,000 kronor kunna rädda företaget, så att det kan helt förbli i Åmål—Årjängsbolagets händer, och att driften också kommer att löna sig, så att bolaget kan betala något av sina skulder? För min del måste jag säga att med de skulder, som banan redan har, är det alldeles otänkbart att den skall kunna sköta sig själv. Därom tycker jag att förhållandena vid andra banor bära så kraftiga vittnesbörd, att man inte behöver ha alltför stora ekonomiska kunskaper för att förstå att det är omöjligt. Skulle nu riksdagen fatta beslut om att ge de 175,000 kronorna, sedan man dock försökt att få större fusioner till stånd, blir detta detsamma som att riksdagen går en helt annan väg än den hittills förordat. Vi ha ju gjort ansträngningar för att få större driftsenheter vid de enskilda järnvägarna. Det blir således en princip den ena gången och en annan den andra. För min del är jag övertygad om, att även om Åmål—Årjängsbolaget får sina 175,000 kronor, kommer det om en kort tid igen för att begära mera pengar, därför att det är omöjligt att driva banan, och så får staten i alla fall ta den. Jag skulle möjligen kunna vara med om att dröja med saken ett år för att låta riksgäldskontoret pröva och undersöka den bärbarhet, som finns för banan, men jag tror inte att det kommer att visa sig något som helst resultat därav, och därför har jag åtminstone till en början tänkt ställa mig på den kvarnzeliuska reservationen.

Anledningen till att ärendet föreligger på sätt, som det gör i dag i riksdagen, är en ren slump. Förhållandet var det att på avdelningen voro vi fyra röster mot två för den uppfattning, som innefattar i herr Kvarnzelius reservation. Vid ärendets föredragning i statsutskottet slumpade det sig så illa att åtskilliga av ledamöterna hade måst resa till sina hem och inte kunde närvara i statsutskottet in pleno. Det blev därför en fullständig omkastning, som gjorde att man fick en majoritet för det förslag, som nu föreligger såsom utskottets. Jag tycker det är riktigt att man upplyser kammaren om detta, innan den går att fatta sitt beslut. För min del har jag alltid ansett, att det bör ses till att man inte ödslar med pengar till järnvägar i dessa tider, utan att det finns verkligt underlag för ifrågavarande järnvägs bärighet. Men sådant underlag finns ej här; banan kommer säkerligen inte att kunna bära sig i egen regi.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till herr Kvarnzelius' reservation.

Greve **Lagerbjelke**: Herr talman, mina herrar! Jag har, om än med tvekan, velat förena mig i hemställan om bifall till utskottsförslaget. Jag måste djupt beklaga att såväl denna enskilda järnväg som så många andra kommit till stånd, då det sedermera visat sig att en stor del av dem inte haft förutsätt-



ningar att få en bärande ekonomi. Man måste verkligen häpna, när man av en föregående talare hör, vilka utomordentliga uppoffringar små fattiga kommuner gjort med teckningar för att få företaget till stånd. Nu har emellertid järnvägen kommit igång och börjat sin trafik, och staten har därvid ett synnerligen stort ansvar och även intresse i företaget genom de stora lån som lämnats. Det synes mig då, som om man bör räkna en hjälpsam hand än en gång. Riksgäldsfullmäktige ha, som redan är erinrat, vid ett föregående tillfälle, då ärendet var på remiss hos dem, tillstyrkt ett lån för här avsett ändamål på 225.000 kronor, således 50,000 kronor mer än det som nu är i fråga. Jag vill medge att frågan då var i något annat läge på den grund att någon möjlighet då inte syntes förefinnas att få något annat järnvägsföretag att överta trafiken. Ett sådant erbjudande har sedermera gjorts, men jag får säga, att jag för min del funnit mig övertygad om att de villkor, som då erbjödos, näppeligen kunde anses acceptabla. Riksdagen avslag visserligen den hjälp, som då begärdes, men när, som jag nyss erinrade om, fullmäktige då tillstyrkte en ytterligare statshjälp, så anser jag mig oförhindrad att även nu vidhålla den mening, som jag hade vid ärendets prövning i fullmäktige. Jag har visserligen, herr talman, som jag började med att säga, endast tveksamt kommit till denna uppfattning; och det är uppenbart att även utskottsmajoriteten har hyst samma tvekan, då den tillstyrkt förslaget med orden att det synes »ej föreligga tillräckligt skäl att förvägra denna försträckning». Det är ju en synnerligen mild form för en tillstyrkan.

Jag får emellertid, herr talman, ansluta mig till yrkandet om bifall till utskottets förslag.

**Herr Rydén:** Herr talman! Genom ett missförstånd har jag inte kommit med bland reservanterna, ehuru jag både talat och röstat på den sida, där reservanterna ställt sig. Jag anser för min del att de starkaste skälen föreligga för den reservation, som är avgiven av herr Johan Nilsson i Malmö, och i första hand önskar jag vid en votering stödja denna. Skulle det däremot vara så, att den icke kan föras fram till seger utan blir utslagen, så anser jag mig skyldig att gå på avslag i överensstämmelse med den uppfattning, som jag företrätt i statsutskottet. Jag har inte kunnat finna det ekonomiskt klokt och riktigt att staten i det förevarande läget utan vidare lämnar de 175,000 kronor, som här föreslås. Enda förutsättningen för att denna järnväg någonsin skall kunna bära sina driftkostnader vore att den fick en förmånlig uppgörelse beträffande driften med något större järnvägsföretag — i detta fall kan det inte bli tal om annat än Bergslagens järnväg — och när nu reservationen anvisar den utvägen att förhandla en gång till på den punkten, innan man definitivt säger nej till de 175,000 kronorna, så har det synts mig att därmed anvisats en utväg, som vore värd att försöka. Skulle man däremot gå utskottets väg, blir, som jag kan förstå, saken den att staten utöver de 5 à 6 miljoner, som den redan satsat, får satsa ytterligare och det blir i alla fall konkurs. Den gamla regeln att inte kasta färskt pengar efter gamla håller nog streck här också. Emellertid tror jag att både orsbefolkningen och staten skulle vara bäst betjänta med att gå den medelväg, som herr Nilsson i Malmö anvisar och som innebär att förhandlingar en gång till skola öppnas om denna möjlighet och att man först därefter tar definitiv ställning till frågan om ökat statslån.

Jag vill med dessa ord, herr talman, tillkännage att jag vid en blivande votering kommer att följa den linje, som herr Nilssons i Malmö reservation innebär.

**Herr Hellberg:** Herr talman! Jag är ju en av motionärerna i denna fråga, och jag vet att det i allmänhet inte tjänar någonting till att en sådan, när det

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. låne-  
understöd åt  
Amäl—  
Arjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

gäller något, som man anser vara ett ortsintrasse, uppträder. Jag kan emellertid inte tillbakahålla ett par anmärkningar.

Det förefaller mig, som om det skulle vara något egendomligt, om riksdagen nu följer reservanternas yrkande. Statsmakterna, närmast då regeringen, ha beviljat sammanlagt 5,783,000 kronor till detta företag och det utan något som helst villkor i fråga om bolagets självbestänningsrätt. Men nu, i sista hand, då det gäller 175,000 kronor, som bolaget på goda grunder kan begära att ytterligare få, eftersom det inte fått ut hela de tre fjärdedelarna av järnvägens byggnadskostnader, komma statsmakterna och säga: här få ni välja, antingen underkasta er Bergslagernas järnvägar och lämna hela företaget i deras händer eller också inte få någonting! — Jag tycker att detta handlingssätt är något egendomligt.

Att det blir så, som jag har sagt, att Bergslagernas järnvägar komma att öva en fullkomlig diktatur, därest det går så, som reservanterna vilja, det synes mig vara alldeles klart. Jag har på nära håll liten erfarenhet av hur det är att gå i samtrafik med ett mäktigt bolag, som ombesörjer hela trafiken. Det resulterar i att detta bolag blir fullständigt enväldigt och sköter saken i överensstämmelse med sina intressen — helt naturligt förresten, ett bolag är ju nämligen ett ekonomiskt intresse, det är inte någon ideell personlighet, som företräder det osjälviska ädelmodet, utan det ser och måste helt naturligt vid varje tillfälle se på sina egna intressen. Men är då ett mindre företag givet i det större företags händer utan möjlighet att kunna på något sätt göra sig gällande, då är det inte svårt att förstå — man behöver inte måla några spöken — att detta stora och mäktiga bolag kan leda utvecklingen därhän att det uppnår sitt intresse, i detta fall ett intresse, som — det har påvisats, tycker jag, tillräckligt tydligt — är ganska konkurrerande med det andra bolagets. Det bekymrar naturligtvis inte alls detta stora och mäktiga bolag, om det mindre bolaget visar sig gå så dåligt att det får gå till någon slags, jag vill inte säga konkurs, men i alla fall avveckling, varvid det efteråt blir möjligt för det stora bolaget att tillägna sig dess egendom på mycket förmånliga villkor. Och det är inte bara det mindre bolagets tillgångar, utan det är statens tillgångar, som gå på samma gång, ty staten har gjort den största och viktigaste insatsen härvidlag.

Jag har som sagt bara velat framhålla att det förefaller mig något egendomligt att statsmakterna först utan alla villkor bevilja så betydande anslag och sedan i elfte timmen, när det gäller ett relativt obetydligt anslag, som bolaget kan ha fog för att begära, då det inte fått ut hela tre-fjärdedels-beloppet, sätta kniven på strupen: antingen underkasta er Bergslagernas mäktiga järnvägsbolag eller segla er egen sjö! Detta tycker jag är ett något besynnerligt sätt att behandla trafikföretag.

Jag ber att för min del få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Bergman:** Jag befinner mig, herr talman, i ungefär samma ställning som herr Hellberg, nämligen att jag är motionär i frågan och att jag representerar ett lokalpatriotiskt intresse. Ja, jag har ju icke något materiellt intresse i saken, endast ett ideellt, min önskan att gagna hembygden. Jag säger detta uppriktigt. Kammaren får väl fästa det avseende vid de argument som anföras, som kammaren anser dem förtjäna; jag begär givetvis icke något annat.

Det talas om kulturbanor, och vi ha ju här i riksdagen anslagit ganska stora medel till sådana banor i Norrland och på andra ställen. Jag anser också att man bör göra det i viss utsträckning, även om de icke bära sig. Men jag måste säga att detta är en kulturvana, som torde ha utsikter att verkligen även ekonomiskt kunna ge utbyte, åtminstone större utsikter än flera av de kulturbanor, som riksdagen förut anslagit stora medel till. Det gäller här en trakt, som har sådana förutsättningar som mycket få trakter i vårt land äga. Det har redan

anförts här, att det är en av landets mest skogrika regioner. Det är vidare en trakt, som varit oberörd av modern trafik och industri i långliga tider, en trakt bebodd av en hårdig, duktig och ofördärvad befolkning, som har förutsättningar att göra något av de möjligheter, som öppna sig för densamma. Det har av herr Kvarnzelius gjorts gällande en synpunkt, som jag skulle vilja kalla för klenmodig och något »småsvensk». Nu skola inte herrarna tro att jag vill göra gällande några storsvenska synpunkter i vanlig mening. Jag är allt annat än chauvinist. Men vi befinna oss ju verkligen för närvarande vid ingången till en ny storhetstid för Sverige, icke av samma art som den gamla, utan en begynnande ekonomisk och kulturell uppsvingperiod. Ur den synpunkten kan man ha rätt att vara litet storsvensk, i den meningen alltså, att man önskar strävandena för vårt lands ekonomiska och kulturella utveckling all möjlig framgång.

Det brukar ju heta att när man sagt A, så får man väl också säga B. Staten har redan anslagit så pass mycket till denna bana, att det lilla korollarium, som här drages: ett lånebidrag som är så ytterst obetydligt i jämförelse med de miljonanslag, som förut beviljats, knappast bör kunna förvägras, isynnerhet som det ju håller sig inom den ram riksdagen redan förut angivit. Principiellt har riksdagen alltså erkänt att den kunde vara villig att ge detta belopp. Att nu, när man anslagit de större beloppen till själva byggandet av banan, vägra det lilla bidraget till rullande materiel, som är förutsättningen för att banan skall få visa vad den duger till, förefaller ganska orimligt, isynnerhet som man gjort sådana medgivanden åt andra banor, däribland åt en fullt jämförbar bana i västra Sverige.

Herr Kvarnzelius anförde att Trollhätte kanal hade omlagts på sätt, som nu skett, under förutsättningar, som icke visat sig motsvaras av verkligheten. Man hade tänkt sig en stor sjötrafik och t. o. m. oceantrafik som följd av kanalens utvidgning; man skulle förbinda Väneren med oceanen. Det är, menar han, utslag av en tankegång, som är en smula för stort tilltagen, och från sådana tankar böra vi avstå. Jag anser inte detsamma. Stora ansatser behöva tid för att mogna. Det är visst inte sagt, att dessa planer i samband med Trollhätte kanal äro förfelade, men de ha inte haft tid ännu att mogna under de abnorma förhållanden som för några år sedan rått. I varje fall erkänner dock herr Kvarnzelius själv, att ångbåtstrafiken på Väneren med stycke gods till England och andra europeiska stater dock redan nu har utvecklats. Genom den nya bana vi här diskutera befordras otvivelaktigt denna utveckling ännu mer, och särskilt är ju denna banas hamnförbindelse en livsfråga för staden Åmåls utveckling. Riksdagen har, som bekant, beviljat anslag till hamnspår i Åmål för detta ändamål. Vad skulle det tjäna till, om det inte skulle användas, utan den nya banan endast skulle ledas in till Bergslagsbanan?

Beträffande överenskommelsen med Bergslagsbanan har ju redan mycket här talats, och det är föga att tillägga. Jag kan inte neka till att anbudet synes mig något erinra om det gamla kontraktet, som gjordes i folksagan mellan hästen och tuppen, när de stodo i samma spilta och kommo överens om att inte trampa varandra på tårna. Tuppen fick därvid säkerligen inte mycket att säga till om, ifall det blev tvist dem emellan. Det har förresten alldeles nyss här meddelats av den ärade representanten för Bergslagsbanan — visserligen har han formellt riktigt sagt att han ingenting kan förklara å bolagets vägnar, men det är klart att man ändå fäster stort avseende vid hans uppfattning — att det icke finns någon utsikt till att en överenskommelse av förmånligare art än den som tidigare erbjudits kommer att framläggas från Bergslagsbanan, om det blir nya underhandlingar om saken. Det föreföll på hans anförande, som om han snarare skulle vara benägen att tro på ett mindre fördelaktigt anbud, men han ställde dock i utsikt att det kan bli samma förslag som förra gången. Detta

*Ang. låne-  
understöd åt  
Åmål-  
Arjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Ang. läne-  
understöd åt  
Amål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

har ju emellertid med den allra största majoritet förkastats av vederbörande, och vi ha i motionen sett och även här i dag hört skälen anges varför det skett. Under sådana förhållanden förefaller det knappast vara någon idé att efter detta uttalande fasthålla vid den reservation, som är avgiven av herrar Nilsson i Malmö och Bengtsson i Norup, vilken jag förresten gärna skulle ha anslutit mig till, om det funnits någon utsikt att komma fram på den vägen. Nu synes det, sedan vi hört herr Bomans anförande, vara alla skäl för dem, som önska framgång åt företaget och en kulturell och industriell utveckling i dessa trakter, att utan någon omgång ansluta sig till statsutskottets vidsynta och, som det synes mig, kloka majoritetsförslag, till vilket jag ber att få yrka bifall.

**Herr Carlsson, Carl:** Herr talman! Då jag anslutit mig till reservanternas inom utskottet, har det inte varit för att komma järnvägsbolaget till livs i något avseende, utan därför att jag tror, att den ståndpunkt, som reservanternas intagit, är den riktiga. Jag tror, att om herrarna göra sig besvär med att se efter, hur det står till med åtskilliga av våra enskilda järnvägar överallt ute i landet, så skola herrarna finna, att det är ingalunda några lysande ekonomiska förhållanden, som dessa järnvägar ha, utan tvärtom. Det har nämligen visat sig, att de flesta korta enskilda järnvägar litet varstades gå med förlust. När det gäller ifrågavarande järnvägsbolag har det dock funnits utsikter att träffa överenskommelse med ett stort järnvägsbolag. Jag vill bara erinra om, att en statens delegerad, som hade fått i uppdrag att kontrollera, om den överenskommelse, som man preliminärt hade träffat, var rimlig, för sin del fann, att så var fallet. Det var, såvitt jag förstår saken rätt, Amål—Ärjängs järnvägsbolag, som avtog förslaget till överenskommelse. Jag tror alltså, att man i detta avseende kan säga, att riksdagen inte på något sätt ställt sig avvissande, om den nu förvägrar det begärda lånet, utan riksdagen gör snarare ifrågavarande järnvägsbolag den allra största tjänsten, om den i dag avslår de föreliggande motionerna. Detta betyder inte, att järnvägsdriften kommer att nedläggas, men det driver bolaget att uppta förnyade förhandlingar med Bergslagens järnvägsaktiebolag, och då hoppas jag att de möjligheter, som förefunnos tidigare, fortfarande måtte förefinnas från Bergslagsbanans sida, och jag tror, herr talman, att den ifrågasatta överenskommelsen ur alla synpunkter för det nya järnvägsbolaget skulle vara det allra lyckligaste.

Jag läser nu i motionen bland annat, att man försökt skaffa rullande materiel genom att inköpa sådan från andra järnvägar. Ja, det är gott och väl, och det kan gå till en liten tid, men man vet, att materielen slits så småningom, nyanskaffningar bli oundvikliga, och så, om några år, står järnvägsbolaget precis i samma ställning, som en hel del andra järnvägsbolag stå i i dag, nämligen att man saknar möjlighet att fortsätta driften. Då tror jag, att en hänvändelse inte bara till riksdagen utan också till Bergslagens järnväg blir bra mycket mera utsiktslös än vad den skulle vara, om järnvägsbolaget i dag gick in på de förutsättningar och de vägar, som riksdagen tidigare anvisat.

Herr talman! Jag ber således att på grund av vad jag i korthet anført få yrka bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

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

**Herr Winberg:** Det kanske är litet vågat att yttra sig i denna fråga efter professor Bergmans av lyrisk flykt burna anförande, där han bland annat framställde värmlänningarna som ett framstående och ofördärvat folk, vilket naturligtvis gläder mig såsom varande värmlänning, men jag kan inte hjälpa, att jag vill försöka säga några ord för att söka återföra frågan till en något nykt-rare utgångspunkt.

Herrarna få ursäktas mig, att jag har litet svårt att fatta det resonemang, som här förts av motionären och av utskottet. Här gör man gällande, att villkoret för att ett järnvägsföretag, vars anläggningskostnader uppgå till så betydande belopp som här är fallet, där staten har bidragit med nära 6 miljoner kronor, skall kunna bära sig, är ett statsanslag på 175,000 kronor, och detta huvudsakligen för att järnvägen i fråga skall kunna skaffa sig egen materiel. Ja, detta belopp räcker väl ungefär till inköpet av ett modernt lokomotiv, och sedan ingenting mer.

*Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Om nu frågan hade legat så till, att det antingen varit fråga om ett statsanslag på 175,000 kronor eller att järnvägsdriften komme att nedläggas, då är det ju självklart, att riksdagen måst ägna ärendet synnerligen allvarlig uppmärksamhet. Jag kan visserligen tänka mig en situation, där riksdagen även då ansett det klokast att vägra anslag, ty förr eller senare skulle den ändå bli tvungen att förfara så. Men nu ligger inte saken så, utan man vill genom detta anslag åstadkomma, att järnvägstrafiken uppehålls av det ifrågavarande bolaget och inte av något annat bolag. Jag är inte någon förespråkare för Bergslagsbanans intressen, men jag måste säga, att det inte har någon betydelse *ur allmän synpunkt*, huruvida denna järnväg trafikeras av Ämål—Ärjängs järnvägsaktiebolag eller av något annat. Huvudsaken för allmänheten och staten är att järnvägen i fråga överhuvud taget trafikeras och detta på ett tillfredsställande sätt. Då jag har den bestämda uppfattningen, att trafiken ur dess egen synpunkt och ur allmänhetens synpunkt kanske på ett mera tillfredsställande sätt uppehålls, om ett starkare bolag tar hand om densamma, än om det ägande bolaget självt skall laborera därmed, finner jag inte någon som helst anledning för staten att bidraga till det sämre resultatet i detta avseende.

Det är för övrigt ett av de största felen i hela vårt lands enskilda järnvägshistoria, att vi ha fått vårt enskilda järnvägsnät uppdelat på ett hundratal enskilda bolag, som ha alla möjliga svårigheter för att på ett tillfredsställande sätt få sin ekonomi att gå ihop. Men man är ju så angelägen om att ha egen förvaltning och egen styrelse, att ha egen direktör och egen trafikdirektör, att det inte finnes någon möjlighet att ordna denna sak på ett tillfredsställande sätt ur praktisk driftsynpunkt. Vi veta också, att regeringen har måst ingripa för att undersöka, vilka möjligheter det överhuvud taget kan finnas att ordna förhållandena på detta område på ett mera tillfredsställande sätt, och att under sådana omständigheter vara med om att motarbeta en tendens till ett praktiskt ordnande av förhållandena härvidlag — ett dylikt motarbetande skulle enligt min mening ligga däri, att riksdagen lämnade det anslag, som det här är fråga om — anser jag, att det inte ur några synpunkter finns någon anledning till. Visserligen förstår jag väl, att ett mindre bolag alltid känner sig förtryckt och misshandlat av ett större bolag, men detta är saker, som staten icke har anledning att blanda sig i. Huvudsaken är här, att trafiken uppehålls på ett tillfredsställande sätt, och jag anser som sagt, att vi ha större garantier därför, om det stora bolaget får taga hand om densamma.

Ur dessa synpunkter, herr talman, anser jag mig ha lika goda grunder — trots att jag är värmänning — att yrka bifall till den reservation, som framförts av herr Kvarnzelius, som att göra något annat yrkande, och jag ber följaktligen att få yrka bifall till nämnda reservation.

**Herr Nilsson, Johan, i Malmö:** Herr talman! Innan debatten avslutas, ber jag att få säga några ord med anledning av herr Hellbergs yttrande. Av detta framgår, att man som villkor för att det ifrågavarande anslaget skulle beviljas ovillkorligen skall ha ett resultat av de förhandlingar, som vi här ha tänkt oss mellan de båda bolagen. Alltså skulle man först ha ett avtal klart, innan man kunde överväga, huruvida man från statens sida skulle vilja giva ett lån. Så

Ang. låne-  
understöd åt  
Amål—  
Arjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

är inte fallet, utan här är endast åsyftat, att man skall göra ett försök att få till stånd ett trafikavtal mellan de två bolagen. Om detta icke lyckas, är Kungl. Maj:t oförhindrad att upptaga frågan och pröva, huruvida ett lån efter proposition bör utgå eller ej. Jag vill nämna detta, för att man inte skall kunna säga, att man till varje pris skall pressa fram ett avtal med det mindre bolaget. Här är det endast fråga om förhandlingar, som kunna resultera i vad som helst. Kungl. Maj:t är oförhindrad sedan nämnda förhandlingar slutförts att upptaga till prövning frågan, huruvida ett lånebelopp skall utgå i framtiden och att, om så befinnes böra ske, till ett kommande år framlägga proposition därom.

För övrigt vill jag säga, att jag tror, att kammarens ärade ledamöter torde ha kommit underfund med, att det inte går att utan vidare bevilja detta lånebelopp, men eftersom staten redan förut är intresserad i företaget däruppe, anser jag, att det inte heller går att utan vidare avslå förslaget. Ett års vilotid beträffande denna fråga skulle säkerligen bringa större klarhet över densamma. Det kan då bli möjligt för riksdagen att fatta det beslut, som kan bli lämpligt både för järnvägen i fråga och för staten.

Jag ber att få vidhålla mitt yrkande om bifall till min reservation.

**Herr Kobb:** Herr talman, mina herrar! Denna bana och dess angelägenheter hava många gånger varit föremål för riksgäldsfullmäktiges uppmärksamhet. Detta beror tydligen därpå, att den åtnjuter ett så stort låneunderstöd, och om detta låneunderstöd nu skall ökas — vilket ju sker, om här beviljas ett ytterligare anslag av 175,000 kronor — så ber jag herrarna, som ansluta sig till samma uppfattning som statsutskottets majoritet, att betänka, att det dock är något underligt, att man vill giva ett sådant låneunderstöd, då man är övertygad om, att bolaget saknar förmåga att en gång återbetala dessa penningar. Under sådana förutsättningar är det väl ändå någonting synnerligen oegentligt, att detta belopp skulle utgå från bibanelånefonden. Enligt dess bestämmelser skulle det till hälften tagas av lånemedel. Vi skulle alltså i riksgäldskontoret låna upp pengar för att sedan, såsom man i detta fall med fog kan säga, kasta dem i sjön. Det kan väl inte vara riktigt! Om riksdagen skulle besluta att bevilja det sökta lånet, bör konsekvensen bli den, att statsutskottet tar i övervägande och, som jag hoppas, föreslår riksdagen, att dessa medel skola tagas av skattemedel. Det finns ingenting kvar i bibanelånefonden, så att här är det fråga om en ny avsättning, och det synes mig, som om riksdagen mycket väl kunde göra en sådan avsättning enbart av skattemedel och inte bara till hälften av skattemedel, som nu är föreslaget.

Vad beträffar själva sakfrågan, är det mycket riktigt, som min kollega i riksgäldskontoret helt nyss sade, att vi en gång i riksgäldskontoret ha tillstyrkt ett låneanslag på 225,000 kronor till detta företag, men detta tillstyrkande berodde därpå, att det då icke fanns någon annan utväg. Banan skulle icke kunna komma till stånd, hette det, utan att detta anslag beviljades. Sedan har ju uppkommit frågan om en överenskommelse med Bergslagsbanan. Denna har fallit, därför att Amål—Arjängs järnvägsaktiebolag icke velat gå in på den överenskommelsen. Bolaget har ansett, att det blev för hårt behandlat. Sedan har det ju självt försökt skaffa sig rullande materiel, och banan har som bekant nyligen öppnats för trafik.

Enligt min uppfattning borde man först under åtminstone ett år vänta och se, hur detta försök utfaller, huruvida verkligen trafiken kommer att täcka omkostnaderna eller om den brist, som uppstår, inte är större, än att den skulle kunna gäldas, om bolaget får det ifrågasatta lånet på 175,000 kronor. Ty det finns väl ändå ingen, som kan tänka sig, att bolaget genom ett ytterligare lån på 175,000 kronor skall bli i stånd att betala de räntor, som det skall erlagga till staten. Man får komma ihåg, att om kommunerna ha satt sig i skuld för

att anskaffa medel till detta företag, så ha de dock icke betalat mer än en fjärdedel av kostnaderna. Tre fjärdedelar ha enligt bibanelånefondens bestämmelser täckts av statsmedel i form av lån, som ju aldrig någonsin komma att kunna återbetalas och som riksdagen en vacker dag får betala, för att de inte längre skola figurera i våra räkenskaper.

Ämål—Ärjängs aktiebolag har åtnjutit ganska stora fördelar utöver dem, som bibanelånefonden har givit. Bolaget fick ut sitt första statslån långt tidigare än det behövde. Det kunde där samla stora räntor — jag vågar inte säga siffran, men vi ha många gånger haft mycket att göra med denna sak i riksgäldskontoret och detta av skäl, som jag inte här vill nämna — det är kanske inte riktigt lämpligt. Men så mycket kan jag ju säga, att dessa räntor säkerligen ha vida överstigit de 175,000 kronor, som bolaget nu skulle ytterligare få, så att det har nog fått sitt byggnadskapital fullständigt från statens sida genom de utbetalningar, som ha gjorts.

Under sådana förhållanden och då riksgäldsfullmäktige ha för avsikt att så snart som det är möjligt företaga en ingående undersökning, av samma art som dem vi ha verkställt i åtskilliga andra fall, över denna järnvägs förmåga att bära sig i framtiden och att betala om också endast någon ringa del av statslånet, så synes det mig vara bäst att åtminstone dröja ett år och avvakta händelsernas utveckling, innan man beviljar detta ytterligare tillskott, då det har visat sig, att trafiken i alla fall under nuvarande förhållanden kan uppehållas. Under sådana förhållanden kommer jag närmast att rösta för den reservation, som är avgiven av herrar Nilsson i Malmö och Bengtsson i Norup.

Herr Rosén: Bara ett par ord! Av handlingarna framgår, att de olika kostnadsförslag, som förelegat, icke upptagit rullande materiel. Jag kan dock inte finna, att det förut varit ifrågasatt, att denna bana skulle trafikeras av en annan, större bana. Nu säger en talare, att det skulle vara att ödsla med pengar att bevilja dessa 175,000 kronor. Jag kan inte förstå det resonemanget. Hittills har staten beviljat 5,783,000 kronor till anläggningen. Det är nu fråga om att bevilja ytterligare 175,000 kronor. Jag tycker, att det vore mera att ödsla med pengar att, sedan man har lagt ut nära 6 miljoner kronor, vägra banan ytterligare 175,000 kronor till rullande materiel, så att bolaget skulle kunna begagna sin järnväg. Ty det är detta, som förslaget innebär: att de skola kunna begagna banan. Det är inte, som herr Winberg sade, fråga om att köpa rullande materiel för 175,000 kronor utan för 375,000 kronor. Det är ett lågt belopp, men man har kommit därtill genom att räkna med inköp av huvudsakligen begagnad materiel, vilket jag tycker är mycket förståndigt.

Nu säger en av reservanterna, att det är ingen risk för driftens upphörande. Den kan alltjämt fortsätta, men bolaget skall inleda nya förhandlingar med ett större bolag och komma till resultat på den vägen. Jag måste säga att jag har ingen som helst sympati för, att ett mindre, nybildat företag till varje pris skall tvingas att kasta sig i armarna på ett större företag.

Det talas om, att denna bana icke kommer att bli bärig. Detta vet jag inte, och sannolikt ingen annan heller, men däremot förstår jag av vad som har framkommit både nu och tidigare, att denna bana, som går fram genom en kommunikationsfattig bygd, kommer att skapa nya arbetstillfällen och främja utvecklingen, och detta anser jag vara det väsentligaste.

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

I detta anförande instämde herrar *Vennerström*, *Johan Johansson* och *Per Adolf Larsson*.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den under behandling varande punkten yrkats 1:o) att vad utskot-

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämål—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

Ang. låne-  
understöd åt  
Ämäl—  
Ärjängs  
järnvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

tet hemställt skulle bifallas; 2:o) att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av herr Kvarnzelius m. fl. vid punkten avgivna reservationen; samt 3:o) att kammaren skulle godkänna herr Nilssons i Malmö och herr Bengtssons i Norup vid utlåtandet avgivna reservation.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Kvarnzelius* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraposition därvid antagits godkännande av den av herr Nilsson i Malmö och herr Bengtsson i Norup vid utlåtandet avgivna reservationen, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 15 punkten 2, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Nilsson i Malmö och herr Bengtsson i Norup vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning 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. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

Då emellertid herr *Dahl* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 46;

Nej — 73.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om lån till Sydsvenska kraftaktiebolaget;

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående räntefri försträckning åt telegraftjänstemännens skattebetalningskassa i Stockholm; samt

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nedsättning av räntan å vissa lån ur lånefonden för tjänstemannasamhället vid Mörby.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 6, i anledning av väckta motioner angående ändring av sjömanslagen till svenska sjömans skydd under uppehåll i främmande hamnar.

Första lagutskottet hade till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 55 i första kammaren av herr *Bergman* m. fl. samt nr 86 i andra kammaren av herr *Björn Holmgren* m. fl.

I motionerna, vilka voro likalydande, hade hemställts, att riksdagen måtte



för sin del besluta, att 20 och 73 §§ i sjömanslagen den 15 juni 1922 skulle ändras i huvudsaklig överensstämmelse med följande förslag:

(Föreslagen lydelse:)

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

*Vid påmönstring å fartyg i utrikes fart skall sjöman anordna dragsedel för minst halva hyran att av redaren månatligen utbetalas till bestämd person eller förening här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank. Sådan dragsedel må icke under anställningstiden av sjömannen nedsättas under halva hyresbeloppet, ej heller återkallas; dock vare det sjömannen obetaget att insätta annan förmånstagare. Skulle han vid påmönstringen underlåta att uppgiva viss förmånstagare, skall halva hyran för sjömannens räkning av redaren insättas i postsparbanken i Stockholm.*

*Dragsedelsbeloppet må av redaren nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.*

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med böter:

1. Om han använder — — — — — omförmäld rapport.

9. *Om han uraktlåter tillse, att dragsedel anordnas, där så jämlikt 20 §, andra stycket, skall ske, eller om han till sjömannen utbetalar penningmedel, varöver enligt samma § skolat förfogas genom dragsedel.*

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservationer hade anförts

1) av herr *Norling* utan angiven mening;

2) av herrar *Larson* i *Lerdala*, *Fehr*, *Christenson* och *Olsson* i *Rimforsa*, som ansett, att motiveringen till utskottets hemställan bort erhålla den ändrade lydelse, reservationen visade.

**Herr Larson, Edward:** Herr talman! Såsom av det föreliggande utlåtandet framgår, ha jag och mina medreservanter samma yrkande som utskottet, nämligen avslag på motionerna. Däremot ha vi icke kunnat följa utskottsmajoriteten i fråga om motiveringen härför. Visserligen börjar utskottets mo-

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*

(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.  
(Forts.)

tivering: »De skäl, som sålunda föranlett motionerna, finner utskottet värda allt beaktande och delar motionärernas önskan om åvägabringande av en förbättring i anmärkta hänseenden.» Härutinnan och härintill äro vi ense, men sedan gå åsikterna isär, enär utskottet i princip ställer sig tveksamt till lämpligheten av en lagstiftning på detta område.

Utskottet säger bland annat, att det skulle leda till trots, om man här komme med tvingande lagbud. Ja, jag har litet svårt att förstå, hur detta trots skulle giva sig till känna. Skall man tala om trots emot ett lagbud, så skulle det ju ligga nära till hands att tillämpa detta på många andra områden, ty såvitt jag förstår äro alla våra lagar av tvingande natur. Jag kan inte förstå, huru ett trots i detta fall skulle kunna motverka lagens syfte.

Vidare anför utskottet en del andra betänkligheter. Jag skall bemöta ett par. Det säger bland annat, att den nuvarande lagen endast varit i kraft under sex år. Ja, det är ju inte så förfärligt lång tid, men nog bör man väl ändå på sex år kunna vinna rätt så god erfarenhet.

Vidare säger utskottet, att det inte är bekant, att förhållandena försämrats på detta område, sedan den nya lagen kom till stånd. Jag har litet svårt att förstå också detta uttalande, ty om man ser på den motsatta sidan i betänkan- det, så återgives där den statistik, som förts under de sista fyra åren över beskickningars och konsulats utgifter för nödställda svenska sjömän. Därav framgår, att medan statsverket för detta ändamål 1925 haft att utgiva tillsammans 76,513 kronor, så är man 1928 uppe i 128,324 kronor. Inte kan man väl med dessa siffror för ögonen säga, att förhållandena ha förbättrats. Man måste väl ganska tydligt inse, att förhållandena ha försämrats och det i avsevärd grad.

Vidare anger utskottet såsom ett skäl för att nu icke lagstifta, att man skulle tillåta vederbörande organisationer att genom personlig inverkan få sjö- männen att spara. Ja, har man inte på de år, som nu gått, kunnat nå ett bättre resultat än vad som härav framgår, då har jag litet svårt att inse, hur man skall kunna hoppas att vinna något på detta sätt.

Till sist åberopar utskottet, och det är det huvudsakliga skälet för dess ställningstagande till motionerna, att det pågår en utredning. Men när man ser, hur utskottet ger uttryck härför, så kan man inte värja sig för den känslan, att det inte är särskilt angeläget om, att utredningen skall slutföras eller leda till något resultat. Utskottet säger nämligen helt kort: »Det synes icke lämpligt, att innan denna utredning bragts till slut och ärendet, såsom torde få antagas, blivit föremål för Kungl. Maj:ts prövning, riksdagen beslutar en lagändring eller ens gör något mera bestämt uttalande i frågan.» Hade man hyst en verklig önskan att göra något för våra sjömän i främmande hamnar, så hade man nog kunnat begagna ett något starkare uttryck. Men här har inte ens uttalats en önskan eller en förhoppning, att någonting skall göras för dessa sjömän, och ändå finns det stora högar av papper, som visa, vilka fullkomligt upprörande förhållanden det råder i vissa hamnar. Det har ju gått till och med så långt, att i Antwerpen har fängelsedirektören skrivit och begärt, att det skulle utses en särskild advokat för att sköta om svenskarnas mål.

I fall man inför dessa bevis på huru eländigt det verkligen är ställt ville göra något för dessa unga sjömän, som bli utsatta för dessa hajar, dessa personer, som endast ha till uppgift att beröva dem deras surt förvärvade slantar, förefaller det mig, som om man icke skulle behöva ställa sig så avvisande, som utskottet verkligen har gjort. I detta sammanhang tillåter jag mig säga, att den man, som har ställt sig i spetsen för att något göres på detta område, han är värd en honnör. Det är en skam för Sveriges land, att vi ej göra någonting för att skydda dessa unga och värnlösa sjömän, när de bli utsatta för sådana förföljelser och frestelser, som fallet är i många hamnar. Visserligen ha en del av dessa, som nu satts i tillfälle att yttra sig över generalkonsul Petris

skrivelse, ställt sig avvisande, men det finnes rapporter från ett flertal konsulter, som nästan enstämmigt förklara, att här föreligga så upprörande förhållanden, att något måste göras för att bringa sjömännen hjälp och skydd. Det är naturligtvis ej så, att våra sjömän ha en svagare karaktär än andra nationers sjömän, men såväl England som Tyskland och Frankrike samt Förenta staterna ha ju en särskild lag på detta område, som gör, att när deras sjömän gå i land, så röra de sig ej med så mycket pengar som våra svenska sjömän ha tillfälle att göra. Därför bli dessa ett lätt byte för dem, som ej ha annan uppgift än att leva på utplundrande av sjömän. Dessa sjömän bli föremål för en uppmärksamhet av det allra farligaste slag, som ofta leder till skada för dem själva och samtidigt vållar statsverket rätt så stora förluster. Det faktum, att det här ifrågasatta systemet på andra håll införts och länge med fördel tillämpats, det bör klargöra, att extra ordinarie förhållanden kräva särskilda åtgärder.

Det finnes som sagt i några av de större länderna ett sådant skydd för sjömän, som vi här åsyfta. Men såvitt jag vet har detta ej väckt någon föregelse bland sjömännen eller gått deras ära för nära. Här skulle kunna sparas ganska mycket pengar, om man kunde bereda dem något skydd på ett eller annat sätt. Det får väl en blivande utredning utvisa när vi nu ej ha gått in för någon särskild ståndpunkt i frågan från riksdagens sida. Nog vore det väl ändå märkvärdigt, om vårt land ej skulle anse det nödvändigt att göra något för att skydda sjömännen, utan deras hårt och surt förvärvade slantar i fortsättningen skulle få läggas ned på glädjeställen, bordeller och krogar, under det att deras anförvanter kanske i många fall sitta hemma och befinna sig vid svältgränsen. Generalsekreteraren i internationella sjömansfederationen Christian Damell påpekar i en skrivelse bland annat, att förslaget till ändrade lagbestämmelser icke innebär ett förgripande på sjömannens frihet att handhava sina medel i Sverige, det avser endast att åstadkomma att svenska sjömän i främmande hamnar skola skyddas mot de gamar, som dag och natt hänga i dockor och hamnar, sökande efter byte bland de unga och värnlösa. Och generalsekreteraren frågar: »Har Sverige råd att förlora sina unga sjömän? Kan landet genom sin överksamhet ha råd, att föräldrar förlora sina söner? Kunna redarna ha råd att förlora det material de uppövat och varje år vara nödsakade anlita oövade och oerfarna unga män? Kunna de svenska unionerna ha råd att förlora sina medlemmar och ständigt behöva organisera nykomlingar? Låt mig påpeka, att i England miljoner pund räddas till landet, tusende hem räddas årligen just emedan en å brittiskt fartyg anställd sjöman icke får lyfta honom tillkommande hyra i utländska hamnar. Systemet med hemsändande av medlen, vilket existerat i så många år, har varit en välsignelse för alla vidkommande parter.»

Så talar en ansvarsmedveten fackföreningsledare och en man, som känner läget i hela världen på detta område bättre, tror jag, än någon annan man. Ja, det var ju så i början, att man inte skulle haft något emot en skrivelse eller ett antagande av det lagförslag, som föreligger i motionen, men nu är det ju så, att det pågår en utredning, och då brukar det ej vara vanligt, att man föregriper denna. Men vill man göra något för våra sjömän, så är det naturligtvis av vikt, att man också från riksdagens sida uttalar detta och att man åtminstone uttalar en förhoppning eller en önskan och förvissning om, att regeringen skall utreda frågan och sedan framlägga resultatet för riksdagen.

Jag ber med dessa ord, herr talman, att få yrka bifall till den av mig och mina medreservanter avgivna reservationen.

**Herr Åkerman:** Herr talman! Som kammaren finner, ligger detta ärende så till, att såväl majoriteten som reservanterna yrka avslag å motionen. De

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

äro likaledes ense däri, att de såsom huvudskäl för detta avslagsyrkande skjuta fram den omständigheten, att saken redan är under Kungl. Maj:ts utredning, men de skilja sig åt i motiveringen, inte i det hänseendet, att någondera sidan har uraktlätit att uttala sin sympati för, att man upptagit denna sak, utan beträffande de skäl, som vidare anföras. Nu är ju, som herrarna se, utskotts-majoritetens motivering mera utförlig, där finnes flera skäl omnämnda, varför man ställer sig tveksam. Det är väl också lämpligast att man ej nöjer sig med att bara säga, att saken redan är under utredning, utan man måste anföras även vad man tänker i själva ärendet, dock utan att därmed ha givit något bestämt på handen. Jag anser för min del, att majoritetens motivering är mera vägledande, därför att däri framhålles vilka svårigheter som komma att möta vid ärendets utredning och eventuellt vid dess kommande behandling i riksdagen.

I reservationen saknas varje antydning om ett förhållande, som vi å vår sida anse vara av den allra största vikt, nämligen vad vi kalla för själva roten till det onda, förhållandena i vissa större hamnstäder, London dock undantagen. Om herrarna se på utredningen här i utskottsutlåtandet, så finna ni där, att i London äro förhållandena ganska bra ordnade. De missförhållanden, som på många andra platser råda, äro emellertid föremål för internationella arbetsrådets uppmärksamhet och i utlåtandet talas om åtskilligt upprepningsarbete, som är å bane. Nu kunna vi ju ej direkt uppmana utlandet att vidtaga dylika åtgärder, men å andra sidan har man väl rättighet att här tala därom. Vi veta ju alla, var skon klämmer för de unga män, som det här är fråga om. Det är faran för, att de, när de komma i hamn, träffa på lösaktiga fruntimmer, som smitta ned dem med veneriska sjukdomar. Vidare komma de i klorna på bondfångare, som plundra dem på deras pengar. Den sortens ohyra kan nog avlägsnas från hamnstäderna, man behöver ej röka ut dem med cyankalium. Jag tror, att en ordentlig såptvätt skulle räcka.

Reservationen framhäver starkt »den olikhet, som föreligger mellan Sverige och vissa andra sjöfartsnationer i fråga om hithörande lagstiftning, och de svenska sjömännens därav följande relativt rikligare penningtillgång vid landbesök i främmande hamnar». Ja, det är klart, att det kan ha sin betydelse, men å andra sidan tycker jag, att när detta anföres såsom så gott som ensamt skäl, så är det ej tillräckligt, ty om man tänker sig in i hur det kommer att se ut, ifall en sådan lagstiftning kommer till stånd, som motionärerna påyrkat, så bli ju i alla fall våra sjömän försedda med en del mynt, när de gå i land, ifall inte chefen ombord övertalar dem att låta bli att taga några pengar med sig, så att jag är ej säker på, att icke bondfångarna och de där flickorna, därifrån faran för sjömännens fördärvande kommer, kunde fortfarande, som det står i reservationen, hysa en uppmärksamhet av farligaste art för våra sjömän, även om dessa ej bli så rikligen försedda med pengar. Nu ha reservanterna varit mycket angelägna om att säga, att man ej skall tro, att våra pojkar ha svagare karaktär än andra nationers. Ja, det tror inte jag heller, men man behöver väl inte vara oartig mot gossarna, om man säger, att svenskarna väl ha kvar en del av sitt gamla vikingalynne, och de äro kanske något godtrogna också. I majoritetens motivering erinras om åtgärder, som vidtagits i syfte att på frivillighetens väg gynna sparsamheten, främst den propaganda, som postsparbanken har satt i gång, och de prospekt därifrån, som äro ute. Man hoppas en del i det avseendet.

Den ärade talaren anmärkte, att han tyckte, att det var underligt, att vi talade om, att den nya sjömanslagen har gällt bara sex år. Jag kan ej finna något underligt däri, ty om man anser, att man bör giva sig litet till tåls, innan man ändrar en så ny och efter skandinavisk samverkan vidtagen lagstiftning, så tycker jag för min del, att det är ganska rimligt. Det spørsmål, som

här väckts, var föremål för noggrann prövning, men man stannade dock vid lagen sådan den nu är lydande.

Den föregående talaren tyckte också, att det var underligt, att vi kunde tro, att en lagstiftning av det i motionen föreslagna innehåll kunde komma att verka trots. Alla lagar äro tvingande, sade han. Ja, det vågar jag nu bestrida, men nog tror jag, att det ej är otänkbart, att lagar, som gå ut på den rätt ovanliga åtgärden att beröva arbetare rättigheten att fritt förfoga över sin arbetsförtjänst, komma att verka till trots, d. v. s. att man försöker kringgå dem. Det är ju klart, att det ej är någon omöjlighet att med nutidens kommunikationer få pengar hemifrån, om man nödvändigt vill gå i land och grisa ned sig.

Med vad jag nu yttrat har jag icke velat säga, att ifall regeringen kommer med en utredning, som påvisar, att man trots alla betänkligheter bör handla, jag för min del skall framhärda i genstörtighet. Men jag tycker, att det är bättre att brumma litet nu och säga ifrån, att det här är inga lätta saker, än att svepa in sig i rök och damm så att regeringen ej vet, hur läget kan vara i riksdagen.

Nu vill jag till sist säga, att det är nog rätt så ovanligt, att då ett utlåtande utmynnar i en hemställan om avslag, man ställer till votering om motiveringen. Jag kan ej minnas, att vi ha gjort så förut, men något hinder därför finnes det naturligtvis ej. Om det är någon, som tycker, att det är bra att räkna rösterna, så gärna för mig. Jag yrkar, att den av lagutskottets majoritet framförda motiveringen måtte bli godkänd.

**Herr Enhörning:** Herr talman, mina herrar! För mig har det sedan de första åren av 1880-talet stått klart, att något borde göras för att förmå sjömännen att använda en del av sina förtjänster inom vårt eget land. Min uppmärksamhet blev fästad därpå på följande sätt. En engelsk kapten kom upp på vårt trävaruexportkontor, varest mitt arbete bland annat bestod i att expediera dessa herrar, för att uppbära ett förskott å frakten. Han hade med sig en sjöman, och sedan han räknat till sig pengarna, vände han sig till honom och frågade honom, hur mycket han skulle ha. »Tio kronor», svarade sjömannen. »Tio kronor», sade kaptenen, »det är ju alldeles för mycket. Vet ni inte, att ni ej får använda era pengar i främmande hamnar? Det skall ni göra i old England.» Och så frågade han vidare: »Behöver ni tobak?» »Ja». svarade mannen. »Här har ni då fem kronor att köpa tobak för och ett glas öl.» Jag tyckte det var väl så drakoniskt av kaptenen, varför jag lade mig uti konversationen under förmenande, att tio kronor ej vore för mycket att få för en sjöman, som vore i hamn, men det tyckte ej kaptenen. »Han får ej mera än fem kronor, och mer behöver han ej, ty det är ej nödvändigt, att han här förlösar sina pengar.»

Detta har fäst sig i mitt minne, men den tiden hade man ej så stor anledning att tänka därpå, ty då hade man ett helt annat slag av sjömän från den gamla segelflottans dagar. Denna flottilj var ej då utrangerad — det byggdes då ännu segelfartyg — utan först i slutet av förra århundradet började vårt lands stolta segelflotta giva tappt i konkurrensen med ångfartygen, och med den så småningom den väl disciplinerade och utmärkta sjömansstam, som har utgjort en heder för vårt land. Man frågar sig vart den tagit vägen. Den nya tiden passade ej dessa sjömän. De trivdes ej i den ungdomliga sjömanskår, som så småningom tog herraväldet på ångfartygen, och så blevo de äldre och sökte sig platser i land. Nu sitta de i Roslagen och i Skåne och på många andra ställen i vårt land, varest de nedlagt sin förtjänst för att skaffa sig en gård, ett torp eller i bästa fall ett hemman, eller ock ha många övergått till

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

hantverket, så länge det kunde föda sin man, och andra åter ha blivit handlande och köpmän. Från de sjömanshus, där de först utmönstrades, få de kvarvarande i små omständigheter eller deras änkor ett mindre årligt understöd eller också en gratifikation till jul och nyår att värma upp sin enkla tillvaro med, allt i storlek beroende på sjömanshusens tillgångar.

En helt annan anda är nu rådande bland sjömännen, men det torde ej gagna att röra härvid. Utan tvivel beror det mycket på de stora frestelser, som de äro utsatta för i de stora hamnstäderna, vilket ju även framgår av generalkonsulernas rapporter och statsverkets utgifter för sjömannens vård, varav den för venerisk sjukdom torde utgöra den största posten. Tillgången på pengar uti de stora hamnstäderna med deras stora frestelser och de sjukdomar, som de där utsättas för och som följa dem genom hela livet och göra dem mer eller mindre oförmögna till försörjning, torde utgöra den största faran för dem. Alltså menar jag, att just därigenom, att de kunnat taga ut sina löner i främmande länder, skapas dessa följder, som de få lida av hela livet igenom.

Alla nationer, utom Norge, Danmark och vårt eget land, ha vetat att på lämpligt sätt skydda sitt sjöfolk uti främmande hamnstäder. Det är allmänt bekant, och därför antastas ej andra nationers sjömän uti hamnarna, men i stället kasta sig dessa städers bondfångare så mycket intensivare över de skandinaviska sjömännen, som hava pengar på fickan. Endast ett par, tre glas öl med något pulver uti, och de göras livlösa och utplundras, även på kläder. Sedan får polisen taga hand om dem och tyvärr allt för ofta måste de som råkat än värre ut sändas till sjukhus och åter hem på statens bekostnad. Många av dem som sjuklingar för hela livet.

Enligt alltjämt rådande bestämmelser i England erhåller sjöfolket ej mer kontanter, än vad kaptenen anser behöfligt för det nödvändigaste. I enlighet med nuvarande svenska bestämmelser har kaptenen rätt att innehålla endast en tredjedel av månadshyrorna, dock maximum en halv månads hyra totaliter. Enligt de gamla svenska bestämmelserna hade kaptenen rätt att innehålla en tredjedel av hyran för varje månad, oavsett hur många månader fartyget var utomlands. Alltså utan något limiterat maximibelopp. Sedan sjömännen förslösat alla de pengar de kunnat komma åt, händer det, att de avmönstra för att komma åt det hos kaptenen inestående sista beloppet, hälften av en månads hyra. På så sätt bliva de kvar i hamnen och gå i många fall genom sjukdom en dyster framtid till mötes. Detta är den nakna sanningen om huru sjömännen störtas i olyckor, som göra dem mer eller mindre oförmögna att försörja sig, och ändå möter det så kolossalt motstånd att följa andra länders kloka bestämmelser för att skydda dem.

Den förste ärade talaren nämnde något om, att det är stor skam för vårt land, att vi icke vidtaga åtgärder i detta avseende, och däri har han ju fullkomligt rätt. Herr Åkerman, lagutskottets ärade ordförande, nämnde särskilt, att förhållandena voro bra i London. Däri har han alldeles rätt, men han nämnde icke, hur förhållandena äro i de andra större hamnstäderna i Europa. I London lossas och lastas fartygen i dockor, och därigenom, att dessa äro helt avstängda och bevakade av polis, kan ingen komma in och ut där, utan polisens medgivande och utan att vederbörande dokumenterar, vad han tillhör för fartyg. Det är i London utan tvivel en mycket stor fördel för sjömännen, men det är i alla fall icke alltid fullt tillräckligt. Går man så till de övriga städerna, har man där intet som helst dylikt skydd, och därför möta också de största vådor i storstäderna på fastlandet.

På grund av vad som här anförts av den förste ärade talaren och de få ord jag nu yttrat ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Larson i Lerdala m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Norling**: Herr talman! Till det föreliggande utskottsförslaget har jag fogat en blank reservation, och jag anser mig skyldig att med ett par ord motivera den särställning, jag sålunda ansett mig böra intaga, då saken kommit att ligga till på det sättet, att jag icke funnit mig kunna biträda vare sig utskottets förslag eller den reservation, som avgivits av herr Larson i Lerdala m. fl.

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*  
(Forts.)

Inom utskottet har jag yrkat bifall till motionen, emedan jag funnit, att starka sakliga skäl tala för en lagstiftning i den riktning, som motionärerna påkallat, även om jag ju ej kan vara blind för det förhållandet, att vissa principiella betänkligheter mot en sådan lagstiftning kunna åberopas. Emellertid skulle jag nog varit benägen att i sista hand avstå från att reservera mig, därest den av utskottsmajoriteten i utsikt ställda, »synnerligen välvilliga» avslagsmotiveringen hade blivit något mera välvillig än den till syvende och sidst blev.

Utskottet har visserligen i sin motivering inryckt det sedvanliga erkännandet åt motionärernas syfte, i detta fall formulerat på följande sätt: »De skäl, som sålunda föranlett motionerna, finner utskottet värda allt beaktande och delar motionärernas önskan om åvägbringande av en förbättring i anmärkta hänseende.» Det är hela den portion välvilja, som utskottet ansett sig kunna bestå, och, bortsett från detta, utgör så gott som hela utskottsmajoritetens yttrande ett mycket bestämt avståndstagande från de åtgärder, som motionärerna ifrågasatt.

Vid detta förhållande kan man ju ej komma ifrån, att slutet av utskottets yttrande i någon mån kommer att hänga i luften. Utskottet hänvisar nämligen därtill, att en utredning i frågan redan pågår, och finner det olämpligt, att innan denna utredning bragts till slut, riksdagen beslutar en lagändring eller ens gör något mera bestämt uttalande i frågan. Såvitt jag förstår, inbjuder just utskottet riksdagen att göra ett dylikt ganska bestämt uttalande. Det riktigaste och mest konsekventa hade väl varit att yrka avslag å motionen uteslutande och enbart med hänsyn till den pågående utredningen. Då hade verkligen hela frågan lämnats öppen till den tidpunkt, då utredningsresultatet kan föreligga. Nu åter har riksdagen redan från början tagit avstånd från vissa tänkbara åtgärder, som utredningen annars måhända kunde komma att peka på såsom mera lämpliga. Man får väl dock hoppas, att regeringen i alla fall skall finna sig oförhindrad att framlägga de förslag, utredningen kan ge anledning till, även om dessa förslag helt eller delvis skulle komma att sammanfalla med vad motionärerna nu önskat.

Om jag således måste ställa mig ytterligt betänksam mot utskottets förslag, kan jag å andra sidan icke heller obetingat ansluta mig till den reservation, som anförts av herr Larson i Lerdala m. fl. Åtskilliga av de skäl, som därvidlag varit bestämmande för mig, ha redan förut berörts av utskottets ärade ordförande, och jag delar med avseende på denna sak hans uppfattning.

Men det är ytterligare ett skäl som jag vill anföra. Förhållandet synes nämligen vara det, att dessa reservanter, såvitt jag har mig bekant, företrädesvis tagit sikte på möjligheten att på ett eller annat sätt ingripa mot vissa utländska myndigheters bristfälliga metod att upprätthålla ordning och skick i de olika hamnarna. Det är alldeles riktigt, att man icke direkt pekar på detta i reservationen, men det har i alla fall för dem eller åtminstone för somliga bland reservanterna varit huvudargumentet, att man borde söka sig fram till ett resultat på dessa vägar. Nu menar jag visst inte, att man skall uraktlåta att göra vad som kan göras i det hänseendet, men jag tror ej, det är klokt att så starkt framhäva just denna utväg.

Som frågan nu ligger till, är jag ej heller övertygad om, att man bäst gagnar saken genom att denna kammare bifaller herr Larsons i Lerdala m. fl.

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.  
(Forts.)

reservation. Förhållandet är ju nämligen det, att man med ganska stor säkerhet kan räkna med, att andra kammaren kommer att bifalla utskotts-förslaget, och då blir det ju, därest första kammaren tager reservationen, praktiskt taget så, att man endast har utan någon som helst motivering avslagit de väckta motionerna.

Under sådana förhållanden tror jag mig bäst gagna den sak, som motionärerna velat främja, genom att rösta för utskottets förslag trots de mycket allvarliga betänkligheter, jag hyser mot vissa i motiveringen till detta förslag förekommande uttalanden. Jag finner det bättre, att vi motionärer nu inhändiga det lilla kvantum välvilja, utskottet velat bestå, än att vi rösta för herr Larsons i Lerdala m. fl. reservation, med risk, att andra kammaren tager utskotts-förslaget, och vi således icke ha vunnit någonting annat än ett blankt avslag.

Herr talman! Jag kommer alltså att rösta för utskotts-förslaget.

Herr **Lindley**: Herr talman, mina herrar! Jag tror mig om att kunna tala i denna fråga med betydligt större sakkunskap än de ärade motionärerna. Utan någon känsla av skammens rodnad på mina kinder måste jag erkänna, att jag besökt de ställen, som här avhandlas, dussintals gånger, och jag måste säga mig själv, att målningen här av den lede potentaten blivit betydligt svartare, än den förtjänar vara. Jag har aldrig blivit bestulen, aldrig heller sett, att någon människa fått en sömndryck eller dylikt i dessa restauranger, som det nu talas om. Jag erkänner villigt, att sjöfolket och även jag själv kanske haft benägenhet att kasta bort penningar i onödan, som man kunnat använda till nyttigare ändamål. Så långt är jag villig att hålla med motionärerna i detta fall, att det kunde finnas en möjlighet att bibringa sjöfolket en känsla av, att det är onödigt att vraka bort sina penningar på det sättet. Jag kan alltså sympatisera i mångt och mycket med generalkonsul Petri i hans strävan att åstadkomma en begränsning i sjöfolkets möjligheter att slösa bort sina penningar. Han är så rysligt energisk, att han kan hålla människor i samtal ett par, tre timmar om detta ärende för att försöka övertyga dem om, att hans synpunkter äro riktiga. Men det är ett ofrånkomligt faktum, att han själv gjort den sak han förfäktar den allra största skada genom det sätt, varpå han öppnat sin kampanj. Han öppnade den ju med att yrka på en lagstiftning, enligt vilken sjöfolket skulle frånhändas rättigheten att disponera över sina penningar, d. v. s. att fartygsbefälet skulle lagenligt vara t. o. m. förhindrat att utbetala innestående lön till sjöfolket. Det är i stort sett att vrida klockan tillbaka. Han åberopar sig på det engelska systemet, som icke tillkommit på grund av någon ny lagstiftning utan sammanhänger med en mycket gammal och föråldrad lagstiftning, där det fanns infört bland annat i de engelska mönstringskontrakten, att spirituosa icke tillåtes, liksom det var i de gamla mönstringskontrakten i Sverige. Även den rätten avskaffades för sjömännen att få en viss kvantitet spirituosa sig tilldelad. Det står också: No money abroad, d. v. s. penningar har sjöfolket icke rätt att kräva utomlands. Men detta har aldrig praktiserats, d. v. s. det första har man endast i något särskilt undantagsfall praktiserat. I allmänhet bjudes det icke spirituosa eller berusande drycker ombord på fartygen annat än t. ex. vid mycket hårt väder, då besättningen på ett segelfartyg i en åtta à tio timmar hängt på en rå för att försöka taga in ett fruset och styvt segel och sedermera, när de kommit ned på däck igen, kunde kaptenen kanske ge dem ett glas rom eller annat för att värma upp dem. I sådana fall kan det inträffa, men annars inträffar det icke. Beträffande återigen penningarna vill jag säga, att jag, som dock uteslutande farit ombord på engelska fartyg, känner ej till något sådant förbud att utfå penningar. Jag har åtminstone alltid kunnat utfå de belopp,



som jag varit i behov av. Någon svårighet i det fallet har jag aldrig känt till, och därför står jag främmande och frågande: Vem är det som påstår allt detta? Här har man intet annat att stödja sig på än vad som finnes i mönstringskontrakten, att det ej finnes någon sådan rätt. Men ingen befälhavare kan ju neka besättningen att få ut en del av dess innestående lön, om den säger sig behöva den för eventuella ekiperingsbehov. Sjömännen kunna behöva skodon, kläder och oljeplagg eller annat, och man går då till befälhavaren och säger: jag skall ha så och så mycket. — Vad skall du ha det till, frågar befälhavaren. — Jo, jag skall köpa det och det. — Befälhavaren ger honom pengar, och hur han sedan använder dem, har befälhavaren ingen möjlighet att utöva kontroll på. I nio fall av tio begär icke befälhavaren att få veta, vad sjömannen skall använda pengarna till. Det är bara fråga om, att han begär att få ut så eller så mycket, så får han det. Så ligger det till beträffande de engelska fartygen. Det finns emellertid en eller annan befälhavare, som kanske handlar på annat sätt. Jag har själv råkat ut för sådana befälhavare vid ett visst tillfälle. Det var just i Antwerpens hamn på ett engelskt fartyg. Vi hade varit i Indien och kommit tillbaka igen, och då vi kommo till Antwerpen och begärde att få ut penningar, sade befälhavaren nej. Det ville han ej vara med om. Då jag sade, att jag behövde en hel del förnödenheter, hänvisade han mig till en ekiperingsaffär. Det var ej i syftmålet att hindra besättningen att spendera sina penningar, som han vägrade kontanter, utan det var bara fråga om att förtjäna på besättningen. Han hänvisade alltså besättningen att gå till denna affär för att köpa sina förnödenheter, och själv hade han där betingat sig en ganska stor procent på alla inköp. Nu hade jag händelsevis penningar — jag skall komma till det sedan — men jag gick emellertid också till den anvisade firman tillsammans med de andra. Jag tänkte köpa en sak, som jag skulle skicka hem som present till Sverige; det var något som var mycket modernt då, nämligen ett musikalbum, i vilket det fanns en speldosa. Jag bestämde mig också för att köpa den, men när jag gick upp i staden, fick jag se samma sorts album för hälften av priset. Då gick jag tillbaka till den första affären och sade: nej, den här saken vill jag ej ha; ni tager ju dubbla priset. — Ja, svarade man, vi måste ge befälhavaren 10 procent, eller kanske det var 15 eller 20 procent, på inköpspriset. — Ja, men jag vill ej vara med om att betala det, så jag kommer icke att köpa något, sade jag. — Nåja, de andra köpte en del saker, och de fingo även pengar, ty det är allmänt i sådana fall, att ekiperingsaffären även ger dem kontanter, som de behöva, och sedan skriver upp detta på räkning, naturligtvis med vanlig procentförhöjning. Alltså blir även detta en affär för befälhavaren. Borde vi nu införa en lagstiftning för att här söka frammana ett sådant system i vårt land? Skulle herrarna tycka om det? Skulle det vara så lämpligt, skulle ni på lagstiftningens väg kunna vägra en person att få ut de penningar, han behöver för skodon och oljekläder eller annat? Det är en ren omöjlighet att gå fram på en sådan linje. Jag kan nämna beträffande det relaterade fallet, att när jag vägrade att betala, sade ekiperingsfirmans innehavare: ja, det gör detsamma; vi få ut betalningen från befälhavaren. — Jaså, det skall bli ganska intressant att se, sade jag. — Jag hade nämligen pengar med mig, så att jag var oberoende av ifrågavarande ekiperingsfirma. Men när vi kommo till Cardiff och jag skulle avmönstra, vägrade skepparen att betala mig fullt, d. v. s. han hade dragit av ett belopp, svarande mot det förut nämnda föremålet. Jag vägrade då att godkänna detta och stämde befälhavaren, men han uraktlät att infinna sig vid domstolen. Jag blev naturligtvis tillerkänd min fulla lön jämte ersättning för mina kostnader, och han fick dessutom böta för contempt of court, som det kallas i England. Men i dylika fall har det varit så, att sjöfolket därigenom blivit lika mycket utplundrat som genom de s. k. hajarna.

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.

(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

Det skulle taga allt för lång tid att mera ingående analysera sjöfolkets psykologiska inställning och orsakerna till, att de med förkärlek besöka dessa ställen, men ni behöva bara tänka er, att sjöfolket är inestängt ombord på ett fartyg under veckor eller kanske i månadtal. De hava ingen annan att sammanträffa och tala med än kamraterna ombord, och det är sannerligen ingalunda ett glättigt liv, varför de, när de komma i hamn, vilja ha en liten smula omväxling. Då är frågan den: vad slags omväxling och nöjen skall man kunna ge dem? När de komma i främmande hamnar, är det först den språkliga svårigheten, som lägger hinder i vägen, och dessutom är det nog så, att de kulturella nöjen, som eventuellt skulle kunna ställas till deras förfogande, icke accepteras. Det behöves kultiverad smak för sådant. Jag tror exempelvis icke i fråga om de nöjen, som professor Bergman skulle tycka vara glädjefulla och trevliga att gå till, att man skulle kunna få sjömännen att gå till dem, om man också betalade dem för det. Att försöka leda dem till vattenhoar, som de ej vilja dricka ur, är må jag säga ett fruktlöst arbete.

Jag kan ej heller frigöra mig från en känsla av, att herr Petri överdriver beträffande anklagelserna mot svenska folket. Han påstår nämligen, att det är det svenska sjöfolket, som i väsentlig grad uppehåller de kaféer, som finnas i hamnkvartaren. Det kan knappast vara möjligt, när man tänker på den svenska sjöfartens ringa omfång, när man tänker på den oerhörda massa restauranger, som finnas i dessa större hamnar — framför allt i Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Le Havre m. fl. — och hurusom det är dörr vid dörr, hundratal, sådana restauranger i närheten av hamnen. Man förstår knappt, hur dessa restauranger kunna upprätthålla sin verksamhet. Man tycker, att frekvensen skulle vara så liten på detta stora antal. Och vad då det svenska sjöfolket beträffar, utgör det säkerligen den minsta delen av dem, som besöka dessa restauranger. Ja, det finns kanske mindre sjöfartsidkande nationer också, men bland dem, som jag räknar till de större sjöfartsidkande nationerna, är säkerligen de svenska kafébesökarnas antal relativt ringa.

Man säger också, att de andra länderna skulle ha bättre sjömansskydd. Jag vet icke, vari det skulle bestå, åtminstone kan jag ej kreditera England i det fallet. England har t. o. m. här skamlöst uraktlåtit sin skyldighet. Jag är ju ej så rysligt gammal, men likväl var det jag, som först bröt med det engelska systemets rättighet för redaren att vräka i land sjöfolket i de kontinentala hamnarna mellan Hamburg och Brest, om rederiet så önskade. Vi blevo nämligen tvingade att acceptera mönstringskontrakt, vari denna klausul fanns införd. Jag vägrade — det var för resten på en Sunderlandbåt, en ångbåt, vars skeppsredare till på köpet var religiös — och han blev då mycket förtörnad över att jag vågade opponera mig. Konsuln i Rotterdam sade: Antingen mönstrar ni av, eller får ni gå utan några pengar. Jag mönstrade av under protest. Kaptenen tog upp en fällkniv och fick radera ut »u. n. d.» men hejdades av konsuln. Han varnade befälhavaren att radera men ansåg reservationen betydelselös. Jag väckte åtal och höll på min rätt att få stanna kvar på fartyget, tills vi kommo till engelsk hamn. Det blev en ganska långvarig process. Jag vann den emellertid, och efteråt blev det stipulerat, i det den engelska domstolen sade, att engelska sjömän icke kunde avhändas från någon av sina rättigheter, och en av dessa är att bli hemförd till det land, där man mönstrat. Förut vräkte man av sjöfolket i alla dessa hamnar mellan Hamburg och Brest, och varför? Jo, därför att man där kunde få billigare utländsk arbetskraft än vad lönen gick till i England. Det var alltså billigare att där påmönstra ny besättning, ty den kunde fås 40 procent billigare än vad lönerna stodo i England.

Det är en sak, som jag i detta sammanhang vill föra på tal och vilken jag vid upprepade tillfällen påtalat i riksdagen, utan att vinna något resultat, nämligen behovet av en bemanningsskala för svenska fartyg, d. v. s. höja antalet

fullt utbildade och kompetenta män ombord på fartygen i stället för att här i landet endast mönstra jungmän och lättmatrosar i stor omfattning; dessa ungdomar, som kanske för första gången komma ut eller som varit ute ett eller par år och för vilka hela världen leker. Det är ju klart, att dessa frestas mer att gå till dessa ställen än folk, som varit där många gånger och kunna taga sig i akt själva. Men en sådan reform vill man icke vara med om. Jag är dock alldeles övertygad om, att där ha vi också en av anledningarna till, att svenskt sjöfolk finnes i dessa hamnar i det antal, som statistiken påvisar. Huru åstadkommes nu detta? Jo, när sjömännen tjänstgjort fyra år ombord på ett svenskt fartyg, anse de sig kompetenta och dugliga nog att få matrosanställning, men om man mönstrar t. ex. en däcksbesättning på ex. 90 procent av jungmän och lättmatrosar, finns det ingen möjlighet för dessa, som varit tillräckligt länge ombord på fartyg, att få matrosanställning på de svenska fartygen, utan de måste ge sig i väg till andra länders fartyg, där man mönstrar hela däcksbesättningen endast av matrosar, åtminstone på ångarna. Då är det givet, att dessa strandade människor, som rest till utlandet kanske uteslutande för att få anställning under tiden som de vänta på denna, förbruka sina pengar och bliva vad man kallar »bomare». De leva i boarding houses under denna väntan på anställning för att sedermera med förskottet på sin lön kunna betala den skuld de ådragit sig och under det de leva i ett sådant nödartat tillstånd besöka de kanske sina kamrater ombord på de svenska fartygen och locka eventuellt dessa med sig till sådana platser, där de bo. Boardinghouses äro i nio fall av tio kanske förenade med någon restaurang, och då är det helt naturligt, att de kunna draga sina kamrater med sig till sådana ställen. Dessa fall inverka också på statistiken. Det är många omständigheter, som spela in beträffande dessa förhållanden, vilket gör det säkerligen mycket svårt att åtminstone på rak arm kunna lagstifta på detta område. Vi kunna täppa till ett hål genom att t. ex. göra vad motionären här yrkat på, nämligen söka få fram ett åläggande, att var och en skall lämna hälften av sin lön i form av en dragsedel till någon hemmavarande. Jag skall komma till det senare, ty även detta yrkande kan utsättas för en mycket stark kritik.

Herr Enhörning omtalade, att det en gång hade hänt i Sundsvall, att en befälhavare på ett engelskt fartyg vägrat en sjöman att utfå 10 kronor av sin intjänta lön till inköp av tobak. Jag får verkligen säga, att jag aldrig har hört talas om, att engelska sjömän behövt köpa tobak i Sverige, ty det är så, att det kanske endast kan inträffa i ett fall på hundra att befälhavaren på engelskt fartyg icke tagit ut någon tobak genom tullen, men i regel tager nog fartygsbefälhavaren alltid ut tobak för besättningen på engelska fartyg. Besättningen behöver därför aldrig köpa tobak i hamnarna, åtminstone har jag aldrig behövt göra det. Förresten må jag säga, att 10 kronor voro ganska mycket vid den tiden — framför allt på en plats som Sundsvall. Hade jag varit befälhavare i detta fall, skulle jag ha sagt detsamma till den sjömannen: »Vad skall du med 10 kronor att göra här i Sundsvall, det kan du väl knappast behöva!»

Ja, det har framförts många synpunkter som skäl för motionärernas förslag. Man har bland annat talat om, att när sjömännen förbrukat sina pengar, mönstrade av. Ja, Gud hjälpe mig, nu är jag fullkomligt bakom flödet! Jag begriper ingenting, när man påstår något sådant, som att sjömännen kunna mönstra av. Varifrån ha de fått dessa rättigheter att mönstra av i utlandet? Jag har ju till och med motionerat här i riksdagen upprepade gånger om rättighet för sjömännen att få mönstra av i sitt eget land, därest de så önska, men det har riksdagen icke gått med på. Vem har då givit dem rättighet att mönstra av i utlandet? Jag förstår ingenting av detta. Det måste väl vara i sådana fall, då befälhavaren själv velat bli av med en man och denne också varit villig att lämna fartyget. Det kan nämligen ske, om viljan är ömsesidig, men sjömannen har icke

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*  
(Forts.)

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.* rättighet att begära avmönstring i utlandet, ty han har mönstrat för år och kan icke alls frigöra sig från fartyget, när han vill. Det är just detta, som vi ansett vara oriktigt, ty en sjöman är en levande person och en människa, men icke något inventarium, som skall följa fartyget åt! Det är därför, som vi ha bekämpat den principen.

(Forts.)

När man talar om Antwerpen, om det farofyllda Antwerpen, förstår jag icke det talet. Det var icke så många år sedan, som statsmakterna i Belgien genomförde förbud mot spritsservering på restaurangerna. Någon sådan servering förekommer icke längre i Belgien, och man kan därför icke få någon sprit serverad på restaurangerna därstädes. Det enda, som serveras, är ju det svagare vinet och öl. Följaktligen förstår jag icke, hur det kunnat uppstå så förfärligt stora faror för sjömännen i Antwerpen och att dessa skulle ha stegrats i så hög grad, som man här vill låta göra troligt. Hade man i stället åberopat exempelvis Rotterdam, skulle jag ha förstått det, ty Rotterdam är enligt min uppfattning fullt ut lika farlig som Antwerpen. Det enda farliga beträffande Antwerpen är, att den staden kanske verkar mera lockande, därför att varenda restaurang där har något sorts musikskrälle, om det så också bara är ett elektriskt positiv i likhet med vad som finns på Gröna Lund, eller på marknads-karusellerna. Sådana musikinstrument finns det överallt, men de framträda företrädesvis mest i Antwerpen. I Rotterdam tror jag icke det är likadant ställt, men där finns det en massa danshus, som givetvis verka mera lockande på sjömännen än restaurangerna kanske göra.

Som jag förut sagt, så vet jag icke heller, om den här presterade statistiken är riktig. Det finns visserligen ett bevis här, där man meddelar, att utgifterna för sjukvård åt sjömän, behäftade med venerisk sjukdom, ha ökats sedan år 1925, då beloppet var 33,000 kronor, och år 1926, då det var 56,000 kronor, till 60,000 kronor år 1928, men det säger icke så värst mycket ens detta, ty det är icke alldeles säkert, att sjöfolket ådragit sig den där veneriska smittan i utländska hamnar. De kunna lika väl ha ådragit sig den hemma, fastän den först sedermera brutit ut, när de befunnit sig i utländska hamnar. Dessa siffror äro således inte alls så belysande, och i fråga om den andra stora anledningen enligt statistiken, nämligen i fråga om utgifterna för hemsändning av nödställda sjömän, har kostnaden därför sänkts. Beloppet för sjukersättning åt nödställda sjömän har däremot ökats, men det kan också bero på att konsulerna numera, tack vare sjöfolkets egen uppmärksamhet och organisation, tvingats att taga mera hänsyn till dessa fall, än de förut gjort. Det har också tydligt framträtt, att konsulerna — vi ha också sett det gång på gång i tidningarnas rapporter — på olika platser, där nödställda sjömän eller andra nödställda svenskar ha vänt sig till dem, ha avvissat dem och sagt, att de icke haft medel till sitt förfogande och icke kunnat göra något åt dem. Det är möjligt, att dessa siffror kunna bero på någon större liberalitet i det hänseendet, än vad som förut presterats, och därför tror jag icke, att den statistiken heller är något att bygga på.

En sak har emellertid förvånat mig något i samband med utskickandet av detta frågeformulär till de olika konsulerna litet varstans, t. ex. i London och Hamburg. Beträffande Hamburg framträder det nämligen ganska tydligt, att det är fråga om s. k. ditresande sjömän, kanske i allra största utsträckning sådana sjömän, som rest ifrån Sverige till Hamburg eventuellt för att där skaffa sig hyra såsom matrosar. Men man har icke tillfrågat konsulatet i Rotterdam. Om det vore någon plats, som skulle kunna jämföras med Antwerpen, så vore det väl Rotterdam, och därför tycker jag, att man skulle ha vinnlagt sig om att införskaffa upplysning även därifrån för att få fram det verkliga tillståndet.

Jag hyser i stort sett icke någon ovilja emot att vi verkställa en utredning för att se, hur det verkligen är ställt, men om man skall undersöka dessa för-

hållanden, skall man gå tillväga på ett helt annat sätt än man nu gjort. Vad skall man då göra för att uttröna dessa förhållanden? Jo, man skall gå till rederierna, de svenska rederier, som haft fartyg, som anlöpt de farligaste hamnarna, d. v. s. Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Marseilles, Amsterdam och Le Håvre, och fråga dem: när ha edra fartyg varit på de och de platserna? Hur mycket pengar har sjöfolket då rekvirerat ut i dessa hamnar av sina intjänta löner? Hur många man ha ni mönstrat av i dessa hamnar? Finge man svar på dessa frågor, skulle man kunna få en verklig statistik, klarläggande hur mycket de svenska sjömännen ha tagit ut av sin inestående avlöning och spenderat i dessa hamnar. Då fick man i och med detsamma klart för sig, om det utgör en så fruktansvärd fara, som man här vill låta påskina.

Man tror sig nu kunna råda bot på detta genom införande av obligatorisk dragsedel! Beträffande den saken vill jag påvisa något, som är ganska egenomligt, nämligen att det amerikanska sjöfolket under en följd av år har kämpat den mest energiska kamp det kunnat emot dragsedelssystemet och avance-systemet. Så länge detta system existerade, blev sjöfolket ständigt utplundrat av ägarna till boardinghousen, i händerna på de verkliga storhajarna, som då kunde behärska dem, suppa dem fulla och skicka dem utblottade ut igen ombord på fartygen för att sedan inkassera dragsedeln på deras lön. Det amerikanska sjöfolket kämpade, som sagt, emot detta och de lyckades slutligen få den amerikanska kongressen att gå med på att stoppa det systemet. Enligt samma lagstiftning har amerikanska sjöfolket även beviljats rättighet att få ut sina pengar och dessutom tillerkänts rätt att lämna sitt fartyg i vilken hamn som helst över hela världen och att i varje hamn utfå ungefär så mycket som det nu står i lagen, att det svenska sjöfolket kan utfå och att endast en obetydlighet av lönen behöver vara inestående. Det är ett faktum, som herrarna kanske icke kunna bestrida! Skola vi nu här gå den andra vägen och införa dragsedelssystemet såsom obligatoriskt? Tro inte herrarna, att det även kan föreligga stora faror med ett sådant system? Herrarna ha kanske icke tänkt på konsekvenserna av ett dylikt beslut? Det är nämligen inte nog med, att man vill väl, man måste också förstå att handla så, att det även verkar väl, och så, att man framför allt icke åstadkommer skada! Jag skall bara taga ett exempel. Om riksdagen skulle vara vansinnig nog att taga det lagförslag, som föreslagits av motionärerna, vet herrarna då, vad som skulle kunna inträffa? Jo, just det att vi kanske inom ett eller ett par år skulle nödgas upphäva denna lag för att försöka skydda sjöfolket. Vad skulle nämligen kunna inträffa, om man gjorde, som här föreslås, att sjöman skall göra, nämligen »anordna dragsedel för minst halva hyran att av redaren månatligen utbetalas till bestämd person eller förening här i riket eller för sjömannens räkning insättas i svensk bank». Tro ni inte, att det finns hajar i vårt eget land också? Jag är övertygad om, att mången godtrogen, hygglig sjöman skulle falla offer för den lagparagrafen. Det finns överallt en del tivelaktiga fruntimmer, som kanske kasta sina blickar på sjömannen och framför allt, om de skulle få veta, att han vore en sådan guldgruva, skulle de då kunna lova honom kanske äktenskap, och vilka löften och vilka smekningar som skulle kunna användas, vill jag inte yttra mig om. Men jag kan ju tänka mig, att det skulle kunna anföras åtskilligt för att övertyga en sjöman om att han skulle utskrive en dragsedel på det eller det fruntimret. Sedan skulle hon ha rättighet att hämta halva lönen för sjömannen, medan han var borta på annan ort.

Vi ha haft det systemet i England under min ungdomstid, men regeringen nödgades taga bort det — jag kommer inte ihåg, om det var genom lagstiftning eller genom inskridande från Board of Trade, som den bestämmelsen bortogs. Nu stadgas det där, att lönen icke får utbetalas till vem som helst, utan denne måste kunna uppvisa, att personen i fråga, som fått en sådan dragsedel

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

sig påförd, är äkta maka, moder eller står i sådant förhållande till sjömannen, att denne är underhållspliktig. Skulle t. ex. den nu förslagna formuleringen bli lag, är jag alldeles övertygad om, att man snart nog skulle finna, att hajar här i vårt eget land hade en möjlighet att häkta sig fast vid sjömännen och försöka få dessa att avstå halva lönen under den tid de voro borta på resa. I England kallar man förresten den dag, när halva lönen utbetalas för »White stocking days», och det namnet är ganska betecknande. Det var också förr ett fullständigt skoj och bedrägeri, som då utövades gentemot godtroget sjöfolk, då man fick sjömannen att överlämna halva sin lön till hemmavarande. Jag tror, att vi skola akta oss för något dylikt, och jag hoppas också, att motionärerna, under varje förhållande, icke nu komma att yrka bifall till sin motion.

Ja, det är sannerligen inte så enkelt att lagstifta på detta område, som somliga människor tro. Även om vi aldrig så mycket sympatisera med de strävanden, som göras för att hindra sjöfolket att i onödan vräka bort sina intjänta löner på ovärdiga föremål eller på utländska krogar, måste vi likväl vara försiktiga när vi lagstifta. Jag tror icke, att vi genom en lagstiftning skola kunna vinna något egentligt resultat härvidlag, ty hur det än är, så kunna ju sjömännen ändå skaffa sig pengar genom att sälja sina tillhörigheter, och en del av lönen måste man väl ändå lämna dem. Jag tror säkerligen icke, att annat än i några enstaka undantagsfall en sjöman kastar bort mer än hälften av sin lön i utlandet. Jag tror, att om vi få en statistik från rederierna, skall den säkerligen visa oss siffror, som peka hän på, att hela denna storm, som nu blåst upp, är en storm i ett vattenglas.

När jag hyser denna uppfattning, kan jag icke vara med på annat än att verkställa en utredning för att få klarhet i, hur saken gestaltar sig, och det är därför, som jag för min del icke vill motsätta mig ett yrkande härom, utan nu ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Bergman**: Herr talman! Herr Lindley hade ingenting emot en utredning, och ingen av oss har ju heller något emot en sådan. Det ser då ut, som om vi skulle kunna bli ense åtminstone i den saken. Vad reservanterna och, såsom frågan nu ligger, även motionärerna, vilja är, att det i motiveringen till riksdagens beslut skall mera positivt, än som föreslås i utskottets förslag, förklaras, att vi verkligen betrakta denna sak såsom en trängande och viktig angelägenhet och att vi förvänta en proposition i saken till nästkommande riksdag efter fullbordandet av den utredning, som nu pågår.

Herr Lindley talade mycket om sjömännens psykologi, och han började med att säga, att han för egen del var mera sakkunnig än motionärerna. I det avseendet skall jag be att få giva honom fullkomligt rätt, åtminstone vad jämförelsen med mig beträffar, men han misstager sig i alla fall i vissa saker, som jag kan konstatera, trots sin så ingående sakkunskap på detta område. Han sade t. ex., att det är fullständigt omöjligt att kunna förmå en sjöman, till och med emot betalning, att t. ex. gå på sådana nöjen, som jag skulle vilja bjuda honom på. Jag får kanske då upplysa den ärade talaren om, att jag på ett sjömanshus i Antwerpen, där jag stod för huvudnumret på en underhållning för sjömännen i somras, hade absolut fullt hus i den ganska rymliga lokalen. De kommo dit utan tvång, fullkomligt frivilligt och utan att få betalt för att gå dit. En annan ledamot av denna kammare höll en annan dag föredrag för dem, till vilket de infunno sig lika mangrant. De föreföllo vid båda tillfällena särdeles intresserade. Det måste ha varit en annan psykologisk inställning hos sjömännen för 30 år sedan eller mer, då herr Lindley var i farten. Folk hinner kanske förändra sig litet grand på så lång tid! Detta kan måhända synas strida mot våra i motionen givna belägg för att även nu-

tida svenska sjömän falla offer för det sämre nöjeslivet i ganska stor utsträckning. Men det finns ingenting i vår motion, som på något sätt antyder, att vi vilja säga något ont om våra svenska sjömän, sådana de äro av naturen. Tvärtom vilja vi skydda dem mot att få sin i grund och botten goda natur fördärvad. Vi anse dem vara lika bra som annat folk och av minst lika gott virke som andra länders sjömän. Men de äro mindre skyddade än de stora sjöfarande nationernas sjömän, när de komma i hamn i utlandet. Det är detta obestriddliga missförhållande, som vi vilja ha ändrat.

Nu säger herr Lindley, att det är märkvärdigt, med tanke på den obetydliga sjöfart som förekommer från Sverige, om det skulle vara de svenska sjömännen, som vistades mest på krogarna i Antwerpen och på andra ställen, och han begriper icke, säger han, hur restaurangerna där kunna leva på de svenska sjömännen. Näja, det är ju icke bara Sverige som saknar en praktisk lagstiftning på detta område, utan så är fallet även med norrmännen, och de ha ju en av världens största handelsflottor. Det visar sig också av den prydliga statistik ifrån Antwerpens fängelser, som anförts i motionen, att det är ett mycket större antal norska sjömän, som råkat i fängelse och nöd där, än svenska sjömän. Norrmännen dominera, men svenskarna komma därefter. Antwerpens fängelsestatistik allenast för 10 månader av 1927 registrerar nämligen 76 norska och 52 svenska sjömän — vi ha anført detta i motionen — och sedan komma engelsmännen med endast 19. England har dock 16 gånger så stor trafik på Antwerpen som Sverige, men ändå var det bara 19 engelska sjömän, som blevo utsatta för denna ledsamma eventualitet. Att det verkligen är skandinaviska sjömän, som betraktas som huvudklientelet för sjömanskvarterets krogar, visar sig bland annat därav, att så gott som varannan krog där bär ett skandinaviskt namn. En heter »I sjunde himlen», en annan heter »Midnattssolen», en tredje »Den norske mamma», en fjärde »Kafé Sundsvall» o. s. v. Sundsvall tycks vara ett ortsnamn, som har god klang i sjömanskretsar i motsats till vad herr Lindley tyckte, att det borde ha. Jag nämner dem blott som exemplifikation på namngivningen, icke för att utpeka vissa bestämda lokaler som komprometterade.

Herr Lindley säger, att de svenska sjömännen icke skulle räcka till för dessa lokaler att existera på. Konsulatet i Antwerpen upplyser, att det icke sällan händer att en sjöman går ut i hamnkvarteret med hundratals francs på fickan men någon dag efteråt återfinnes i en rännsten, fullkomligt berövad sina tillgångar. Man har tydligen förtjänat bra på honom, vare sig det nu är kaféerna som på fullt lagligt sätt för sina varor fått den frikostigt förslösade hyran eller det är någon kriminell individ, som lurat sjömannen och plundrat honom, sedan han blivit medvetslös, vilket ofta lär vara fallet.

Herr Lindley sade vidare, att det aldrig förekom några sövande droppar på dessa ställen: det måtte vara en uppfinning, som kommit till senare, och han kunde icke förstå det. Men även om den saken kan man få sakkunnigt besked i konsulatets rika dossier av protokoll över förolyckade sjömän. Herr Lindley sade vidare, att det existerar ett förbud mot att servera brännvin på restauranger i Belgien, och han tyckte det var märkvärdigt, att det skulle vara så farligt där under sådana förhållanden. Han medgav dock själv, att det fanns vin och öl av alla slag, så att ett rus är sannerligen icke svårt att där ådraga sig. Vem har förresten kontrollerat hur pass vissa sjömanskrogar och bordeller rätta sig efter den lag, som förbjuder dem att servera brännvin, vilket man också kan köpa utminuteringsvis, att bryta mot gällande lag därute.

Det antyddes av utskottets ärade talesman, herr Åkerman, att man framför allt borde vända sig mot de otillfredsställande förhållandena i främmande hamnar, vilka äro grundorsaken till eländet, och icke skylla på den svenska lagstiftningen. Men vad kunna vi göra till eller ifrån beträffande lagstift-

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.

(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

ningen i ett främmande land? Den ha vi ju icke någon makt över! Om vi skulle på diplomatisk väg rikta en begäran till vissa utländska regeringar att sörja för bättre förhållanden härvidlag, så undrar jag, hur det skulle upp- tagas. Man anser ju — icke utan fog — att den ena staten icke bör lägga sig i den andras interna angelägenheter. Det är inte bara en hamn det gäller utan så, som det är i Antwerpen, är förhållandet i många andra stora hamnar. Det har gjorts gällande ifrån visst håll, att vad som anförts från Antwerpen måste vara rena undantag: det skulle endast vara ett fåtal sjömän, som missbrukade sina penningtillgångar. Antwerpen lär för närvarande vara den mest trafikerade kontinentalhamnen i Europa; det är därför naturligt att den uppvisar de flesta fallen. Under år 1928 — statistiken föreligger nu för hela året — har konsulatet i Antwerpen haft att på ett eller annat sätt taga hand om 151 nödställda svenska sjömän. Och den nöd, vari de råkat, har nästan undan- tagslöst berott på att deras penningar och hälsa förstörts på det gamla kända sättet. Rörande nationaliteten för de fartyg, sjömännen tillhörde, har det vi- sat sig, att de allra flesta fartygen voro svenska. Det var nitton svenska, fyra belgiska, ett danskt, ett italienskt och ett paraguayskt under sista kvartalet. I Gent har det lämnats understöd åt 56 nödställda sjömän, och det framgår även av rapporterna, att av de fartyg, som dessa tillhörde, voro 23 svenska, några få av andra nationer, däribland de belgiska utgjorde största antalet, men icke så stort som de svenska. På samma sätt har det varit på andra håll. Det finns en lista på både fartygen och sjömännen enligt de officiella proto- kollen från Antwerpen; de sorgliga fakta som anförts kunna icke förnekas. Man kan säga, att under december månad i fjol inträffade praktiskt taget var tredje dag ett sådant där extremt fall, då en sjöman råkade ut för det allra värsta elände och måste anropa konsulatets hjälp. Detta gällde nu Antwerpen. Det finns en annan plats, som nu på sista tiden kommit att få stor betydelse för svensk sjötrafik, nämligen Danzigs uthamn, Neufahrwasser. Det före- ligger därifrån en statistik, som jag häromdagen fick från Svenska sjömans- vårdens sekreterare, licentiat Ylander. Av denna statistik framgår, att un- der år 1928 i Neufahrwasser anhölls för dryckenskap 54 svenskar och så- som saknande tak över huvudet 40 svenskar samt för vissa straffbara hand- lingar 11 svenskar, tillsammans 105 svenskar bara i den hamnen. Licentiat Ylander anförde bl. a. ett fall, som jag skall be att få relatera. En 23-årig svensk hade lockats att förtära rusdrycker, varunder han kommit i sällskap med en kvinna, som sedan anträffades strypt med den unge mannens halsduk. Han blev fast och kom inför domstolen, där han förklarade sig icke ha något minne av händelsen. Han föreföll tala sanning och gjorde i det hela i sitt nyktra tillstånd ett gott intryck på domstolen. När man visade honom ett foto av den strypta kvinnan, föll han handlost till golvet och grät. Tack vare läkarens energiska framhållande av de förmildrande omständigheter, som före- lågo, blev domen endast två års fängelse, och han slapp tukthus.

Det är inte mer än tre veckor sedan en ung svensk sjöman efter en s. k. glad afton ramlade mellan kajen och fartyget och ögonblickligen drunknade. Så- dant inträffar stundom flera gånger i månaden i vissa hamnar. Det är min- sann inte bara Antwerpen och Neufahrwasser det gäller.

Ett talande exempel på hur det i verkligheten är har anförts i Nautisk tid- skrifts novembernummer 1928, där det omtalas, att söndagen den 19 augusti ett svenskt fartyg anlände till Alger. Då manskapet följande morgon skulle utföra diverse arbeten, befanns blott en enda man nykter. De övriga voro berusade och omöjliga att väcka. På eftermiddagen skadade sig två man ge- nom att i berusat tillstånd falla utför en trappa. Tisdagen den 21 augusti voro fem man utan tillstånd frånvarande från sin tjänst, o. s. v.

Nu säger herr Lindley, att det inte skulle bli bättre, ens om man vidtog en



sådan restriktion med avseende på utbetalandet av sjömännens löner som i motionen föreslagits. Men det är dock ett faktum, att förhållandet är mycket bättre med de stora sjöfarande nationernas sjömän, för vilka dylika inskränkande bestämmelser äro gällande. Det framhålles också av, såvitt jag kan se, varenda konsul — det är synnerligen många konsulter, som tillfrågats i saken på utrikesdepartementets initiativ — att detta vore en önskvärd reform. Den konsul, som har uttalat sig minst positivt i saken, nämligen generalkonsuln i London, säger visserligen, att det i London numera går rätt ordentligt till. Det beror givetvis på, att man i London efter kriget har vidtagit stränga restriktioner med avseende på rusdrycks- och krogförhållandena. Detta vet var och en, som varit i London under de senare åren. De gynnsamma förhållandena i London bero framför allt på detta, men även på andra omständigheter, som delvis äro berörda av föregående talare. Konsulatet i London säger dock, att ehuru det icke där är så illa ställt som på andra håll, skulle i alla fall enligt konsulns åsikt en reform vara önskvärd, ty man bör, anser han, taga hänsyn till förhållandena sådana de äro på de flesta ställena. Jag kan icke erinra mig någon av de många konsulter, vilka yttrat sig om förslaget, som icke har tillstyrkt det.

Jag skall nu icke taga upp tiden med att orda mycket vidare i denna sak. Jag vill blott till sist framhålla, att denna sak ger oss ett konkret och lärorikt exempel på vilken roll tvånget och friheten spela i ett folks uppfostran i det hela, ej blott beträffande unga sjömän. Många människor säga ju — och det resonemanget har skymtat fram även i denna debatt —: »Låt människorna stärka sin karaktär genom kamp mot frestelserna. Det är den rätta vägen. Men bry er inte om lagtvånget. Friheten ger den bästa folkuppfostran.» Detta är ju en mycket vanlig invändning mot alla våra strävanden, då vi genom åtgärder av förbudskaraktär försöka undanröja farliga frestelser för människorna. Dessa fraser låta mycket bra, men de äro verklighetsfrämmande, mina herrar, och de vederläggas dagligen av livets påtagliga erfarenheter. Vem kan förneka folksedvänjans makt över flertalet? Av hundra människor äger kanske *en* den sällsynta karaktärsstyrka, som går oberörd av den allmänna folksedens makt genom världen och med självständig kraft i strid med sin omgivnings vanor följer den egna övertygelsen om vad som är klokt och rätt. Låt oss icke förväxla begreppen! Ingen förnuftig människa förnekar, att den dygd, som genom en sådan själskraft oskadd bevaras mitt i den allmänna förförelsen, är av större moraliskt värde än den som bevaras genom tvång. Herr Lindley gick igenom farorna utan att förolyckas, ja han blev t. o. m. ledamot av riksdagens första kammare. Men det är inte alla sjömän som kunna klara sig så fint. Det är ett faktum, att mängden klarar sig, men det är ofantligt många som duka under. De som registrerats i den skrämmande statistik, jag här gett några få siffror ur, äro ju sådana, som kommit allra djupast ned, och det är ändå flera hundratal. Hur ofantligt många är det inte, som icke figurera i denna statistik men som ändå förstört sin hälsa och förstört en väsentlig del av sina pengar, ehuru de icke blivit till den grad bottenkrapade, att de behövt anlita konsulatet och figurera i dess rullor över förolyckade? Som sagt, den dygd, som genom egen själskraft bevaras mitt i den allmänna förförelsen, är naturligtvis av ett större individuellt värde än den dygd, som bevaras genom yttre skyddsåtgärder, vilka bespara människan kampen. Det erkännes gärna. Men vi diskutera här icke den ena eller andra människans större eller mindre personliga värde, utan vi diskutera vilketdera som är bäst för ett folk: att det i dess helhet bevaras friskt och sunt och välbärgat genom att sådana inflytelser, som fördärva och utarma folket, avlägsnas, eller att det utsättes för dessa fördärvbringande inflytelser och därigenom bereder en del den ärofulla triumfen att segra över dem men på bekostnad av ett stort antals försumpning. Jag tror icke, att någon förnuftig människa här kan tveka om svaret.

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

Den europeiska historiens äldsta verkliga kulturfolk, de gamla hellenerna, var som bekant ett sjöfarande folk. De ha bland andra dyrbara arv åt eftervärlden efterlämnat världslitteraturens mest berömda skepparsaga. Dess namn är Odysseus. Den är minst 2,500 år gammal och dess sagostoff närmar sig 3,000 år i ålder. Den innehåller en rikedom av levnadsvisdom, humor och äventyr i rikaste omväxling, alltsammans konstnärligt utformat av en av vårt släktes genialaste diktare.

Bland andra äventyr, som där i symbolisk sagoform förtäljas, är också följande. Odysseus, denna sagas hjälte, kom med sitt skepp till sirenernas kust. Sirenerna voro demoniska troll men sågo ut som ljusets änglar, och det låg en sådan förtrollande makt i deras sång, att var och en, som hörde och såg dem, måste kasta sig ur skeppet och simma dem till mötes. Men slutet blev alltid en ond bråd död, och sirenernas kust, betraktad på närmare håll, såg ut som ett gammalt slagfält med oräkneliga massor huvudskallar och vitnade ben. Odysseus visste detta, men han var nog människokännare för att veta, att det icke räckte att blott varna sina män. — Jämför den upplysningsverksamhet, som man här talar om; man skall skriva varnande artiklar i sjömanstidningarna heter det! Det är gott och väl, men vad hjälper det i stort sett? — Odysseus var även nog självkännare för att misstro sig själv. Vad gjorde han då? Jo, i god tid — medan alla ännu hade sitt sunda förnuft i behåll — överlade de, säger sagan, om huru de skulle oskadda passera sirenernas kust. Resultatet blev, att Odysseus stoppade vax i sina skeppskamraters öron, så att de ej skulle kunna höra den trolska sången, och själv lät han kamraterna binda sig vid masten med stränga order att icke lösgöra honom, hur han än skulle komma att väsnas och gorma, om han icke sluppe lös. Den farliga orten passerades. Det gick, som beräknat var: matroserna blevo oberörda av locksången tack vare vaxet i öronen, och Odysseus, som hörde de trolska tonerna, förlorade mycket riktigt herraväldet över sig själv; han svor och levde och hotade för att komma lös. Men lydiga hans befallning, sådan den gavs, när han var i normalt tillstånd, lydde de honom icke under hans psykos, och så kom även han oskadd genom det farliga sundet. Alla sågo däremot under passagen sina förolyckade föregångares döda ben på den förtrollade stranden och glädde sig över att de undgått deras öde.

Odysseus order erinrar, i förbigående sagt, om vad som berättas om en av de senaste romerska kejsarna, som var begiven på starka drycker. Han lär ha givit sin omgivning den befallningen, att man icke skulle lyda någon order, som han utgav på eftermiddagen; då var han nämligen i regel berusad.

Ja, mina herrar, Odysseus' urgamla visdom, vars symbolik jag icke behöver närmare utlägga — envar förstår den — är värd att lägga märke till ej blott av alla tiders yrkesbröder till den sjöfarande grekiske hjälten utan av alla människor. Det finns två motstridiga väsen inom var och en av oss. Vi handla icke alltid efter vad vi veta eller anse vara rätt; vi bli stundom offer för vårt sämre jags instinkter, mot vårt bättre vetande. Det är enligt min uppfattning en dålig demokrati att rätta sig efter vad människorna möjligen tycka under intrycket av dylika sämre impulser. Man bör i stället rätta sig efter deras förnuftiga mening, då de icke stå under en sådan psykos. Det är därför, som man skulle vilja hoppas, att den svenska folkförsamlingen, vilken bör representera svenska folkets sunda förnuft, skulle kunna fatta ett klokt och effektivt beslut, utan att falla undan för en ansvarslös ungdomsopinion grundad på en känslöstämning, som i vissa ögonblick kan påverka eljest förnuftiga människors handlingsätt. När det gäller sådana livräddningsfrågor, som vi nu behandlat — och det är verkligen för hundratals svenska sjömän en livräddningsfråga i ordets allra bokstavligaste mening — får man inte kela med en vilseförd opinion inom någon särskild folkgrupp. När nöden så krä-

ver, bör man i sådant fall snarare handla efter gamle kung Göstas metod, så-  
dan den skildras av skalden:

I håret han grep de tredska  
vid avgrundens rand  
och mot deras vilja gav dem  
ett fädernesland.

*Ang. utbetai-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fari.*

(Forts.)

I ett av de utlåtanden i denna fråga, som utskottet citerat, antydes, att man bör låta en god tid förflyta även *efter* en blivande utredning, innan man skri-  
der till några åtgärder. När man ser den likgiltighet, varom ett sådant ytt-  
rande vittnar, då erinrar man sig den bekanta dikten av Fröding »En man över  
bord». Det rapporteras, att en man har gått över bord. Han kan ännu nås  
med en boj från fartyget. »Jaså», svaras det blott. Jag hoppas — och jag  
tycker mig finna vissa tecken, som tyda på att denna förhoppning är berät-  
tigad — att den svenska riksdagen dock icke skall förhålla sig på detta  
sätt i denna fråga. Det är mycket i utskottsmajoritetens utlåtande och ännu  
mera i utskottsminoritetens uttalande, som tyder på, att man verkligen börjar  
behärta denna sak. Och jag har den meningen, att om man nu ansluter sig  
till reservanternas mera positiva motivering, så har man därmed i realiteten  
uttalat en önskan, att denna viktiga sak måtte bli föremål för en icke blott  
grundlig utan även skyndsamt utredning av Kungl. Maj:ts regering, så att  
vi till nästa riksdag få en proposition i den i sanning högviktiga frågan.

Jag yrkar alltså i det nuvarande läget bifall till den av herrar Larson i  
Lerdala, Christenson, Fehr och Olsson i Rimforsa avgivna reservationen.

**Herr Holmgren:** Herr talman! Tiden är långt framskriden, och jag skall  
inte bli långrandig.

Motionens syfte, såsom jag fattat den, är att hindra sjöfolket att fördärva  
sig, och det är i det syftet, som jag har instämt. Vi ha redan åtskilliga lagar,  
som avse att hindra folk från att fördärva sig, från att fördärva sin egen hälsa  
och sin egen ekonomi samt därigenom också medelbart sina blivande barns hälsa  
och sin familjs ekonomi. Dit hör t. ex. bestämmelsen om att narkotica, såsom  
morfin och kokain, icke få köpas fritt av medborgarna utan endast efter läkar-  
recept. Det är en åtgärd, som visat sig nödvändig med hänsyn till samhällets  
intressen. De föreslagna bestämmelserna, som jag fattat dem, tjäna egentligen  
ett liknande syfte, fastän detta syfte på grund av de olika omständigheterna  
måste förverkligas på annat sätt.

Herr Lindley sade mycket riktigt, att när man bedömer denna sak, måste man  
taga hänsyn till de psykologiska förhållandena. Jag tror också, att det, när  
man har att tänka på denna fråga, är det allra viktigaste, att man just tar i  
betraktande sjöfolkets psykologi. De komma från sjön, där de haft ett en-  
formigt och strängt bundet liv. Det är unga människor, som komma i land un-  
der förhållanden, vilka inte alls äro normala. Det är inte för dem, som det är  
för deras kamrater på landbacken, vilka gå sin jämna lunk dag efter dag, utan  
de befinna sig, när de komma i land, i ett alldeles egendomligt fysiologiskt till-  
stånd, som är mera markerat i samma mån som deras resa på sjön varit lång-  
varig. De komma i land helt enkelt rusiga av livsglädje. Sjömännen äro inte  
alls slarvigare eller mindre sparsamma än andra arbetare, men de befinna sig  
under helt olika förhållanden, när de komma i land. När därför utskottet talar  
om åtgärder för att befördra sjöfolkets sparsamhet och att dessa skulle kunna er-  
sätta vad som här i motionen yrkas, förstår jag för min del inte riktigt detta.  
Sjömännen planlägga ju ingenting av vad man här talar om. Man säger, att de  
ju skulle kunna skaffa sig pengarna hemifrån, om de så ville, även om förslaget

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

ginge igenom. Men inte *planlägga* de någonting för att föröda sina pengar, utan det är ju på grund av ögonblickets ingivelse, ögonblickets yrsel och livsglädje, som de göra av med sina pengar på det sätt vi känna till.

Herr Lindley sade, att det är ett fruktlöst arbete, att leda sjömännen till vattenhoar, som de inte vilja dricka ur. Ja, naturligtvis är det det; ha de pengar, komma de alldeles säkert att gå förbi vattenhoarna och dricka ur helt andra hoar. Men det är just precis detta, som motionen avser att göra någonting för att förhindra. När nu dessa unga, sunda, friska, präktiga och naiva karlar komma i land, komma de under förhållanden, som äro mycket bedrövliga. På många ställen komma de in i ett fullkomligt griseri. Det som väckt min uppmärksamhet på detta och som gjort, att jag insett, att detta verkligen är en allvarlig fråga, är en bok av en norrman vid namn Nordahl Grieg. Boken heter »Skibet gaar videre». Det är en bok, som kom ut för ett par år sedan och som då i Norge väckte en mycket stor och som jag finner berättigad uppmärksamhet. Den är skriven av en ung sjöman, som på ett enkelt och målande sätt utan några reflexioner bara skildrar vad han själv fått uppleva som sjöman. När man läser denna bok, kan man inte bli annat än upprörd över att samhället inte åtgör någonting alls för att skydda dessa sunda, friska, oskuldsfulla människor från det svineri, som de särdeles ofta komma in i i hamnarna, där de så att säga äro predestinerade till att falla offer för alla dessa personer, som vilja slå mynt av deras livslust och deras könsdrift — det är ju det, som det går ut på. Så blir följderna bland annat syfilis och gonorré, som de i stor utsträckning förvärva sig. Som gammal sjukhusläkare vet jag mycket väl, att sjömännen mycket mer än andra arbetargrupper äro behäftade med syfilis eller gonorré eller äro utsatta för dessa sjukdomar. Jag anser det otvivelaktigt, att det är så. Herr Lindley säger, att de kunna likaväl ha förvärvat dessa sjukdomar i Sverige, fastän de bryta ut, när de komma i främmande hamnar. Så kan naturligtvis ibland vara förhållandet, men det är visst inte det vanliga. När man har en stor erfarenhet om detta sedan decennier tillbaka, vet man, att det är just i de utländska hamnarna, som de allra flesta sjömän förvärva sig sina könssjukdomar. Den saken anser jag vara alldeles klar och tydlig.

Herr Lindleys anförande för en stund sedan var mycket intressant och roligt och gav oss upplysningar, kan man säga, om en hel mängd saker — i första rummet om att herr Lindley själv är en mycket stridbar och duktig karl och att han utträttat en hel del gott för att förbättra förhållandena för sina kamrater. Det är alldeles tydligt. Men inte kunde jag förstå, att vad herr Lindley i sitt anförande framförde, just var några skäl mot det förslag, som här föreligger. Det allra mesta av vad herr Lindley kom med var alldeles riktiga saker, som jag dock inte kunde finna hade någonting egentligen att göra med frågan, om detta förslag är lämpligt att genomföra eller ej.

Nu föreligger ju icke något annat yrkande än om avslag på förslaget med tanke på att en utredning skall komma till stånd. Det anser jag också vara det viktigaste. Då man skall välja mellan utskottets och reservanternas förslag, kommer jag för min del att ansluta mig till reservationen av det skälet, att jag finner, att utskottet i sitt yttrande inte är tillräckligt välvilligt stämd mot motionens syfte.

Greve Spens: Herr talman! Det är nog inte en så stor skillnad mellan utskottets förslag och reservanternas förslag, som man skulle kunna tro av den här förda diskussionen. Den egentliga skillnaden är endast, att utskottet icke har velat så starkt trycka på behovet av en snabb utredning och en snabb lagstiftning, som reservanterna gjort. Jag tror för min del, att man i detta liksom i så många andra avseenden överskattar verkan av lagstiftning.

Det är mycket möjligt, att andra åtgärder kunna komma att verka fullt ut lika kraftigt, om inte kraftigare än lagstiftning. Utskottet har inte velat så starkt trycka på behovet av en snabb utredning, därför att det har redan gjorts och göres ganska mycket i motionens syfte. Kommerskollegium har också legat något på sitt yttrande, därför att detta ämbetsverk ansett, att man bör vänta något för att se, dels hur den ganska nya lagstiftningen rörande betalningen av sjömans hyra verkar, och dels hur en del andra åtgärder, som vidtagits, kunna komma att verka. Kommerskollegium har utsänt en cirkulärskrivelse till alla sjömanshusdirektioner i landet med anmodan att vidtaga åtgärder i syfte att bland sjöfolket väcka och vidmakthålla intresset för hyresbetalning genom dragsedel. Detta är ju just vad motionärerna innerst äsyfta. Postsparbanken har vidare igångsatt en stark propaganda för sparsamhet bland de svenska sjömännen. Därjämte har redan länge pågått ett internationellt arbete för denna sak. Styrelsen för internationella arbetsbyrån har tillsatt en sjöfartskommission, den s. k. paritetiska sjöfartskommissionen, och denna har tillsatt en subkommitté, vilken gjort en mycket vidlyftig utredning. Denna subkommitté har — såsom herrarna kunna se av utskottets betänkande sid. 14 — föreslagit bland annat följande åtgärder: upprättandet av lokala kommittéer av representanter för redare och sjömän; viss stängningstid för utskänkningslokaler; licenssystem för försäljning av narkotica; successiv minskning av antalet utskänkningsställen; profylaktiska åtgärder mot veneriska sjukdomar; kontroll över kringvandrande försäljare och dylikt; tillfredsställande polisbevakning inom hamnområdet. Alla dessa frågor skola nu förekomma på en sjömanskonferens, vilken skall hållas i oktober detta år. Man skulle ju kunna vänta, åtminstone till dess man får se vad denna konferens kommer att ha för åsikt. Att nu tillgripa en mycket snabb lagstiftning har ju sina sidor, särskilt då man av de inkomna yttrandena ser och av herr Lindley här hört, att det stora flertalet av dem, som frågan mest rör, ställer sig oförstående mot en lagstiftning.

Utskottet har även ansett sig böra upptaga frågan till en mera ingående och objektiv prövning än vad reservanterna gjort. Utskottet har framhållit såväl de skäl, som tala för motionen, som de, vilka tala mot densamma. Reservanterna tyckas däremot helt och hållet hava behärskats av sin sympati för motionen, och därför kan det ju synas mången, att reservationen är välvilligare än utskottets betänkande, men skillnaden är i stort sett inte vidare väsentlig.

Utskottets utlåtande har ju också under diskussionen blivit ganska mycket missuppfattad. Herr Larson i Lerdala yttrade, att utskottet inte alls var angeläget om att utredningen skulle leda till några åtgärder, men utskottet har ju alldeles uttryckligt framhållit, att utredningen enligt dess åsikt bör leda till åtgärder. Det är bara frågan om snabbheten i åtgärdernas vidtagande, som utskottet inte velat så starkt framhålla.

Jag skulle inte anse, att det vore av någon större betydelse, om kammaren komme att taga utskottets eller reservanternas förslag, såvida inte möjligen den omständigheten kan inverka, att det nog är alldeles säkert, att andra kammaren kommer att bifalla utskottets förslag. Om då denna kammare tager reservanternas förslag, faller ju all motivering bort till riksdagens beslut. Det är möjligt, att resultatet av den genom Kungl. Maj:t igångsatta utredningen ändock kommer att bli densamma, då Kungl. Maj:t väl kommer att taga hänsyn till vad som sagts här i riksdagen. Men de som vilja, att någon motivering verkligen skall anföras av riksdagen för dess beslut, böra rösta för utskottets förslag. Jag anser vidare, att man bör se nyktrare på denna sak, än vad flera talare gjort.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes farti.  
(Forts.)

Ang. ubetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.  
(Forts.)

**Herr Winberg:** Jag har alltid haft den uppfattningen, herr talman, att det är riskabelt att ge sig in på en lagstiftning i en uppjagad sinnesstämning i en viss fråga. Jag har också fått det bestämda intrycket, att den aktion, som här igångsatts, har en allt för exklusivt tillfällig eller negativ karaktär, som sannerligen inte är tillräcklig för att riksdagen nu skulle taga ett steg i positiv riktning. Jag skulle också vilja erinra om att den arbetargrupp, som det här är fråga om att stifta särskilda lagar för, är väl den grupp, som redan förut mer än någon annan har varit föremål för särskild lagstiftning och särskilt intrång på sin rörelsefrihet i alla olika avseenden. Det är en grupp av anställda, som arbetar under mera, jag höll på att säga, militärt exklusiva disciplinbestämmelser än någon annan. För min del håller jag före, att det är dessa omständigheter, som kanske mer än något annat göra, att denna grupp, när den kommer ur sin tjänstgöring med denna tillknutna och stränga disciplin, känner det s. k. vilda frihetsbegäret framträda mera än det annars skulle göra. En åtgärd, som i detta avseende inte skulle vara alldeles att förakta, vore att ordna denna arbetargrups ställning i tjänsten något mera i överensstämmelse med vad en fri medborgare egentligen bör ha rätt att kräva än vad den för närvarande är — att med andra ord skapa ett något mera kamratligt förhållande på båtarna och de olika arbetsplatserna. Det skulle sannerligen ha en viss betydelse för fostrandet av denna arbetargrupp och för deras uppträdande, när de lämna båtarna i de olika hamnarna.

I övrigt skulle jag också vilja säga, att om nu tillståndet är så dåligt, som man här söker skildra det, är det också, tror jag, en annan sak, som man inte får alldeles förbise i detta sammanhang, och det är att det egentligen är ett underbetyg för den fostran, som vårt samhälle i och med vår skolutbildning ger medborgarna, och det vore kanske en alldeles särskild anledning att trycka på att man i denna uppfostran borde kanske mera se till att dana det unga släktet genom att sätta det in i verkligheten, sådan den är, taga upp de problem, som de hava att möta ute i livet, än att, som nu är fallet, till femtio å sextio procent av skolarbetet uppehålla sig med en hel del sagor om hur folk levat för en två, tre tusen år sedan.

Jag skulle vilja sammanfatta min ståndpunkt i denna fråga så, att jag anser, att det inte är rätta vägen för att åstadkomma en förbättring härvidlag att, som man här från motionärernas sida föreslagit, ge sig till att ytterligare begränsa sjömännens möjligheter att förfoga över sina pengar. Det är att ytterligare gå in för tvångslagstiftning, för en särskild klasslagstiftning beträffande en viss arbetargrupp. Jag tycker, att man i detta avseende redan förut gått alltför långt. Skulle man nu i fråga om denna grupp gå vidare på denna väg och söka genom en lagstiftning förbättra dessa arbetares moraliska ställning och hindra dem för att begå dårskaper, så är det fara värt, att man åstadkommer någonting, som kommer att verka alldeles motsatt mot vad man avser. Jag vill också erinra om, att sjömännen och deras organisation på det bestämdaste undanbett sig en lagstiftning av här ifrågavarande slag. Det synes mig, som om herr Norling i Gävle borde ha kommit ihåg detta, när han ansåg, som om det utskottet inte gått tillräckligt långt i tillmötesgående mot motionärerna.

Jag tror för övrigt inte, att det är värt, att vi allt för mycket förhåva oss eller, rättare sagt, att vi allt för mycket framhålla sjöfolkets moraliska leverne såsom alldeles särskilt avskräckande. Det har i dagarna yppats, att det till och med i Stockholm under årtal har existerat ett näste, där man bedrivit de mest uppseendeväckande sexuella orgier, och detta näste har icke besökts av vare sig sjömän eller andra arbetare utan av den s. k. gräddan inom samhället. Det är kanske bäst, att vi se denna sak i litet större sammanhang och inte

bara isolera en viss grupp i tro, att vi därmed skulle skapa några bättre och gynnsammare förhållanden.

Jag är för övrigt av den uppfattningen, att man verkligen borde kunna företa en internationell aktion för att påverka de länder, vilka i så hög grad, som man här framhållit, brista i fråga om uppsikten över en hel del förhållanden i de större hamnstäderna. Så illa ställt är det väl ändå inte med vårt internationella umgänge, att det inte finns någon möjlighet att få sådana önskemål framförda. Även om jag nu inte har någon allt för överdriven föreställning om vad Nationernas förbunds arbetsbyrå kan uträtta, förmodar jag, att den kanske i alla fall kan göra något. För övrigt finns det väl andra möjligheter att påverka vederbörande.

För min del anser jag som sagt, för det första att denna arbetargrupp redan förut är så kringskuren av alldeles speciella undantagsbestämmelser, som försätta den i en särskild undantagsställning, att det inte finnes några skäl att gå vidare på den vägen, och för det andra att man, även om man skulle göra det, därigenom ingalunda avhjälpas de olägenheter, som man här i så bjärta färger skildrat. Dessa olägenheter måste avhjälpas på annat sätt, och frågan ligger på ett helt annat plan. I motsats mot herr Norling, vilken, som man med en viss överraskning förnam, ansåg, att utskottet hade varit allt för litet välvilligt mot motionärerna, har jag den uppfattningen, att utskottet har gått för långt åt andra sidan, men som saken nu ligger till, skall jag i alla fall be att få hemställa om bifall till utskottets förslag.

**Herr Fehr:** Herr talman! Efter herr Lindleys och herr Winbergs yrkanden är det onödigt att förlänga debatten. Båda dessa talare ha ju instämt i ett yrkande, som går ut på att man med välvilja motser en utredning. Jag tänker inte så mycket på herr Lindleys *anförande*, ty det bestod mera av argument mot en utredning, och han bestred, att det skulle förekomma missförhållanden bland annat i Antwerpen. Men hur det var, steg det emellertid upp något i hans minne, och han erkände, att Rotterdam ändå var något att tänka på. Det är nog så att vi kunna vara ense om att det här föreligger ett betydande och obestriddigt missförhållande, som påkallar allvarlig uppmärksamhet. Jag hade väntat, att herr Lindley skulle komma med något bemötande av det motionens bifogade yttrandet av herr Damm, som är generalsekreterare i internationella sjömansfederationen och som med mycken styrka uttalat sig för en utredning eller rent av för positiva åtgärder i motionens syfte. Det finns väl ingen anledning att tro, att han skulle alldeles sakna erfarenhet på området. Det visar sig ju också, att de sjöfartsnationer, som ha en gammal erfarenhet, i främsta rummet England, ha funnit nödvändigt och lämpligt att vidtaga särskilda lagstiftningsåtgärder. Jag tror, att Englands exempel därvidlag är mera belysande än Nordamerikas förenta staters, då Amerika i likhet med Sverige är en ung sjöfarande nation.

När jag, herr talman, föredrager reservationen framför utskottets förslag, är det av två skäl. För det första innehåller reservationen ett starkt och klart uttalande, att denna fråga kräver statsmakternas synnerliga uppmärksamhet, och för det andra pekar den på möjligheten av att det kan finnas andra vägar än de som motionärerna förordade för att nå syftet. Jag tänker då i första rummet på möjligheten av att man genom de intresserade parternas egen verksamhet skall kunna finna någon bot. Dessutom vill jag icke vara med om att så starkt, som utskottet gör, avskrivna möjligheten av en lagstiftning. Kan man icke finna bot på andra vägar, får man ha den vägen kvar i reserv.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Forts.)

Ang. ubetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

**Herr Nordborg:** Herr talman, mina herrar! Herr Lindley yttrade för en stund sedan, att de svenska fartygen skulle vara bemannade med pojkar, jungmän och lättmatrosar, upp till 90 procent. Jag vill säga, att detta påstående icke är med sanningen överensstämmande. Då dessutom herr Lindley naturligtvis har tänkt på de fartyg, i vilka de sjömän vi nu tala om befinna sig, blir uppgiften ännu mera orimlig, ty det är ju här fråga om den utrikes gående sjöfarten. Det finnes inga nya utredningar angående bemanningen på de svenska fartygen, men vi hava en utredning, som gjordes av de s. k. skeppstjänstkommitterade och som avgavs 1920. I denna utredning förekommer en tabell, som är baserad på socialstyrelsens utredning 1916 och som visar, att procenttalet av befaret manskap på utgående fartyg, d. v. s. de större fartygen, varierar mellan 40 och 46 procent. Det är således alldeles omöjligt, att herr Lindleys siffror kunna vara riktiga. Dessutom har nyligen av den norska skeppsuppläggningskommittén utarbetats en statistik, som visar, att Sverige i bemanningshänseende i övrigt, d. v. s. med hänsyn till antalet besättningsmän, intager en synnerligen fördelaktig ställning. Vid en jämförelse med t. ex. Norge, Danmark, Tyskland och England visar det sig, att till och med antalet anställda ombord är högre på de svenska fartygen. Den statistik jag nu åberopar har föranstaltats av en officiell kommitté på uppdrag av norska staten.

Om vi sedan tänka på det skäl, varför herr Lindley trodde, att det skulle bli bättre, om man endast hade äldre folk ombord på fartygen, tror jag, att han kom med ett uppkonstruerat exempel. Den som litet känner till sjöfolk vet, att de äldre många gånger äro lika oförståndiga som de yngre. När de yngre komma från hem, där familjelivet kanske utövat ett visst inflytande, kan det till och med många gånger hända, att det dröjer någon tid, innan de hinna lika långt, som de äldre ha hunnit. Jag kan inte anse, att herr Lindleys exempel är något att taga på i detta fall, då det är mera uppkonstruerat.

Herr Lindley yttrade också, att han inte trodde, att det är så farligt i hamnarna, som t. ex. generalkonsul Petri har gjort gällande. Ja, jag vet inte, hur det kan förhålla sig där herr Lindley varit, men på de ställen, där jag varit, får jag säga, att de företeelser herr Petri dragit fram finnas och att de inte bara förekomma nu utan även hava funnits och nog komma att finnas ganska lång tid framåt, varför vi få lov att räkna med dem. Jag betvivlar icke riktigheten av något enda exempel, som herr Petri anfört. Att herr Lindley icke skulle ha sett något sådant, tycker jag är litet märkvärdigt, ty vi ha ju varit ute på ungefär samma ställen båda två. Kanske jag kom några år efter, men i så fall äro mina iakttagelser av senare datum och mera tillförlitliga. Jag vill säga, att jag också varit i runnarehänder och av en boardmaster blivit plockad så mycket som någon sjöman kan plockas, d. v. s. han tog två månaders hyra i förskott för att jag skulle få en hyra. Detta system har nu kanske upphört i Amerika, men jag vill säga herr Lindley, att jag har varit med om dessa saker, så att jag känner till dem lika bra som herr Lindley.

Jag skulle sedan också vilja vända mig mot uttalandet om möjligheten att få ut pengar ombord på engelska fartyg. Jag måtte ha haft en ovanlig otur, ty aldrig fick jag de pengar jag ville ha på engelska fartyg. Om man var hygglig och beskedlig under hela veckan, målade och skrapade bra och hivade fort i vinschen, fick man 5 eller 10 shilling på lördagskvällen, men var det något mankemang, blev det inga pengar, och det hände, att hela besättningen blev utan. Men inte uppstod det därför sådana utomordentliga svårigheter, som herr Lindley talade om, att sjömännen inte kunde köpa kläder o. s. v., så att befälhavare ändå *måste* ge dem pengar för att skaffa sig sådana förnödenheter. Nej, vi voro alla inriktade på detta. Vi visste, innan vi gingo från England, att vi inte skulle få ut mer än så och så mycket av hyran, medan vi voro ute, och därför köpte vi i England vad vi behövde. Dessutom fick man ju alltid



ett litet förskott, så att man kunde ekipera sig med det nödvändigaste. En annan sak var ju, att engelsmännen mönstrade av besättningen, så fort man kom i engelsk hamn. Jag vill hålla mig till engelska hamnar; herr Lindley talade om hur sakerna utvecklade sig i utländska hamnar. Då man kom till en engelsk hamn, var det avmönstring, så fort man kom till kajen, och sedan fick man ånyo mönstra på, då fartyget skulle gå. Engelsmännen höllo således inne våra pengar, då vi voro i andra länders hamnar, men då vi kommo till England, fingo vi alltsammans, och de skjutsade oss i land för att vi skulle leva upp våra pengar i England under väntan på ny utmönstring, vilket vanligen dröjde en vecka, tio eller högst fjorton dagar. Vad man tjänat ihop på en resa, som inte var så särskilt lång, gick för det mesta åt, så att det inte blev något vidare kvar. Det var naturligtvis nationalekonomiska beräkningar, som lägo bakom denna anordning. Ehuru skandinav för närvarande icke anställas å de engelska fartygen — finnes det några, så äro de mycket få — bibehålles ändå i England detta system med innehållande av sjömännens löner. Jag har visserligen ingen personlig erfarenhet av de nuvarande förhållandena, då det är längesedan jag for med sådana fartyg, men det synes tydligt framgå av de utredningar, som man har sett.

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*  
(Forts.)

Herr Lindley yttrade något om befälhavareocker, vilket jag inte tror var så lyckligt, då hans ord lätt kunna uppfattas, som om något dylikt skulle vara allmänt, helst som han icke sade ifrån, att sådant icke nu förekommer. Om herr Lindley känner något fall, där han kan påstå, att något i den vägen förekommit, får man väl ändå betrakta det som ett enstaka exempel. Jag kan inte föreställa mig annat, än att herr Lindley själv uppfattat saken så, men jag vill inte underlåta att framhålla, att det enligt min åsikt är obefogat att med sådan skärpa framhålla ett dylikt fall.

Jag hade icke, herr talman, tänkt yttra mig i denna fråga, därför att den förening, vilken jag i min dagliga gärning har det nöjet att representera, av viss orsak icke vill blanda sig i denna sak, som man ju anser vara först och främst en sjöfolkets angelägenhet. Men då jag nu tyvärr av herr Lindley blev utmanad, så att jag måste begära ordet, har jag velat deklarerera min personliga åsikt. I ett tidevarv, då det just av motståndarna till denna motion arbetas för alla möjliga slags sociala reformer till arbetarnas bästa, kan jag icke förstå, varför man vid detta tillfälle absolut motsätter sig en åtgärd till sjömännens bästa, ty det är ju sjömännen, som i första rummet skulle ha nytta av de åtgärder det här är fråga om. Sedan kommer därtill, att frågan är av nationalekonomisk betydelse.

Herr talman! Jag skall be att få uttala mig för en utredning och yrkar bifall till herr Larsons i Lerdala med flera reservation.

Herr talmannen hemställde nu, att enär en valförrättning skulle äga rum i kammarens samlingsal kl. 4 e. m., den pågående överläggningen måtte få avbrytas för att återupptagas vid kammarens aftonsammanträde.

Denna hemställan bifölls.

Anmälde statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 28, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om lån till Sydsvenska kraftaktiebolaget.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att jämväl andra kammaren bifölle vad statsutskottet i sitt utlåtande nr 16 hemställt.

Herr *Thulin* väckte en motion, nr 234, angående utredning rörande ändrad organisation av riksdagens utskott.

Motionen hänvisades till konstitutionsutskottet.

Avgåvos och hänvisades till bevillningsutskottet nedannämnda motioner:  
nr 235, av herr *Dahl*, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående tullen å äpplen och päron; och  
nr 236, av herr *Österström* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående tullen å plywood av gran och furu.

Anmälades och bordlades statsutskottets utlåtande nr 7, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatsens sjunde huvudtitel, innefattande anslagen till finansdepartementet.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 3.50 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*

## Onsdagen den 20 februari e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes till en början av herr förste vice talmannen.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna protokoll:

År 1929 den 20 februari sammanträdde kamrarnas valmän för att utse riksdagens justitieombudsman; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr revisionssekreteraren  
Erik Gustaf Geijer — — — — samtliga avgivna eller 44 röster, i följd varav herr revisionssekreteraren Erik Gustaf Geijer blivit till riksdagens justitieombudsman utsedd.

*David Bergström.*

*Edv. Björnsson.*

*E. O. Magnusson.*

*Gustav Johanson.*

År 1929 den 20 februari sammanträdde kamrarnas valmän för att utse den man, som skall efterträda riksdagens justitieombudsman, ifall denne, innan nästa lagtima riksdag anställt nytt val av justitieombudsman, skulle med döden avgå, samt utöva ämbetet under den tid, justitieombudsmannen kan vara av svår sjukdom eller annat laga förfall därifrån hindrad; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr häradshövdingen  
Hans Gustaf Forsberg — — — — — samtliga avgivna eller 42 röster, i följd varav herr häradshövdingen Hans Gustaf Forsberg blivit utsedd till justitieombudsmannens efterträdare.

*David Bergström.*  
*Edv. Björnsson.*

*E. O. Magnusson.*  
*Gustav Johanson.*

År 1929 den 20 februari sammanträdde kamrarnas valmän för att utse riksdagens militieombudsman; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr revisionssekreteraren  
Gunnar Martin Edvard Bendz — — — — — samtliga avgivna eller 42 röster, i följd varav herr revisionssekreteraren Gunnar Martin Edvard Bendz blivit till riksdagens militieombudsman utsedd.

*David Bergström.*  
*Edv. Björnsson.*

*E. O. Magnusson.*  
*Gustav Johanson.*

År 1929 den 20 februari sammanträdde kamrarnas valmän för att utse den man, som skall efterträda riksdagens militieombudsman, ifall denna, innan nästa lagtima riksdag anställt nytt val av militieombudsman, skulle med döden avgå, samt utöva ämbetet under den tid, militieombudsmannen kan vara av svår sjukdom eller annat laga förfall därifrån hindrad; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr hovrättsrådet, t. f. revisionssekreteraren  
Erik Holger Elliot — — — — — samtliga avgivna eller 43 röster, i följd varav herr hovrättsrådet, t. f. revisionssekreteraren Erik Holger Elliot blivit utsedd till militieombudsmannens efterträdare.

*David Bergström.*  
*Edv. Björnsson.*

*E. O. Magnusson.*  
*Gustav Johanson.*

På framställning av herr förste vice talmannen beslöts att riksdagens kansli-deputerade skulle genom utdrag av protokollet underrättas om dessa val samt anmodas låta uppsätta och till kamrarna ingiva förslag dels till förordnanden för de valda, dels till skrivelser till Konungen med anmälan om de verkställda valen, dels ock till de paragrafer därom, som borde införas i riksdagsbeslutet.

Fortsattes överläggningen angående första lagutskottets utlåtande nr 6, i anledning av väckta motioner angående ändring av sjömanslagen till svenska sjömans skydd under uppehåll i främmande hamnar.

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*

**Herr Lindley:** Herr talman, mina herrar! Jag begärde ordet, när professor Bergman höll sitt mycket intressanta föredrag om de grekiska sagorna. När han då slutade utan att yrka bifall till sin motion, så funderade jag så där litet smått, huruvida professor Bergman här agerade Odyssevs eller sirenerna. Det lät nästan, åtminstone på hans yrkande, som om han vore Odyssevs, som lätit binda sig vid masten för att inte låta sirenerna locka sig. Men å andra sidan hoppas jag, att riksdagens ledamöter ha stoppat så pass mycket vax i öronen, att de icke gå med på den av honom väckta motionen.

Men det var också en annan sak, som i mångt och mycket förvånade mig. Jag yttrade nämligen i mitt anförande, att jag näppeligen trodde, att sjömännen skulle värdera eller uppskatta de nöjen, professor Bergman eventuellt

(Forts.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

skulle komma att söka sig till. »Jo», sade professor Bergman, »det göra de visst, för jag har hållit föredrag för dem i Antwerpen, och de kommo utan att bli betalda för att lyssna till mitt föredrag.»

Jag kan knappast förstå, huru professor Bergman kan betrakta det som ett nöje, när han talar. För min del gör jag det inte. Jag betraktar det som ett arbete, om jag skall tala, och inte som något nöje, som jag frivilligt går att njuta av. Men smaken är ju olika här i världen. Jag tror dock, att om professor Bergman håller ett sådant föredrag, där han talar till sjömännen om de grekiska gudasagorna, så tror jag visst att de skulle lyssna med intresse, men en sådan underhållning står ju dem inte alltid till buds, och det var inte dylika nöjen jag åsyftade, när jag talade om professor Bergmans allmänna nöjen.

Det var emellertid inte bara detta, som jag skulle säga, ty efter mitt anförande uppträdde också min gode vän kapten Nordborg och lämnade en del dementier till min utsaga, och framför allt gällde det givetvis bemanningsfrågan. Därman håller ville han tillbakavisa mitt påstående, att det övervägande antalet sjömän ombord på de svenska fartygen bestod av jungmän och lättmatrosor. Han lämnade då en statistik, varmed han sökte bevisa, att detta icke var sant. Han påpekade där, såvida jag riktigt uppfattade siffrorna, att 46 eller 48 % av besättningarna ombord på de svenska fartygen voro befarna män. Nu kan det ju vara tvivel underkastat vad som menas med befarna, ty där kan han också inräkna båtsmän, timmermän o. s. v., och då kan det ju hända, att siffran kommer upp till den han nämnde. Jag räknade endast den underordnade skeppsbesättningen ombord på ångfartygen. Om man tar endast de vanliga mindre ångfartygen, som ha en däcksbesättning av, låt oss säga, sex man, hur många av dessa äro då matrosor? Jag tror, att det genom sjömansorganisationens medverkan har inträtt något förbättrade förhållanden, men i den statistik, som låg till grund, när vi beslutade angående sjöfartssäkerhetslagarna, fanns det bland alla de fartyg, som voro upptagna där, endast tre ångare — om man icke tar med de allra största — på vilka det fanns tre matrosor anställda. I ett mindre antal fall fanns det två och i en del andra fall fanns det endast en enda matros anställd; allihop de andra voro jungmän och lättmatrosor. Vad jag här ville påpeka var, att dessa ungdomar, som komma ombord på dessa fartyg, se kanske livet något mera rott och leende och lockas kanske mera till nöjen än de, som äro litet gamla och vana vid att se sådana här saker och kanske inte låta sig lockas så lätt.

Nu säger kapten Nordborg, att detta är inte sant; de gamla uvarna äro lika svåra som de unga, t. o. m. värre. Ja, det kullkastar hela mitt argument i så fall, ty det är ju så, att på sig själv känner man andra. Man vet ju själv vilka fallenheter man har. Jag sade, att jag varit på dessa ställen ofta och känner mycket väl till dem, men jag har inte sett några sådana där farligheter. »Jo», sade herr Nordborg, »men det har jag sett.» Ja, då finns det ju bara en enda förklaring: då har herr Nordborg varit inne på sämre ställen än jag. Jag kan inte tänka mig, att man kan få någon annan förklaring, ty jag har inte sett så förskräckligt stora faror. Nu är det ju möjligt, att jag, genom att jag var ganska tidigt med i organisationen o. s. v., kanske fick en sådan där liten nimbus omkring mig, som gjorde, att jag aldrig råkade ut för någon vidare fara. Jag har således aldrig märkt någon fara, och det är därför jag har den känslan, att man överdriver i mångt och mycket. Att det finns faror, det kan jag erkänna, och att det är beklagligt, att folk går och vräker bort sina pengar på sämre nöjen, som inte lämna valuta för vad de kosta. Jag vill gärna erkänna detta, och därför vill jag i mångt och mycket giva konsul Petri rätt i att kan man motarbeta detta, så skall man göra det. Men jag tror inte man kan göra det genom att med en lagstiftning tvinga sjömännen att lämna en dragsedel till folk i land, ty den kan komma i oriktiga

händer, och det är lika galet, att en svensk plundrar en sjöman som att en utlänning gör det. Jag kan inte se, att det ena är bättre än det andra. Emellertid gäller det att försöka komma till rätta med missförhållandena på ett klokt och förståndigt sätt. Jag tror, att det är mycket svårt att söka förekomma detta med lagstiftning, och jag tror det vore bättre att gå in på den väg, som antyddes här, att postsparbanken försökte intressera sjömännen för att göra besparingar. Om den kunde få dem att insätta t. ex. halva lönen här hemma, vore det naturligtvis ypperligt, och det vore bra, om sjömansorganisationen kunde lämna något stöd för denna verksamhet. Men nu har ju konsul Petri genom sin aktion nästan skapat en enhällig opinion mot sig. Detta anser jag vara mycket beklagligt, och då skola inte vi i riksdagen bidra till att få dessa människor att tro, att även vi här vilja lägga oss i deras angelägenheter och tvinga dem till någonting, som de icke anse vara för sig förmånligt.

Jag vill också yttra några ord i anledning av ett uttalande av den förste talaren, herr Larson i Lerdala. Han åberopade nämligen en herre, som heter Chris. Damm, som han kallade en ansvarsfull fackföreningsledare, sekreterare för internationella sjömansfederationen. Ja, mina herrar, det är en fiktion. den internationella sjömansfederationen har gått upp i rök för länge, länge sedan. Om ni frågar någon organiserad sjöman beträffande den organisationen, kanske ni få ett mycket nedslående svar. Det var en rörelse, som startades från England av Havelock Wilson, en kollega till mig, men ganska ensidigt patriotisk, som ville försöka inrama sjöfolket i alla länder under den av honom startade organisationen, vari han utnämnde herr Chris. Damm till sekreterare. Denne är alltså icke vald utan utnämnd. Vad sjömännen i allmänhet kalla Cris. Damm vill jag inte återupprepa här, ty jag vill inte vara anstötlig på något sätt, men inte tror jag det är någon större auktoritet att åberopa i detta fall.

Han säger nu, att det visat sig gagneligt i England med sådana bestämmelser, att sjömännen icke kunna få ut sina pengar, men det där talet om att de skicka hem pengar, förefaller mig litet underligt, ty det har jag aldrig känt till. Jag måste säga, att under hela den tid jag var till sjöss — det var 13 år på engelska fartyg — har jag inte känt till ett enda fall, där sjöfolk skickat hem pengar under den tid de varit ute på resor. Däremot är det så, att i England har man gjort allting för att underlätta detta, när sjöfolket blir avbetalt. i England eller utomlands. Så fort ett fartygs besättning skall bli avbetald, har Board of Trade — alltså en motsvarighet till vårt kommerskollegium — en sin representant närvarande, och han kommer då ombord och säger till sjömännen: »Skall du stanna här eller resa?» — »Jag skall resa dit eller dit.» Då gör representanten genast upp hans räkenskaper, och så befördrar han med detsamma penningarna till hemorten, och sjömannen behöver inte ha några pengar med sig annat än som erfordras för hemresan. Det andra ligger på sjömanshuset, färdigt för sjömannen att lyfta, när han kommer hem. Detta är ett bra system, och det är kanske det, Christian Damm åberopar, men det kan inte tillämpas här. Här är det inte fråga om att sjöfolket skulle bli avbetalt på svenska fartyg i utlandet annat än i sådana fall, då de äro sjuka. läggas in på hospital och bli avmönstrade på sådant sätt. Jag tror, att de allra flesta av dem, som konsul Petri åberopar såsom strandade o. s. v., äro sådana människor, som kanske blivit avmönstrade från fartyg och inlagda på sjukhus och sedermera blivit nödställda och fått anlita konsulerna. Men däremot kan knappast något göras, vad jag kan förstå.

Det säges ju här i reservationen av herr Larson i Lerdala m. fl., att det är en relativt riktigare penningtillgång vid landbesök i främmande hamnar, som gjort de svenska sjömännen till föremål för en farlig uppmärksamhet, som ofta lett till skada för dem och även vållat statsverket förluster. Beträffande

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.  
(Fortis.)

Ang. utbetal-  
ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.  
(Forts.)

den där rikliga penningtillgången, vill jag verkligen ifrågasätta, om detta uttalande är riktigt. Jag har sagt, att den enda möjligheten att få den saken utklarad är, att man verkställer en undersökning hos rederierna: hur mycket pengar ha sjömännen tagit ut i främmande hamnar? Nu tror jag inte, att de ta ut så förskräckligt mycket, och inte inträffar det väl så ofta, att en sjöman tar ut hela sin inestående lön för att briljera med den i en främmande hamn. Nej, det tillgår nog i 90 fall av 100 på det sättet, att sjömännen gå till befälhavaren och säga: »Jag behöver ha 10—20 kronor.» Det får han, och det är ju möjligt, att han slösar bort dem och sedan kommer och vill ha mera, men inte tar han i allmänhet ut hela sitt tillgodohavande, utan han tar endast ut vad han anser sig behöva vid ett visst tillfälle. Jag tror följaktligen inte riktigt på allt detta tal om att man ger dem en sömndryck för att så stjåla från dem de stora kapital, som de eventuellt skulle kunna inneha. Dessutom kan det ju inte bli så stora kapital. I de allra flesta fall gäller det här fartyg, som gå t. ex. på Norrland och lasta trä eller pappersmassa och sedan till Antwerpen eller Rotterdam. Hur mycket ha sjömännen på en sådan ångare till godo? Ja, är det jungmän eller lättmatrosor, ha de 75 kronor eller kanske 100 till godo, och hela det belopp, som de eventuellt skulle kunna ha rättighet att taga ut här från befälhavaren, är alltså 60—65 kronor. Är det en matros, har han kanske 100 kronor till godo eller något sådant. Det är hela det belopp de ha att röra sig med. Sedan gå fartygen kanske till en engelsk hamn för att lasta, och så gå de hem igen eller eventuellt på en längre resa och komma tillbaka till Antwerpen eller Rotterdam, men det är ju inte så ofta, som det inträffar. I sådana fall kan ju hända, att de ha något mera pengar att röra sig med, men jag tror inte, att det är så förskräckligt stora summor som man påstått, som här slösas bort. Och framför allt, inte skulle det vara lämpligt, att den svenska riksdagen utan någon vidare utredning underskriver uttalandena i denna reservation. Vad ha vi för bevis för att det är så stora summor, som slösas bort, som här påståtts? Det kan ju hända i något individuellt fall, men det kan ju inträffa också här i Sverige, att en sjöman, när han kommer hem efter slutad seglation och blir avbetald, blir berusad och blir av med pengarna genom att någon stjäla dem, ty jag får säga, att det finns ju bondfångare även här i Sverige i tillräckligt stor utsträckning. Jag tror alltså inte på dessa svartmålningar.

Dessutom är det en omständighet till. Jag var inne på de psykologiska förhållandena. Tro inte herrarna, att vårt eget utskänkningssystem här i Sverige spelar någon roll härvidlag? Hur förhåller det sig, när en sjöman är här? Han har ju ingen motbok; motböcker utdelas inte till sjömän. Han har sin mat ombord, och om han vill ha några spritdrycker, kan han ju knappast få det på laglig väg. Han måste då köpa smuggelsprit eller dylikt, ty han kan ju inte gärna ge sig in på en restaurant och kosta på sig en måltid endast för att få tilldelning av sprit. Han är nästan stängd på det området. Det är då helt naturligt, när han kommer utomlands, där det är mera fritt och han har större möjligheter, att han då lockas att gå längre på detta område än en annan, men skulle vi vara villiga att för den sakens skull ändra förhållandena i vårt eget land? Säkerligen inte, ty då skulle vi säga, att visserligen skulle det kanske i någon mån avhålla sjömännen från att kasta sig i vidlyftigheter, när de komma till utlandet, men å andra sidan skulle vi då skada vårt eget folk ännu mera genom att rubba på Brattsystemet. Även denna synpunkt bör tagas med i beräkningen, när vi behandla spörsmål av denna art. Det finns en hel massa med varandra sammanhängande omständigheter, som vi måste ta hänsyn till, när vi försöka bedöma det föreliggande problemet. Jag är inte alls motståndare till de åtgärder, som kunna göras för att få sjöfolket att spara sina surt förvärvade slantar, men jag tror inte på lämpligheten av att gå på den linje,

som motionärerna här föreslagit. Det är därför jag fortfarande vidhåller min ståndpunkt, men jag kan ju gärna gå med på att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t gör en anhållan om att ytterligare utreda frågan, så att vi verkligen veta var vi befinna oss, innan vi fatta ett avgörande beslut.

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*

(Forts.)

**Herr Bergman:** Herr talman! Jag begärde ordet närmast för att rikta en liten replik till greve Spens med hänsyn till hans anförande i förmiddags. Men först ett ord till herr Lindley. Jag torde väl knappast behöva inlåta mig på någon mera utförlig vidare diskussion med herr Lindley, ty det mesta av vad han sagt här förefaller mig föga ägnat och väl ej ens i allo avsett att tagas på allvar. Han säger, att han varit där borta i Schipperstrat i Antwerpen och på andra liknande ställen dussintals gånger och ingenting sett: det var så oskyldigt alltihop. Herr Lindley måtte haft dåliga ögon på den tiden. Jag har bara varit där en gång, och ehuru jag hade sådant sällskap som svenske sjömanspastorn ävensom generalkonsul Petri och en före detta svensk statsminister — förkläden som borde kunnat föranleda någon dämpare på det lössläppta livet — så sågo vi dock alldeles tillräckligt för att tillfullo motivera motionen, men herr Lindley har ingenting sett under sin långa odysse i de stora utlandshamnarna. Däremot hade herr Lindley lyckats upptäcka en kapten, som i maskopi med en speldosförsäljare lurade sjömän mot god förtjänst! Den gången hade han skarpa Argusögon. Det måtte väl ändå vara ett undantagsfall. Det andra däremot, det är sannerligen inte undantagsfall. Det är inte möjligt att förneka, att över 100 svenskar blivit anhållna i Neufahrwasser — Danzigs uthamn — under fjolåret och att svenska konsulatet i Antwerpen fått taga hand om c:a 150 i olycka råkade sjömän under samma år eller att envoyén Hultman, som länge varit konsul i Hamburg, på grund av de erfarenheter han har därifrån säger, att för honom står det klart, att det vore en välgärning, om det bleve en lagstiftning, sådan som föreslagits av generalkonsul Petri.

Det är en allvarlig fråga vi här behandla. För avgörandet av den är det alldeles likgiltigt, om sjömännen med eller utan tillfredsställelse höra på mina och andra sjömansvänners föredrag. Våra föredrag i Antwerpen i somras för stora skaror av svenska sjömän handlade för övrigt inte alls om nykterhet och icke ens om grekiska sagor. Jag höll föredrag om hur språkskillnaderna ha uppkommit, och herr Sandler talade om rytmen i arbetet. Sjömännen äro ingalunda ointresserade av kulturella underhållningar. Svenska sjömän äro av naturen som folk är mest, hyggliga och vakna svenskar. Men då de stå alldeles blottställda för olyckan, lockade av samvetslösa och avsigkomna s. k. bommare och med hela sin intjänta hyra på fickan bli utsatta för starka frestelser, är det naturligt, att det går som det går.

Att vi skulle låta det gå som hittills och inte göra det ringaste, det finner jag oförsvarligt, och jag instämmer med herr Larson i Lerdala, att det nuvarande tillståndet är en skam för Sverige och det svenska namnet, ty utlänningsarna få den föreställningen, att svenskarna äro ett försupet och förfallet folk, vilket ju inte alls är sant. Men då förhållandena äro sådana som de äro och då vi icke kunna inverka på den utländska lagstiftningen, borde vi kunna inverka på vår egen lagstiftning, så att vi skyddade våra sjömän lika bra som de stora sjöfarande nationerna förstätt att skydda sina sjömän. Om vi skulle göra, som en talare föreslog i förmiddags, vända oss till de främmande länderna och be dem lagstifta, så att våra svenska sjömän icke gå under, ja då skulle de med skäl kunna fråga oss: »Varför behöver man inte lagstifta t. ex. för engelska sjömän? De behöva icke råka ut för några faror, tack vare den engelska lagstiftningen. Ni kunna ordna så för edra sjömän också.»

Det var emellertid icke närmast för att ånyo understryka detta som jag nu

Ang. <sup>utbetal-</sup>ningen av  
hyra till sjö-  
män å fartyg  
i utrikes fart.

(Forts.)

begärde ordet, utan det var med anledning av vad greve Spens yttrade. Han anförde på utskottets vägnar, att man inom utskottet fäst stort avseende vid åtgärder, som vore vidtagna inom arbetsbyrån i Genève, där denna fråga varit uppe till allvarligt övertvägande och där en kommitté föreslagit åtskilliga åtgärder, som räknas upp av utskottet i dess utlåtande. Det är emellertid högst märkligt, att utskottet därvid glömt att vid utpräknigen nämna *en* ågärd — jag vet inte av vilken anledning — och det är just precis den lagstiftningsåtgärd vi yrkat här i motionen. Detta är nämligen också föreslaget av kommittén. Andra föreslagna åtgärder äro återgivna i utskottsutlåtandet men däremot icke denna. Vi läsa på sid. 14 i utlåtandet: »Bland de åtgärder, som förordas av subkommittén, må nämnas följande: upprättandet av lokala kommittéer av representanter för redare och sjömän; viss stängningstid för utskänkningslokaler; licenssystem för försäljning av narcotica; successiv minskning av antalet utskänkningsställen; profylaktiska åtgärder mot veneriska sjukdomar; kontroll över kringvandrande försäljare o. dyl.; tillfredsställande polisbevakning inom hamnområdet; lämpliga belysningsanordningar i dockor; inrättandet av förfrisknings- och rekreationslokaler.» Det är ett mycket gott och förträffligt program, men kan arbetsbyrån i Genève kommandera över lagstiftningen i olika länder, så att de verkligen vidtaga dessa anordningar i sina hamnar? Man föreslår också just vad vi föreslagit i motionen. Men att byrån föreslagit detta, därom har utskottet, som sagt, icke behagat upplysa riksdagen. Jag ber alltså att i detta viktiga avseende få komplettera utskottsreferatet. Det är utan tvivel ett mycket starkt stöd för vårt yrkande just detta, att det föreslagits även inom internationella arbetsbyrån i Genève. Jag ber att få återge, vad som står där. Alla officiella texter i Nationernas förbunds och arbetsbyråns dokument äro som bekant dels franska, dels engelska. Den franska texten lyder: »Remise aux familles d'une partie importante de la solde des marins, qui recevraient des avances aussi faibles que possible.» Den engelska texten är av följande lydelse: »Remittance home of a large part of the men's wages, and as little advances as possible.» Alltså: »Återsändande hem av en väsentlig del av sjömännens avlöning under det dessa själva borde erhålla så små omedelbara utbetalningar som möjligt», nämligen för sin vistelse i hamnarna. Sålunda, just precis vad som föreslagits av generalkonsul Petri och vad som är upptaget i motionen är också bland åtskilligt annat föreslaget av kommitterade inom arbetsbyrån. (Utlåtandet är undertecknat av norske skeppsredaren Salvesen och engelsmannen Havelock Wilson). Jag har anført detta endast såsom ett exempel på att vi icke äro ensamma om vårt yrkande, och det torde också antyda — särskilt med hänsyn till Havelock Wilsons medverkan — att den internationella arbetarrörelsen och sjömännen själva internationellt sett icke heller äro så förfärligt emot denna sak, som herr Lindley m. fl. synes förmena. Att det ser ut att ha blivit något slags sjömansopinion i Sverige emot detta förslag beror nog mest på att de tongivande i sjömans- och eldarunionerna ha fått för sig, att generalkonsul Petri velat nedsvärta sjömännen. Det har han naturligtvis inte alls velat, utan han har tvärtom åsyftat att rädda sjömännens och Sveriges goda namn och rykte.

I min uppfattning om att även de svenska sjömännen äro intresserade och villiga att resonera om denna sak på allvar, finner jag ett stöd även däruti, att på ett möte i Stockholm, som herr Petri höll för några månader sedan och där även jag var närvarande, uppträdde en förtroendeman för sjömännen, (sjömansunionens ombudsman, herr C. Lindberg), som yttrade bland annat följande: »I generalkonsulns föredrag framhållas saker, som giva den svenska allmänheten den uppfattningen, att sjöfolket äro busar samt och synnerligen varena en.» (Det var givetvis icke alls förhållandet, men så hade det på vissa håll uppfattats.) Men han tillade vidare: »Operera bort allt det där,



som nedsvärtar sjöfolket, och kom sedan med förslaget om den obligatoriska dragsedeln till föreningarna, och jag tror, att man då skall kunna diskutera saken.» Vad man retat sig på är sålunda det sätt, varpå man anser att generalkonsul Petri propagerat för denna sak, men det förefaller, som om man verkligen vore villig att reflektera på själva saken. Jag tror därför, att frågan är på god väg till sin lösning, och vi hava velat giva den ytterligare en stöt framåt genom att försöka genomdriva åtminstone en sådan motivering för det avslagsbeslut, som i dag tycks vara ofrånkomligt, att det i alla fall i realiteten blir en anvisning till regeringen att åtminstone vid nästa riksdag komma med en proposition i motionens riktning.

*Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart.*

(Forts.)

Till sist må nämnas att svenska kyrkans sjömansvård ställer sig i högsta grad sympatisk till saken. Ärkebiskopen skriver å dess vägnar i ett yttrande sålunda: »Under utförande av uppgifter att sörja för andlig vård om svenska sjömän i främmande hamnar har svenska kyrkans missionsstyrelse funnit, att den möjlighet sjömännen äga att vid dessa tillfällen utfå allt vad de intjänat utsätter dem för stora ekonomiska och sedliga faror. I dessa hamnar förefinnes nämligen en hel klass individer, vilka söka sin existens genom att med brottsliga eller sedligt ovärdiga tillvägagångssätt sätta sig i besittning av sjömännens penningar. Talrika äro de fall, då på detta sätt unga oerfarna sjömän utplundrats, förletts till seder och hälsa ödeläggande förvillelser eller till och med fallit offer för en våldsamt död. I striden mot dessa vådor och för sjömännens bevarande för hem och fosterland skulle sjömansvården finna ett välbehövt stöd i en lagstiftning, genom vilken deras möjlighet att under pågående resa i utländska hamnar utfå intjänta hyror, på sätt generalkonsul Petri föreslår eller på annat sätt, avsevärt inskränktes.» Detta har skrivits efter hörande av alla sjömanspastorer, som naturligtvis hava stor erfarenhet på området i fråga och på närmaste håll sett vad som här är fråga om. När vi se, att så gott som varenda konsul som tillfrågats tillstyrkt, och att sjömanspastorerna samt arbetsbyråns kommitterade i Genève tillstyrkt, vad göres oss egentligen vidare vittnesbörd behov? Är icke frågan så pass mogen, att man kan försöka att skrida till den verkligt effektiva reformens förverkligande?

Under erinran om allt detta ber jag att fortfarande få yrka bifall till den motivering, som föreligger i den av herr Larson i Lerdala m. fl. avgivna reservationen.

**Herr Lindley:** Herr talman! Endast ett par ord. Jag vill gentemot professor Bergman säga, att generalkonsul Petri ju har haft upprepade sammanträden med sjömansorganisationerna i Stockholm, Göteborg och på andra håll. På varje ställe har man energiskt sagt nej till detta projekt. Det hjälper icke, om en ombudsman i Stockholm uttalat sig svävande och en liten smula tillmötesgående. Detta kan ju icke ändra den allmänna uppfattning, som gör sig gällande bland sjöfolket, att man icke vill veta av en lagstiftning i denna riktning. Vill man då ovillkorligen driva igenom en sådan lagstiftning, gör man det emot deras vilja. Då må jag säga, att man gör saken större skada än gagn. Jag tror, att det är bättre att försöka på frivillighetens väg åstadkomma det resultat, vartill man syftar.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr förste vice talmannen, att därunder yrkats dels att vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt skulle bifallas med godkännande av utskottets motivering, dels ock att utskottets hemställan skulle bifallas med godkännande av den motivering, som förordats i den av herr Larson i Lerdala m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedermera gjorde herr förste vice talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hem-

Ang. utbetalningen av hyra till sjömän å fartyg i utrikes fart. (Forts.)

ställan med godkännande av den motivering, som förordats i herr Larsons i Lerdala m. fl. reservation vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *Åkerman* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter givna varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad första lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 med godkännande av den motivering, som förordats i den av herr Larson i Lerdala m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr förste vice 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.

Ang. höjning av avbetalningslånefonden.

Föredrogs ånyo bankoutskottets utlåtande nr 15, i anledning av fullmäktiges i riksbanken framställning om ändrad lydelse av 13 och 25 §§ i lagen för Sveriges riksbank jämte i ämnet väckta motioner.

I en till bankoutskottet avlåten, den 9 januari 1929 dagtecknad skrivelse hade fullmäktige i riksbanken hemställt, att utskottet ville föreslå riksdagen att för sin del antaga ett i skrivelsen intaget förslag till lag om ändrad lydelse av 13 och 25 §§ i lagen den 12 maj 1897 för Sveriges riksbank.

Fullmäktiges ifrågavarande förslag avsåg en höjning av avbetalningslånefonden med två miljoner kronor, nämligen från fyrtio miljoner kronor till fyrtiotvå miljoner kronor.

Tillika hade fullmäktige, under förutsättning att lag utfärdades i enlighet med förslaget, hemställt, att nu ifrågavarande ökning av avbetalningslånefonden måtte ske genom överföring av två miljoner kronor från 1928 års vinst till avbetalningslånefonden.

Vidare hade i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren under nr 147 av herrar *Ström* och *Sandén* samt den andra inom andra kammaren under nr 254 av herrar *Bäcklund* och *Lovén*, hemställt, att riksdagen måtte besluta att av riksbanksvinsten för 1928 anslå 4 miljoner kronor till ökning av den under riksbankens förvaltning stående avbetalningslånefonden.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen, med bifall till fullmäktiges i riksbanken förevarande framställning och med avslag å de i ämnet väckta motionerna I: 147 och II: 254, i vad de skilde sig från fullmäktiges förslag, måtte besluta,

1:o) att för sin del antaga under punkten infört förslag till lag om ändrad lydelse av 13 och 25 §§ i lagen den 12 maj 1897 för Sveriges riksbank; samt

2:o) att, under förutsättning av bifall till vad under 1:o) föreslagits, omfördälda ökning av avbetalningslånefonden skulle ske genom överföring till nämnda fond av 2,000,000 kronor från 1928 års vinst.

Herr **Ström**: Herr talman! I anledning av den motion, som herr Sandén och jag framburit i denna kammare, vari vi yrka en avsättning av 4 miljoner kronor till ökning av avbetalningslånefonden, skall jag anhålla att få yttra endast några få ord.

*Ang. höjning  
av avbetal-  
ningslåne-  
fonden.*

(Forts.)

Vi hava ansett tidpunkten lämplig att vid detta tillfälle göra ett kraftigare tag för fondens ökning. Riksbankens vinst föregående år uppgick i runt tal till 19 miljoner kronor. Såväl fullmäktige som bankoutskottet hava ansett, att denna fond har en mycket stor uppgift att fylla just för de personer, som söka lån ur densamma, men trots detta har man stannat vid att begära endast 2 miljoner kronor.

I detta sammanhang skall jag, herr talman, anhålla att få rikta en maning till fullmäktige i riksbanken, att de i fortsättningen se till, att denna fond bättre än hittills tillgodoses. Om föregående år hade avsatts mer än  $\frac{1}{2}$  miljon kronor, hade riksbanken på ett bättre sätt kunnat tillgodose låneansökningarna. Det har omtalats att man i slutet av föregående år på en del bankkontor svarat de lånesökande, som kommit för att få lån: »Lån skall ni få, när vi fått in pengar.» — Det har t. ex. begärts lån på 4,000 kronor, och man har måst ransonera och sätta ned beloppet till 2,000 kronor, och ändå ha kontoren icke kunnat, samma dag eller ens inom den närmaste tiden, utlämna lånebeloppen i brist på medel.

Jag ber därför än en gång att till fullmäktige i riksbanken få framställa den önskan, att de se till, att tillräckliga avsättningar göras, så man icke blir ställd i det tvångsläge som nu inträffat.

Herr **Svensson, Carl**: Då den siste ärade talaren slutade sitt anförande utan att göra något yrkande, skall jag inskränka mig till att yrka bifall till utskottets förslag.

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

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion angående beredande av viss rätt till tjänstledighet m. m. åt värnplikliga.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 4, i anledning av väckta motioner om upphävande av lagarna om kollektivavtal och om arbetsdomstol m. m.

*Om upphä-  
vande av lagen  
om kollektiv-  
avtal m. m.*

Andra lagutskottet hade till behandling i ett sammanhang förehaft till lagutskott hänvisade motionerna nr 89 i andra kamaren av herr *Andersson* i Stockholm m. fl. och nr 179 i samma kammare av herr *Hansson* i Stockholm.

I den förra motionen hade yrkats, att riksdagen måtte besluta, att lagen om kollektivavtal och lagen om arbetsdomstol skulle omedelbart upphävas.

I den senare motionen hade hemställts, att riksdagen måtte besluta dels att de av 1928 års riksdag beslutade lagarna om kollektivavtal, om arbetsdomstol, om ändrad lydelse av 46 § utsökningslagen och om ändrad lydelse av 1 § lagen den 28 oktober 1887 om skiljemän skulle upphöra att gälla, dels ock att lagen den 28 maj 1920 om central skiljenämnd i arbetstvister åter skulle träda i tillämpning.

Om upphä-  
vande av lagen  
om kollektiv-  
avtal m. m.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens åtgärd för-  
anleda.

(Forts.)

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Linder, Sigfrid Hansson, Thorberg, Magnusson* i Kalmar, *Hage* och *Johansson* i Sollefteå, vilka av angivna orsaker ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till det yrkande, som framstälts i den av herr Hansson i Stockholm väckta motionen, samt gå i författning om att låta utarbete erforderliga övergångsbestämmelser;

2) av herr *Almkvist*, som ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den ändrade lydelse, reservationen visade.

**Herr Thorberg:** Herr talman! Vid föregående riksdag sökte jag visa, att det anförts en mycket svag motivering för framläggandet av det lagstiftningsförslag, som sedermera resulterade i lagen om kollektivavtal och lagen om arbetsdomstol. Jag sökte även visa, att denna lagstiftning icke önskades av dem, vars förhållanden lagstiftningen avsåg att reglera. Vidare sökte jag framhålla, att vådorna och olägenheterna av denna lagstiftning skulle komma att bli större än nyttan av lagarna i fråga.

Jag har nu ingen anledning frågå denna min uppfattning utan har fortfarande den bestämda meningen, att dessa lagar icke äro önskvärda, icke fylla något verkligt behov, och att deras borttagande skulle medföra mindre olägenheter, än om de fortfarande få vara i gällande kraft. Utskottet har emellertid av ett rent formellt skäl avvisat den motion, som framlagts med yrkande, att lagarna i fråga måtte av riksdagen upphävas. Jag vill gärna medgiva, att det kan ligga en viss riktighet i utskottets ståndpunkt, att man icke gärna bör upphäva en lag, innan man har sett, huru densamma verkar. Men då denna lagstiftning är så omstridd, då den har beslutats emot den enhälliga uppfattning, som finnes på arbetarsidan, och då den nuvarande regeringen har inlett ett försök att underlätta och åstadkomma ett samarbete mellan dem, som äro parter i kollektivavtalen, för att söka överkomma motsättningar och stridigheter, som under arbetets gång kunna uppstå, finner jag ändå anledning föreligga, att riksdagen allvarligt prövar, huruvida icke det vore ur *alla* eller — för att icke säga för mycket — ur *många* synpunkter lämpligt, att dessa tvenne lagar upphävdes. Det förhållandet, att det är några mål instämnda inför domstolen, är ju i och för sig intet bevis, då de tvistefrågor, som där föreligga, väl ändå kommit att bli avgjorda antingen av centrala skiljenämnden eller av annan skiljenämnd. Däremot visar den motion, som från herr von Sydows sida är väckt och som behandlats i andra lagutskottets nästa utlåtande, att det förefinnes fara för att man vill utvidga denna lagstiftning till att bli något mera och något helt annat, än vad den regering väl ändå ansåg, som utarbetade och framlade förslag i ärendet.

Reservanterna inom utskottet hava för sin del ansett, att det varit riktigt, att andra lagutskottet tillmötesgått den motion, som framlagts om dessa två lagars upphävande, och i anslutning till ett sådant ställningstagande också utarbetat de erforderliga övergångsbestämmelser, som följa av ett sådant beslut. Så har emellertid icke skett, och därför tillåter jag mig i anslutning till reservationen, nr 1, hemställa, att detta ärende måtte återremitteras till andra lagutskottet.

**Herr Westman:** Herr talman, mina herrar! Vi erinra oss säkert alla, huru-  
som frågan om kollektivavtalslagarna under förra riksdagen var föremål för en hel dags debatt från tidigt på morgonen till klockan 3 på natten. Jag förmodar, att kammarens ledamöter äro tacksamma både mot utskottets majori-

tet och mot reservanterna, om en sådan ingående behandling icke i år ånyo ifrågasättes.

Som kammarens ledamöter finna, har utskottet tämligen kort anfört skälen för sin avstyrkande ståndpunkt. Det är emellertid icke alldeles så, att man har rättighet att i likhet med den föregående talaren säga, att utskottet anfört endast ett formellt skäl. Ett av de skäl, som utskottet stött sig på, är mycket tungt vägande, nämligen nödvändigheten att vid all lagstiftning förutsätta en kontinuitet hos lagstiftarens vilja. Det innebär, att han vidhåller den ståndpunkt han en gång intagit, till dess skäl framträda, som kunna föranleda honom att frångå densamma. En anledning för utskottet att undvika alltför stor vidlyftighet i sin motivering har för övrigt varit, att det med det sätt, varpå vårt riksdagsarbete är anordnat, visserligen medges varje motionär rätt att, när han så finner lämpligt — om han så vill, varje år — framföra sin ståndpunkt men att han icke skäligen kan förvänta, att utförliga och ingående debatter skola äga rum på hans föranstaltande varje gång han finner önskvärt att framlägga sina synpunkter. Skulle man frångå plägseden att ibland använda en mera kortfattad behandling även av viktiga frågor, skulle riksdagsarbetet bli blockerat av en isblockad av gamla, gång på gång avslagna motioner.

Den ärade talaren erinrade om att han vid föregående riksdag förklarat, att hans åsikt vore den, att kollektivlagarna skulle medföra större olägenhet än nytta. Sedan den tiden hava de civilrättsliga bestämmelserna i lagarna icke trätt i kraft. Sålunda kan man i fråga om deras innehåll icke säga, att några som helst erfarenheter föreligga därom, att de hava medfört skadliga verkningar. Min övertygelse i följd var den, att det skulle visa sig, att dessa lagbestämmelser bleve rättvisa i praktiken och att arbetarna skulle komma underfund med att den misstro, med vilken de mottagit den nya lagstiftningen, var ogrundad. Jag vågar fortfarande vidhålla denna min allvarliga förhoppning. I fråga om de processuella bestämmelserna hava vi ju fått en viss erfarenhet, i det att domstolen trätt i funktion. Den har ju fått sex mål att behandla. Den erfarenhet, man har från handläggningen av dessa mål, kan på intet sätt föranleda till ett yrkande om den nya lagstiftningens upphävande.

Den ärade talaren åberopade såsom ett skäl för lagstiftningens upphävande, att den nu sittande regeringen gått in för åtgärder i syfte att åstadkomma bättre samförstånd mellan arbetare och arbetsgivare. Det är alldeles riktigt, att man kan hysa den förhoppningen, att om arbetare och arbetsgivare bättre förstå varandra på arbetsplatserna, skall detta leda till ett minskande av tvisterna dem emellan. Men detta kan ju endast medföra, att arbetarna och arbetsgivarna allt mera sällan behöva anlita rättsligt avgörande av sina tvister, och att den nya lagstiftningen från i följd sålunda allt mera sällan behöver tagas i anspråk och, om samförståndet bleve fullständigt, aldrig behöfde tillämpas. Utsikten till ökat samförstånd mellan arbetare och arbetsgivare kan sålunda icke anföras såsom skäl för att avskaffa denna lagstiftning, då den under de gynnsamma förhållanden, varom vi tala, skulle komma att förlora i praktisk betydelse.

Den ärade talaren slutade med att framställa ett yrkande om återremiss till utskottet. Jag vågar hemställa, att kammaren icke måtte bifalla detta yrkande. Fastän utskottets förslag är tämligen kortfattat, har denna fråga likväl inom utskottet varit föremål för en diskussion, där sakliga synpunkter hava framförts, och jag tror icke, att en återremiss till utskottet skulle leda till något resultat av annat innehåll än det, som föreligger i utskottets yrkande.

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

Under detta anförande hade herr talmannen infunnit sig och övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

*Om upphävande av lagen om kollektivavtal m. m.*

(Forts.)

Om upphävande av lagen om kollektivavtal m. m.  
(Forts.)

**Herr Winberg:** Herr talman! I anledning av vad den föregående talaren yttrade i början av sitt anförande vill jag säga, att riksdagen ibland offrar mycket långa debatter på mindre viktiga frågor än den nu föreliggande. Det är alltså inte så alldeles exceptionellt, att någon debatt förekommer i ett ärende som detta. Utskottet har nu ansett, att då så kort tid förflutit, sedan lagstiftningen kom till stånd, som här är fallet, kan man icke gärna redan upphäva den en gång beslutade lagen. Jag vill då säga, att denna regel visserligen i allmänhet gäller, men om man kommit till den uppfattningen, att lagstiftningen varit olycklig, är det självklart, att man så fort som möjligt går att upphäva den. I likhet med herr Thorberg hade jag tillfälle att föregående år om den saken säga min mening.

Men om jag också allt fortfarande har all anledning att vidhålla min ståndpunkt, måste jag å andra sidan säga några ord med anledning av herr Thorbergs yttrande. Såsom ett alldeles särskilt skäl för att denna lagstiftning nu icke skulle vara behövlig tycktes han anföra den omständigheten, att den nuvarande regeringen gått i författning om sammankallande av båda parternas representanter för att etablera ett s. k. samarbete. Skall man emellertid fram bära giltiga skäl för denna lagstiftnings upphävande, får man enligt min åsikt icke fästa sig vid någonting sådant som detta, ty det skälet kommer sannerligen icke i längden att väga tungt.

Samtidigt vill jag även framhålla, att jag finner den fackliga centralledningens ställning till detta spørsmål något underlig, ty på samma gång som den med all kraft bekämpade lagens tillkomst, har den enligt min mening uraktlåtit att välja en linje, på vilken man skulle kunna sätta dessa lagar ur funktion, nämligen den linje, som anvisades i denna kammare, när frågan förra året behandlades. Jag hade väntat, att man från den fackliga ledningens sida skulle hava begagnat sig av denna utväg; men man har underlåtit detta och menar, att om lagen kommit till stånd, skall man lojalt böja sig för densamma. Att med denna lojalitet kunna beveka riksdagen att ändra sin ståndpunkt torde väl komma att dröja. Visserligen torde man kunna säga, att det parti, vars regering framlade detta lagförslag, icke längre skulle behöva sluta upp om detta lagstiftningsprojekt för att kunna hålla sig kvar vid regeringsmakten, ty som bekant har ju detta parti redan lämnat sin regeringsställning. Men jag misstänker i alla fall för deras vidkommande, och det synes också av utskottsutlåtandet, att de stå på samma ståndpunkt som tidigare.

Jag har sålunda fortfarande den bestämda uppfattningen, att lagen i fråga är obehövlig och att dess verkningar och konsekvenser i längden komma att bli helt andra, än man har avsett. På den grund skulle det för mig ligga närmast till hands att yrka bifall till de i ärendet avgivna motionerna. Då emellertid ett återremissyrkande nu är framställt, kan jag ju instämma däri och ber sålunda, herr talman, att få förena mig med föregående talare i yrkandet om återremiss till utskottet.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare därpå att utlåtandet skulle visas åter till utskottet; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 4, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, visas utlåtandet åter till utskottet.

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.

Om upphävande av lagen om kollektivavtal m. m.

(Forts.)

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 5, i anledning av väckt motion angående viss ändring i lagen om kollektivavtal.

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 52, vilken behandlats av andra lagutskottet, hade herr *von Sydow* m. fl. hemställt, att riksdagen måtte för sin del besluta, att 4 § i lagen den 22 juni 1928 om kollektivavtal skulle erhålla följande ändrade lydelse:

»Arbetsgivare och arbetare — — — — utlupit; eller 4) för att bispringa annan i fall, då denne icke själv äger vidtaga stridsåtgärd eller då stridsåtgärd vidtagits i utlandet.

I förening — — — — till efterrättelse.»

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd förordas.

Reservation hade anmälts av herrar *Frändén, Mellén, Petersson* i Lerbäcksbyn och *Aronson*, vilka likväl ej antytt sin åsikt.

**Herr von Sydow:** Herr talman, mina herrar! Då jag är motionär i den fråga, det här gäller, kanske det må tillåtas mig att säga några ord till stöd för motionen.

Jag har, jämte mina medmotionärer, yrkat ett visst tillägg till den kollektivavtalslag, som antogs förra året. Utskottet har ställt sig avvisande till motionen och hemställt, att den icke måtte föranleda till någon åtgärd. Utskottet har därvid åberopat, att den ifrågavarande lagen varit gällande endast sedan årets början. Utskottets högt ärade ordförande har under diskussionen om den motion, som vi nyss hade före till behandling, yttrat, att har man stiftat en lag, skall man icke föreslå en ändring i denna lag, förrän det finns något skäl att göra en ändring.

Jag ber att på det livligaste få instämma i detta yttrande av utskottets högt ärade ordförande. Men jag måste säga, att jag tycker, att förhållandena visat, att i detta fall föreligger ett bestämt skäl till ändring i lagen. Här har ändå, sedan lagen antogs i riksdagen, inträffat något, som visar, att den i en detalj, men en viktig detalj, är ofullständig och efter min tanke kräver en ändring eller ett tillägg.

Redogörelsen för de förhållanden, som enligt min mening kräva ett tillägg till lagen, finns i min motion. Men då jag gissar, att åtskilliga av herrarna icke läst motionen, kanske jag får tillåta mig att i största korthet lämna en framställning av vad som inträffat efter lagens tillkomst av beskaffenhet att kräva en ändring i densamma.

Under våren och sommaren förra året uppstod en konflikt i Finland mellan arbetarna och arbetsgivarna i hamnarna. Det fanns då vid hamnarna i

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

(Forts.)

Finland, åtminstone de större hamnarna, knappast några kollektivavtal. Arbetsbetarna, som voro anslutna till finska transportarbetareförbundet, krävde emellertid avslutande av kollektivavtal, åtminstone vid de mera betydande hamnarna. På detta svarade arbetsgivarna nej. De skäl, som arbetsgivarna anförde för denna sin ståndpunkt, voro dels, att endast ett ringa antal av de finska transportarbetarna — efter arbetsgivarnas uppfattning ungefär en fjärdedel — var organiserat i finska transportarbetareförbundet, och man ansåg det oriktigt, att denna fjärdedel skulle få bestämma lönerna och arbetsvillkoren för alla, och dels, att det finska transportarbetareförbundet var kommunistiskt betonat. Nu är det visserligen så, såvitt jag kunnat inhämta, att formellt sett är finska transportarbetareförbundet icke anslutet till Finlands kommunistiska arbetarparti, men i verkligheten står förbundet detta parti mycket nära, och styrelsen för finska transportarbetareförbundet består av kommunister, åtminstone till den övervägande delen. Av dessa skäl svarade alltså arbetsgivarna nej på begäran om kollektivavtal, och så blev det strejk vid hamnarna i Finland.

Emellertid ledde denna strejk icke alls till de resultat, som arbetarna sannolikt hade hoppats, ty arbetsgivarna lyckades inom kort engagera arbetsvillig arbetskraft, och arbetet fortgick i hamnarna någorlunda normalt. Under dessa förhållanden vände sig det finska transportarbetareförbundet till det internationella transportarbetareförbundet, till vilket det är anslutet, och begärde dess hjälp. Motivet därför var, att de finska arbetsgivarna vägrade att sluta kollektivavtal, vilket ansågs vara jämförligt med ett förnekande av föreningsrätten. Det internationella transportarbetareförbundet ställde sig också välvilligt till denna framställning och beslöt, att de nationella transportarbetareförbunden skulle igångsätta blockad av finska varor och finska fartyg.

Emellertid befanns det, att de nationella transportarbetareförbunden i de allra flesta länder icke brydde sig om denna ukas. I de stora länderna Tyskland, England, Frankrike, Italien, liksom i Holland och Belgien, föranledde detta påbud av det internationella transportarbetareförbundet rakt ingenting. Men beträffande de skandinaviska länderna blev det annorlunda. Där beslöt de nationella transportarbetareförbunden att rätta sig efter det internationella förbundets påbud. Svenska arbetsgivareföreningen och Sveriges redareförening fingo en dag i slutet av juni meddelande från Svenska transportarbetareförbundet, att blockad var utfärdad mot alla varor, som skulle inlastas till Finland eller utlastas från Finland, vidare blockad mot transport av dessa varor och mot kolning av finska fartyg i svenska hamnar. Samma beslut fattades i Danmark och Norge. I Danmark ledde emellertid aktionen icke till något resultat, ty där finns en domstol för sådana fall, den faste Voldgiftsret, och det drogs genast under domstolens prövning, huruvida detta beslut av danska transportarbetareförbundet var lagligt eller ej. Beslutet förklarades vara olagligt, och därmed förföll hela saken.

I Norge däremot trädde beslutet i kraft. Nu har emellertid Norge en mycket ringa direkt sjöfart på Finland, så att resultatet av blockaden i detta land blevo i praktiken mycket små.

Men annorlunda är det i Sverige. Här trädde blockaden också i kraft, och vi ha, som herrarna veta, en livlig trafik med Finland. Vi ha en stor export av tunga varor och även en livlig stycke-godstrafik på detta land, och nu blev det alltså blockad mot inlastning av gods till Finland på svenska eller finska fartyg.

Vad ledde detta till? Ja, de svenska arbetsgivarna och redarna kunde inte göra så synnerligen mycket. Man kan inte gärna förklara lockout för hamnarna, ty då stoppar man ju all trafik. Det går helt enkelt icke. De svenska arbetsgivarna hade knappast annat att göra än att protestera och söka få godset



ombord trots blockaden. I fortsättningen kom ju icke all transport av gods att upphöra, ty varorna fördes i avsevärd utsträckning ombord av arbetsvilliga. Emellertid utvecklade sig förhållandena så, att det gods, som gick över till Finland, gick på de finska båtarna och icke på de svenska, därför nämligen att sjömännen på de finska båtarna togo befattning med godset ombord, vilket de svenska sjömännen vägrade att göra.

När detta fortgått någon tid, vill det synas, som om svenska transportarbetarförbundet skulle ha insett, att det innebar en orättvisa mot den svenska sjöfarten, att allt gods, som gick över, gick på finsk köl. Jag gissar också, att svenska transportarbetarförbundet tänkte på sina egna medlemmar, som icke fingo någon förtjänst på denna lastning. I varje fall beslöt transportarbetarförbundet i augusti att upphäva blockaden, såvitt den anginge lastning ombord på svenska fartyg. Då var sålunda den saken klar: godset — det var mest fråga om styckegods — kunde lastas här i Stockholm på svenska ångare, huvudsakligast gällde det Sveabolagets båtar.

Detta beslut av transportarbetarförbundet väckte emellertid den största förbittring i Finland. Det ansågs, att svenska transportarbetarförbundet tagit parti för den svenska sjöfarten emot den finska, och det förklarades i en ledande finsk handelstidning, att detta var ett handelspolitiskt hugg ifrån svensk sida mot den finska sjöfarten. Och en så betydande sammanslutning i Finland som Finlands affärsmannaförening yrkade, att finska köpare av svenska varor icke skulle sluta några köpekontrakt utan villkor, att de svenska säljarna skulle förbinda sig att skicka över dem på finsk köl, vilket de visste, att de svenska säljarna aldrig kunde göra, då de icke voro säkra på att kunna få godset ombord på finska fartyg. Den mildring i blockaden, som svenska transportarbetarförbundet genomförde och som gjordes även med tanke på den svenska sjöfarten, ledde sålunda i själva verket till att transportererna på svensk köl minskades i stället för ökades. Resultatet blev, att det gods, som gick till Finland, nog till större delen gick på svensk köl, men mängden minskades i hög grad, och allt det gods, som kom från Finland, gick på finska fartyg.

Detta var en bekymmersam situation, och är fortfarande en bekymmersam situation. Längre fram på hösten, i november, trodde man emellertid, att det äntligen skulle bli en ändring, ty då höll skandinaviska transportarbetareförbunden för behandling av frågan ett möte i Stockholm. Det hade förekommit uttalanden i tidningarna, som gjorde, att man kunde förmoda, att vederbörande kommit till insikt om, att det var orätt, att denna blockad upprätthölls, som enligt beslut skulle vara internationell, men i själva verket i praktiken endast gällde för Sverige. Vid det möte, som sålunda hölls av transportarbetarförbunden i Skandinavien, beslöt man emellertid, att blockaden alltjämt skulle upprätthållas. Detta beslut var icke enhälligt. Man vet, att det inom förbunden fanns en, som röstade för blockadens upphävande. Unus sed leo — det lär nämligen ha varit det svenska transportarbetarförbundets förtroendeman! Han blev emellertid, om så var fallet, överröstad, och blockaden gäller fortfarande.

Vad skall man nu säga om allt detta? Hittills, när det uppstått tvistigheter och det gällt frågan om strejk eller lockout, har ifrån den parts sida, som velat proklamera striden, rests vissa krav mot den andra parten, som den parten skulle kunna verkställa, om den ville det. Det har t. ex. sagts från arbetarnas sida: »Dessa löner äro vi inte nöjda med! Ni få höja lönerna, annars gå vi i strejk!» Det har då legat i arbetsgivarnas makt att göra detta, om de ville. Eller det har från arbetsgivarnas sida sagts till arbetarna: »Situationen är sådan, att ni måste sluta ett kollektivavtal, som är beskaffat på ett visst sätt, annars kunna vi inte fortsätta arbetet utan lägga ner det.» Det är sålunda något, som arbetarna kunnat verkställa. Här däremot föreligger en

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

(Forts.)

alldeles ny form av arbetsstrid. Här kunna de svenska arbetsgivarna aldrig verkställa vad som fordras för att få blockaden mot dem upphävd. Det är här icke fråga om något som de *svenska* arbetsgivarna skola göra; det är fråga om att de *finska* arbetsgivarna skola sluta kollektivavtal med de *finska* arbetarna. Detta kunna vi icke göra någonting för! Jag var över i Finland och hade en konferens med de finska arbetsgivarna om detta spörsmål. De sade endast: »Vill ni i Sverige sluta avtal med kommunister, så gör det! Men vi göra det inte!» Även om jag uppmanat dem, så hade de aldrig frångått sin ståndpunkt.

Det föreligger sålunda här en stridsåtgärd, riktad mot en organisation, som absolut icke, även om den ville, kan göra någonting för att uppfylla vad som kräves. Enligt min tanke kan detta icke vara riktigt. Det måste vara orättmätigt att anfälla en organisation för att tvinga fram någonting, som den absolut icke kan genomdriva. Då vi här i landet fått en kollektivavtalslag, som bestämmer, i vilka fall stridsåtgärder skola få vidtagas och vilka medel som äro lovliga, men det här finns en lucka i lagen, så tycker jag verkligen för min del, att man bör utfylla denna lucka.

Utskottet säger emellertid, att det icke nu bör göras någon ändring i lagen. Det skulle vara mycket intressant att få höra vad utskottet anser, att man skall göra. Eller skall man göra rakt ingenting, låta det vara som det är? Jag får säga, att det vore hårt. Det finns knappast något land, som är ett mera naturligt avsättningsområde för våra produkter än just Finland. Det ligger så nära, och vi ha så gamla förbindelser med det. Vi ha en industri, som i vissa avseenden står långt framom den finska, och det är fullkomligt naturligt, att dess produkter få avsättning i Finland. Finlands maskinindustri står icke så högt som Sveriges, och där finns ett stort fält för försäljning av svenska maskiner: lantbruksmaskiner, mejerimaskiner, elektriska maskiner. Denna försäljning har minskat och håller på att upphöra — den minskade förra året, och försäljningsresultatet detta år synes bli betydligt sämre. De svenska fabriker, som ha agenter i Finland, klaga i hög grad, ty agenterna kunna inte få sälja någonting. »Nej», heter det, »här köpas inga svenska maskiner! Svenskarna ställa sig på finska transportarbetarnas ståndpunkt gent emot arbetsgivarna, och vi köpa icke av dem.» Och skall något köpas, sker det under krav på garanti att det skall föras över på finska fartyg — en garanti, som helt enkelt inte kan lämnas från svensk sida.

Skall man låta denna marknad i Finland bli förspild för Sverige? Det måste jag säga vore upprörande. Och denna fråga är enligt min tanke icke någon sak för organisationerna, för arbetsgivare och arbetare, det är en sak för statsmakterna. Sådana internationella övergrepp böra statsmakterna förhindra, och jag kan inte se något annat sätt att åstadkomma en rättelse än genom en ändring av lagen. Jag vet mycket väl, att både den nuvarande och den förutvarande regeringen med största uppmärksamhet följt dessa förhållanden. De ha sökt göra vad de kunnat för att få normala förhållanden till stånd. De ha misslyckats, därför att de icke haft några lagliga tvångsmedel.

Jag kan inte finna annat än att man måste ställa det så, att det finns en möjlighet att förhindra dylika stridsåtgärder, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till den av mig väckta motionen.

**Herr Lindley:** Herr talman! Herr von Sydow har här lämnat en redogörelse för den konflikt, vari vårt förbund är engagerat, och i stort sett har jag inte så många anmärkningar att göra beträffande hans historieskrivning. Där förekom dock en del uppgifter, som icke voro fullt riktiga, men det beror nog mest på, att han inte så väl känner till dessa saker som undertecknad gör.

Det förhåller sig så, att de finska transportarbetarna redan för två år sedan

gjorde en hemställan till internationella transportarbetarfederationen om hjälp och stöd för att få igenom en avtalsuppgörelse med sina arbetsgivare. De fingo löfte om detta stöd redan år 1926, men utnyttjade det icke då och icke heller under år 1927, emedan det då pågick en mycket stor konflikt i Finland inom metallbranschen. De kommo så tillbaka år 1927 med en förnyad hemställan och fingo på nytt ett löfte om stöd.

Det är icke så, som herr von Sydow säger, att endast en fjärdedel av transportarbetarna voro organiserade. Det var ungefär hälften av arbetarna vid de finska hamnarna, som voro organiserade vid det tillfälle, då konflikten bröt ut år 1928. En dylik paroll om stöd utsändes ju genom den internationella transportarbetarfederationen. Det är riktigt, som herr von Sydow säger, att parollen icke efterkommits i de stora länderna. Men Sverige ligger något annorlunda till än andra länder, när det gäller förhållandet till Finland. Först och främst är det ju så, att de finska transportarbetarna äro förenade med oss skandinaver i en skandinavisk federation, som står vid sidan av den stora internationella organisationen och inom vilken vi ha påtagit oss en hel del skyldigheter, som vi i den internationella organisationen icke ha, såväl i fråga om ekonomiskt understöd som också i fråga om moraliskt stöd. Alltså hade vi i detta fall större förpliktelser än några andra länder.

Dessutom är det ett faktum, att den påfrestning, som man här begärde av de andra större länderna, ju aldrig i samma grad kan träffa oss, emedan vi ju i själva verket icke ha så synnerligen stor trafik med Finland. Om vi undantaga de reguljära traderna, som utgå från Stockholm, ha vi icke någon trafik på Finland att tala om. Och det gods, som vi exportera, det exporterar också Finland och uppträder som konkurrent till oss på världsmarknaden. Trämassa och annat, som vi exportera, exporterar Finland också, och hela denna stora sjöfart beröres alltså icke av konflikten.

Alltså kan en blockad för vårt lands vidkommande endast bli en affär av mycket begränsad räckvidd, som på sin höjd kan omfatta den obetydliga styckegodslastningen mellan Stockholm och Finland och vice versa. Däremot skulle en eventuell aktion från de stora ländernas sida, såsom England och Tyskland, komma att omfatta den stora mängd av trälastade och massalastade fartyg, som komma från Finland. Det är någonting helt annat. Om vi skulle få ett åläggande av den arten är jag alldeles övertygad om, att även vi skulle säga nej. Det skulle vi inte vilja taga på oss. Det bleve alldeles för påkostande, ty det skulle betyda nästan en konflikt i varje hamn, och vi skulle utsätta oss för en mycket stor och vittomfattande strid. Det är mot bakgrunden av detta faktum, som vi måste se den passivitet, som gör sig märkbar i de andra länderna. Jag var helt nyligen nere på ett sammanträde i Amsterdam, där vi behandlade detta spörsmål. Jag framhöll beträffande engelsmännen, att vi få lov att ursäkta dem. De fingo för några år sedan en mycket sträng, reaktionär lag, som rent ut förbjuder dem alla sådana här sympatiaktioner. Jag har också sagt till våra transportarbetare här hemma, att vi väl inte gärna kunna begära, att engelsmännen nu skulle ge sig ut i en kamp mot denna lag, då de vid nästa valstrid, kanske redan om några få månader, ha förhoppningar om att kunna sopa bort hela lagen. Varför skola de göra en facklig aktion för att bryta mot lagen, när de kanske få bort den av sig själv genom en valseger? Och den äro de själva alldeles förvissade om.

Men, säga engelsmännen, inte ens detta skulle ha avhållit dem, om ej också andra omständigheter förelegat. Det har rätt en fruktansvärd arbetslöshet i deras eget land, och de ha arbetslösa i alla sina hamnar. Bland annat kom talet på Hull, dit det går en reguljär finsk trade, likadan som den, som går mellan Stockholm och Åbo eller Hälsingfors. Engelsmännen förklarade, att i Hull hade de inte mindre än 2.000 hamnarbetare, som över ett års tid gått ar-

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.  
(Forts.)

betslösa. Förlidet är var det inte någon import av trävaror att tala om, ty det var en paroll utfärdad av regeringen, att man skulle avhålla sig från att inköpa några lager på grund av de stora guldbetalningarna över till Amerika till följd av krigsskulden. Därför hade man avhållit sig från att importera i onödan. Denna omständighet har i själva verket vägt mer än någon annan.

I Tyskland har det varit likadant. Tyskarna förklarade, att i september månad, då vi höllo på att diskutera denna fråga, hade det kommit icke mindre än 180 fartyg från Finland till tyska hamnar. Ett vidtagande av blockadåtgärder mot dessa fartyg skulle betyda igångsättandet av konflikter i praktiskt taget alla hamnar, och det var en sak som man givetvis drog sig för.

Vad vi äsyftat genom att lämna de finska arbetarna vårt stöd, är att ställa dem i en sådan position, att de kunna förbättra sina villkor. Jag skulle nästan vilja säga, att vi ha ett direkt intresse att göra det, om jag ser saken från rent nationell svensk synpunkt. De finska arbetarna arbeta nu för hälften så stora löner som vi ha i vårt eget land. Vår sjöfart skall konkurrera med den finska. De finska trävarufirmorna sälja sina trävaror exempelvis till England cif. d. v. s. i priset ingå kostnaderna för frakt och assurans, under det att vi här i Sverige måste sälja till samma pris fob, eller fritt långsides fartyg. Samma varor säljas alltså på så olika villkor, och finnarna kunna på grund av detta bereda den svenska trävarurörelsen en oerhörd konkurrens. Ha då inte åtminstone de svenska arbetarna ett intresse av att tillse, att de finska arbetarna få någon hjälp, så att de skola kunna förbättra sina ekonomiska villkor? Jo, förvisso! Om jag alltså ser saken från ren arbetarsynpunkt borde vi, anser jag, redan därför vara besjälade av tanken att stödja de finska arbetarna. Och i det här fallet äro vi dessutom allierade med dem, och vi ha faktiskt icke kunnat neka dem det stöd, som de begära.

Och vad är det de begära? Jo, ingenting annat än ett stöd för att få tillstånd en underhandling med sina arbetsgivare. De kräva visserligen också en liten förhöjning av timlönen, men även med denna förhöjning komma de icke ens upp till häften av de inkomster, som arbetarna ha i våra egna hamnar.

Det är vidare riktigt, som herr von Sydow säger, att från första början skickade vi ut ett påbud om blockad av allt finskt gods i svenska hamnar. Men så började ju tidningarna angripa oss, och det sades från alla håll: »Ser ni inte vilken skada ni gör? Och ändå kunna ni inte utöva den minsta påtryckning på finnarna, ty finnarna skaffa sig i stor utsträckning arbetsvilliga.»

Det är däremot icke så, som herr von Sydow säger, att de finska besättningarna togo befattning med godset och lastade in det. Det ha de icke gjort. Det kuriösa förhållandet föreligger nämligen, att de finska skeppsredarna med sjöfolket ha träffat ett avtal, som är fullt ut lika liberalt som det vi ha här i Sverige, och genom vilket sjöfolket är tillförsäkrat rätten att vägra att lossa och lasta under konflikt. Följaktligen har sjöfolket på grund av detta avtal ingen skyldighet att lossa och lasta på finska fartyg och gör det inte heller. Men samma arbetsgivare vägra att träffa avtal med den andra gruppen, d. v. s. hamnarbetarna. Det är inte någon konsekvens i deras handlingssätt, det måste man erkänna. Det finska sjöfolket är anslutet till samma förbund som hamnarbetarna. Det är inte som i vårt land, där transportarbetarna ha sin organisation och sjöfolket sin, utan i Finland äro dessa båda arbetarkategorier sammanslutna i samma förbund. Arbetsgivarna vägra alltså att träffa avtal med samma organisation som de förut träffat avtal med. Man måste erkänna, att det är höjden av inkonsekvens.

Alltså påpekade tidningarna, att vår blockad verkade på det sättet, att de svenska rederierna — det var förmämligast Sveabolagets båtar det gällde — förklarade: »Vi vilja inte alls komma i någon konflikt med er, vi arbeta ju bra tillsammans och stå på mycket god fot med varandra» — utan nå-

gon Mondkonferens hade ett gott samarbete uppstått på detta område — och vidare förklarade de: »Vi ha ingen anledning att komma i konflikt med er, och följaktligen låta vi hellre det finska godset vara och inskränka oss till att sköta vår passageraretrafik.» Då sade de svenska tidningarna, Nya Dagligt Allehanda och de andra: »Det är oriktigt att göra så, ty därigenom hindra ni den svenska sjöfarten att taga gods från och till Finland. Finnarna få häva in förtjänsten därpå.» Då måste jag säga mig: »Det är nog riktigt, på det här sättet öva vi ju ingen påtryckning på de finska redarna; de ha inte ringaste intresse av att göra upp med sina arbetare, när de få taga emot allt gods, som kommer från Sverige och som skall till Sverige. medan de svenska fartygen inte få ta emot någonting», och jag måste fråga mig själv, om vi inte slagit in på en felaktig linje. Jag flög då över till Finland — jag hade litet ont om tid — och lade fram saken för de finska transportarbetarna: »Så och så är det. Tycker ni inte, att det är galet och att vi böra få vidtaga den ändringen, att vi få lämna godset fritt på svenska fartyg, som hittills ställt sig lojala i konflikten och inte tagit emot finskt gods?» »Jo», sade de, »det skola vi gå med på, om ni yrkar det.» Så vidtogo vi den ändringen, att vi lämnade allt gods fritt, som skulle till Finland på svenska fartyg. Men det gällde inte gods därifrån, ty detta gods var inlastat av finska arbetsvilliga. Det gods, som kommer från Finland till Sverige, är för övrigt av så liten omfattning, att det sannerligen just ingenting är att ha. Vad omfattar det i själva verket? Jo, det är kanske litet kräftor under augusti månad, litet vilt, fågel och annat smått och gott, smör och ägg, som skickas över till Sverige, och jag tror, att vi göra de svenska lantmännen en god tjänst genom att inte befordra dessa finska varor till Sverige. Det gods, som kommer från Finland till Sverige, är alltså obetydligt. Det, som spelar någon roll, är det gods, som skickas från Sverige till Finland.

Vi vidtogo alltså denna ändring. Men då blev det ett annat ljud i skällan. De svenska fartygen gingo fullastade hela tiden, medan de finska lägo där tomma. Då försökte man driva upp en hetsagitation i Finland mot Sverige. Vem låg bakom? Jo, Finska Ångfartygsaktiebolaget. Det är representanterna för detta, som ryckt i trådarna, och som ville ha stöd av sådana här uttalanden, som skulle påverka de svenska exportörerna m. fl.

Nu tror jag inte, att denna agitation fått så stora resultat som herr von Sydow säger. Jag vet inte, att svenska fartyg ännu saknat gods. Till och med under den allra häftigaste propagandan gingo svenska fartyg fullastade och måste till och med gång efter annan lämna en del gods kvar, som de inte kunde ta med.

Jag har varit en liten smula, det får jag säga, bekymrad på de svenska industriidkarnas vägnar, därför att man klagat för mig också och sagt, att man förlorat kunder etc., och jag har därför sökt se till, vad man skulle kunna göra i denna riktning, och jag har talat med finnarna, men konstigt nog lade de fram för mig en statistik, med vilken de bevisade, att i stället för att importen skulle ha sjunkit, som man här säger, har den rent av stegrats. Nu vill jag inte gå i borgen för dessa siffror, men finnarna hade fått dem ur en tidning, och är statistiken riktig, så vill jag säga, att det inte är så värst mycket att koka någon soppa på.

Vad jag förvånar mig över är, att herr von Sydow här går till riksdagen för att bringa denna fråga på tal. Han har ju själv haft möjlighet att här utöva inflytande på dessa saker. Vi ha helt nyligen haft förhandlingar med svenska arbetsgivarföreningen om nytt avtal i alla svenska hamnar. Hade han velat göra någonting, kunde han ha slagit näven hårt i bordet och sagt: »Här blir ingen uppgörelse av, om ni inte upphäver den där blockaden.» Där hade han haft en möjlighet att öva påtryckning, mycket stark påtryckning på oss.

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.  
(Forts.)

Vi hade då måst taga saken under allvarligt övervägande, och vi hade blivit ställda inför alternativet: antingen en stor konflikt i vårt eget land eller också upphävande av blockaden. Men det gjorde nu inte herr von Sydow, utan i stället går han in till riksdagen och vill, att riksdagen skall lägga sig i saken och vidtaga åtgärder för att ändra förhållandena till den ena partens favör. Det är mycket möjligt, att han ansåg, att de finska arbetsgivarna inte äro värda den upppoffringen. Det kan jag väl förstå, ty det är naturligtvis mycket obehagligt för honom att ge sig till att öva påtryckning på oss för att hjälpa oresonliga finska arbetsgivare, som inte vilja möta sina arbetare i underhandlingar. Här i landet vilja arbetsgivarna tvärtom ha avtal och vilja till och med tvinga arbetarna att träffa avtal, men ändå stödja de i en strid den part, som inte vill träffa uppgörelse.

Nu säger man också från arbetsgiversidan: »Ja, men vi ha ingen möjlighet att öva någon påtryckning på de finska arbetsgivarna, så att de inta en förnuftigare ståndpunkt.» Det där talet om att de finska arbetarna äro kommunister tror jag, man kan lämna därhän. Visst tror jag, att majoriteten av de finska transportarbetarna utgöres av kommunister, men det bottnar i det fruktansvärda inbördeskriget, som gjort, att de fortfarande se rött och kanske med den där finska psykologiska inställningen räkna med att taga hämnd förr eller senare. Det är möjligt, att det är det, som ligger bakom, och det beklagar jag. och vi försöka här att hålla de finska arbetarna tillbaka och försöka få dem att intaga en förnuftigare ståndpunkt, och därför är det, som vi inkorporerat dem i den skandinaviska transportarbetarfederationen.

Det är inte sant, när de svenska arbetsgivarna säga, att de inte ha någon möjlighet att öva påtryckning på de finska arbetsgivarna. De finska skeppsredarnas representant, chefen för Finska Ångfartygsaktiebolaget, var här en gång, och jag sökte upp honom på hotellet, där han bodde, och hade ett par timmars samtal med honom, ganska angenämt för övrigt. Men han var absolut förstockad och omöjlig att komma till rätta med. Han återkom alltid till en enda sak: »Vi bo alldeles för nära Ryssland, vi ha gått igenom ekluten en gång och vilja inte göra det en gång till, och därför vilja vi inte stärka arbetarrörelsen i Finland, så att det blir ett upprepande av den historien.» Jag påpekade, att det är väl att stärka den oresonliga falangen inom arbetarrörelsen, om arbetsgivarna ställa sig oresonliga. Ju mer oresonlig man är, desto oresonligare gör man den andra parten. Det är bara genom ömsesidig resonlighet och förståelse, som man kan uppnå ett gott resultat.

Han menade också, att de finska arbetsgivarna nu klarade sig med arbetsvilliga, som de inte skulle kunna avskeda för att träffa uppgörelse med de andra. Ja, jag måste ju beklaga den ståndpunkten.

Han klagade också över, att inte några påtryckningar i vårt land göras på de svenska transportarbetarna. »Det kunna ni göra själva», sade jag. »Vet ni, vad ni skola göra? Jo, ni skola blockera alla svenska fartyg i Finland och säga, att ni inte lasta svenska fartyg. Då skall ni få se på gnistor.» »Nej, det vilja vi inte göra», förklarade han. »Det är rätta sättet», sade jag, »ty då tvingar ni vederbörande på oss, och då kanske det blir en påtryckning.» Nej, sådana råd ville han inte ta.

Emellertid kunna väl våra arbetsgivare inte i realiteten säga, att de äro fullständigt fria från all skuld i det här fallet. Är det inte ett faktum, att de svenska redarna för båtar, som gå till Finland, när som helst skulle kunna göra upp? Det är ingenting, som hindrar. Jag har erbjudit mig att försöka tvinga de finska transportarbetarna att göra upp separatavtal med de svenska redarna, om dessa så vilja, och då vore hela historien slut, och då bleve det uppgörelse också i Finland. Men det vill man inte, man vill vara solidarisk. I det fallet äro de svenska skeppsredarna solidariska med de finska skeppsredarna, och

svenska arbetsgivarföreningen stöder naturligtvis dem också. De svenska arbetsgivarna vilja inte heller bryta med de finska redarna. De kunna visserligen säga: »Det är dumt eller oklokt, men företaga någon aktion för att göra upp, det vilja vi inte». Men däremot vill man förmå svenska riksdagen att upphäva den lilla påtryckning, som vi kunna utöva här i vår solidaritet med de finska arbetarna. Men att tillåta bara den ena parten att ha fria händer att öva påtryckning i utlandet, men förbjuda den andra att göra det, synes mig vara fullständigt avvita.

Finns det någon på borgerligt håll, som försökt tränga in litet närmare i detta problem och försökt se, vart det skulle leda med en lagstiftning, sådan som herr von Sydow begärt? Vi känna till, hur det är ställt i utlandet och i vårt eget land. Här finnas internationella truster, som ha verkstäder och fabriker i olika länder. De kunna växelvis begagna sig av det ena landets verkstäder till att svälta ut arbetare, anställda i ett annat lands verkstäder. De skulle ha fullständig rätt att göra det fortfarande, ty den nu föreslagna lagen skulle inte hindra något sådant. Den skulle visserligen hindra blockad, men icke lägga hinder i vägen för arbetsgivarna att utnyttja dessa sina möjligheter i striden. Vi sågo ett exempel därpå under den stora varvskonflikten i Tyskland.

Jag tror, att en sådan här lagstiftning skulle bli mycket ensidig och bara kunna utnyttjas till arbetsgivarnas favör. Vi ha också en del egna erfarenheter på området. Jag skall omnämna en, som kanske är särdeles belysande. Herrarna komma ihåg den stora konflikten i de svenska hamnarna 1908, som slutade med den så kallade 18-juliuppgörelsen. I denna 18-juliuppgörelse finnes samma bestämmelse som i alla sådana där uppgörelser, nämligen att efter konflikt icke skola få förekomma trakasserier eller förföljelser av något slag. Omnämnda konflikt gällde huvudsakligast Norrland, och det rörde sig om den så kallade § 23, som arbetsgivarna ville ha införd i avtalet; vi hade förut en bestämmelse om företrädesrätt. Men vad inträffade? När denna konflikt var slut, fortsatte man att bojkotta de kooperativa företag, som förut funnits i de norrländska hamnarna litet varstans, företag, där arbetarna själva åtog sig arbetet. Vi vädjade då till envoyén Günther, som varit förlikningsman vid detta tillfälle, och han skrev då till oss och sade: »Alla sådana där förföljelser och trakasserier äro oriktiga.» Redarna vände sig då till honom och frågade: »Jaså, skola vi inte ha rättighet att träffa avtal om arbete med vem vi vilja?» »Jo visst», svarade han, »det ha ni naturligtvis rättighet till», och med stöd av detta utlåtande från honom skickades ut cirkulär, där alla redare uppmanades att endast anlita de firmor, som rekommenderades, och man hade gjort upp en lista över dessa med det resultat, att alla dessa kooperativa företag av arbetare blevo utsvaltna ända därhän, att de till sist måste nedlägga sin verksamhet. Man gick till och med så långt, att redarföreningens ombudsman — det var inte kapten Nordborg, det vill jag i sanningens intresse meddela, utan hans företrädare — tillät sig hemställa till en internationell kongress av skeppsredare, »The Baltic and White Sea Conference», att den måtte ställa sig solidarisk med redarföreningen och endast anlita de firmor, som redarföreningen ville rekommendera, även om dessa kooperativa företag erbjödo sig att arbeta aldrig så billigt. Det antogs en resolution, som föreslogs av en engelsk skeppsredare, av innebörd, att man skulle bojkotta dessa svenska företag, och detta till och med i strid mot träffade avtal. Ja, det inträffade till och med sådana fall, att ett av de största rederierna här i landet, Transatlantic, fått ett anbud från ett sådant där kooperativt företag, i Nordmaling, om lastning av rederiets ångare. Man hade svarat telegrafiskt: »Accepteras», men ett par dagar efteråt fick detta företag en skrivelse, vari det stod: »Vi ha kommit underfund med att Ni inte är upptagen på den av redarföreningen uppgjorda listan. Alltså få vi inte anlita er.» Man bröt således till och med ett redan slutet kontrakt för

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*

(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

(Forts.)

att visa sin solidaritet. Tro inte herrarna, att även om vi få en sådan här lagstiftning, sådana saker skulle kunna inträffa i fortsättningen? En sådan lagstiftning skulle bli mycket ensidig och endast träffa den ena parten, arbetarparten.

Herr von Sydow nämnde, att i Danmark har Voldgiftsret förbjudit arbetarna att deltaga i en sådan här sympatiaktion. Ja, det är sant, men det har också vållat en hel massa svårigheter i Danmark, och det stora grovarbetarförbundet i Danmark har begärt och fordrat, att hela denna uppgörelse, som där träffats mellan arbetsgivare och arbetare på grund av detta domslut, skulle upphävas, och det kanske kan uppkomma större svårigheter för Danmarks vidkommande på grund av detta än till följd av någon lönetvist. I Norge däremot har man, trots att man där har en så strikt lagstiftning, likväl medgivit de norska arbetarna rätten att vidtaga dessa blockadåtgärder.

Nu säger herr von Sydow, att det inte betyder så mycket i Norge, därför att Norge inte har någon stor sjöfart på Finland. Emellertid påstå norrmännen, att det är ganska mycket virke, massaved och annat, salpeter till exempel, som varit destinerat till Finland men som inte kunnat transporteras på grund av blockaden. I vad mån detta kan vara sant, kan jag inte yttra mig om.

Jag vill också fråga: inte tror väl någon, att finnarna köpa varor i Sverige av sympatiskäl. Nej, de köpa väl härifrån, därför att det är mera förmånligt att köpa dem här. Det är det enda skälet, och om de avstå därifrån endast av förgärlse, så hänger det väl samman med den finska psykologien, detta hat mot svenskt språk och svensk kultur och allt det andra, som kommit till synes i Finland, och jag tror verkligen, att Sveriges riksdag skulle begå ett övergrepp, om även den skulle ansluta sig till de synpunkter, som från finskt håll här gjort sig gällande, genom att uttala sig för en lagstiftning av det slag herr von Sydow här föreslagit.

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

**Herr Westman:** Herr talman! Utskottets ärade vice ordförande, som uppträtt såsom motionär i denna fråga, yttrade i början av sitt anförande, att förhållandet i det ärende, som nu föreligger, inte är detsamma som i det närmast föregående, ty i det nu föreliggande ärendet föreligger ett skäl, som har tillkommit efter kollektivavtalslagens antagande och som kunde föranleda, att man tog under övervägande en ändring uti densamma.

Detta är alldeles riktigt. Det föreligger verkligen ett sådant skäl. Det kan ingen bestrida. Det måste nämligen anses vara en högst allvarlig företeelse, att det svenska transportarbetarförbundet tagit sig för att blockera den svenska rederineringen på det sätt som skett och av ett skäl, som är av den beskaffenheten, att man kan säga, att de svenska redarna äro fullständigt oskyldiga till den anledning, som framkallat striden. Anledningen till striden är som bekant den, att de finska redarna vägra att sluta kollektivavtal med sina arbetare. Detta förhållande kan skäligen icke läggas de svenska redarna till last. Om den siste ärade talarens anförande måste man väl säga, att han inte kunde ge anvisning på någon åtgärd från de svenska arbetsgivarnas sida, som skäligen av dem kan begäras eller som skulle kunna antagas vara effektiv. Då härtill även kommer, att denna blockad, som träffar en skuldlös part i vårt land, medför skada för vårt näringsliv, är det givetvis så, att här föreligger en företeelse, som är värd uppmärksamhet från statsmakternas sida.

När den siste ärade talaren anförde de skäl, som förmått de svenska transportarbetarna att vidtaga den stridsåtgärd, som de gjort, påpekade han, att det svenska transportarbetarförbundet var bundet av internationella hänsyn. Men han framhöll därjämte, att åtskilliga andra nationer, som också äro bundna genom internationella förpliktelser, inte gått med på att vidtaga en liknande



stridsåtgärd. Vad England beträffar, yttrade den ärade talaren, att man måste ursäktas engelsmännen, att de icke gått ut i en strid, av det skälet, att engelsmännen hade en sträng lag, som förbjöd dem att göra det, och den ärade talaren tillade, att engelsmännen själva förutom detta förhållande också fäst stort avseende vid att det rådde så stor arbetslöshet i de engelska hamnarna. Enligt engelsmännens egen uppfattning är det således av gagn för dem, att de ha en så sträng lag, att de sluppo gå ut i denna strid, som skulle ha medfört arbetslöshet i deras hamnar. Sedan sade den ärade talaren: »Vi äro bundna av alldeles särskilda förpliktelser, ty vi ha gått in i den skandinaviska transportarbetarfederationen.» Nå, hur höll den prövningen? Jo, vi fingo höra, att danskarna icke gått med i striden. Varför? Jo, därför att de genom en dom blivit förbjudna att göra det, och jag antager, att den domstol, som avkunnade den domen, ansåg sig kunna stödja sig på dansk rätt, när den gjorde det. Det är således fördelaktigt även för Danmark att ha en sträng lag, som hindrar dess näringsliv att skadas genom att indragas i strider, som icke angå landet.

Den ärade talarens egen argumentation ledde således i den riktningen, att vi skulle taga under övervägande, huruvida vi inte också skulle skydda vårt näringsliv genom en strängare lagstiftning.

Därefter framhöll den ärade talaren ett nationellt skäl för transportarbetarförbundets ståndpunkt. Detta nationella skäl var, att transportarbetarförbundet åsyftade att hjälpa de finska transportarbetarna till att förbättra sina avlöningsvillkor, vilket skulle vara till fördel för vårt näringsliv, därför att då skulle våra näringar bli bättre ställda i konkurrensen med Finland. Ja, det är alldeles riktigt, att en löneförhöjning för arbetarna i Finland ur den synpunkten är till fördel även för vårt näringsliv. Själva synpunkten får icke på något sätt underkännas, men jag vill dock säga, att jag vågar ifrågasätta, om det medel, man valt för att hjälpa de finska arbetarna, kan vara rimligt och väl avvägt. Här slår ju herr Lindley sönder ekonomiska värden i Sverige. Och denna stöt mot svenskt näringsliv kan, såvitt jag förstår, inte medföra den verkan, som herr Lindley har avsett, nämligen att hjälpa de finska transportarbetarna till bättre avlöningsförmåner. Trots allt erkännande för den goda avsikten måste jag således säga, att jag inte kan anse, att de svenska transportarbetarna handlat klokt i det här fallet.

Som vi nyss hörde, yttrade motionären: »Här har utskottet avstyrkt lagändring. Men denna blockad pågår alltjämt mot svensk näring. Den svenska näringen kan inte göra upp med de blockerande arbetarna. Det ligger utanför dess förmåga att göra det. Vad skola vi göra?» Jag hade hoppats, att herr Lindley skulle ha kunnat ställa i utsikt en lösning av den pågående konflikten, men det gjorde inte den ärade talaren. Han lämnade den av motionären framställda frågan lika obesvarad, när han slutade, som den var, när han började. Det öppnar onekligen en mycket oroande utsikt för var och en, som intresserar sig för vår nationella välfärd.

Om jag nu skall försöka för min del besvara frågan vad man kan göra för närvarande, så vill jag till en början säga, att vad som här inträffat, är ett fall av en mycket oklok användning av stridsmedel, som man tillgripit av internationella hänsyn. Herr Lindley har förut i dag, då han upprepade gånger uppträtt här i kammaren, låtit oss veta, att han kan vistas i det farligaste internationella umgänge utan att någonsin bli lurad. Men det förefaller mig, som om svenska transportarbetarförbundet inte hade samma skicklighet att reda sig vid internationella förhandlingar vid det gröna bordet, som den ärade talaren lät oss förstå, att han själv ägde i andra situationer. Det förefaller mig, som om svenska transportarbetarförbundet genom en ganska oklok hållning vid flera underhandlingstillfällen hade bragt saken därhän, att det svenska nä-

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*

(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

(Forts.)

ringslivet får bära hundhuvudet i en internationell konflikt och göra det enkelt.

Men man får väl ändå komma ihåg, att en svala gör ingen sommar. En dumhet kan väl ändå inte anses vara en tillräcklig anledning till en lagstiftning. Skulle det däremot visa sig, att svenska transportarbetarförbundet eller andra arbetarsammanslutningar äro så oförmögna att reda sig i sina internationella förbindelser, att man har att befara en ständig skada för svenskt näringsliv på grund av deras bristande talanger att sköta sina internationella underhandlingar, så är det givet, att då måste man komma tillbaka till det problem, som nu är uppe. Men för närvarande kan jag för min del inte anse, att det finns tillräckliga skäl att förorda bifall till en lagändring.

Jag vill vidare fästa uppmärksamheten på, att motionären yrkar, att man skall ändra lagen så, att förbud för sympatistridsåtgärder i vårt land skall gälla alltid, då stridsåtgärd vidtages i utlandet. Här ha vi nu fått se ett fall, då en obefogad stridsåtgärd vidtagits och då det enligt mitt sätt att se saken kunde varit försvarligt, att ett förbud mot Sveriges indragande i striden hade varit i lag stadgat. Men det är tänkbart, att det kan finnas andra stridsåtgärder, som vidtagas i utlandet, vilka äro av annan beskaffenhet och som tillgripas under sådana förhållanden, att det verkligen är en förnuftig mening i dem. Så länge det inte är bevisat, att sådana stridsåtgärder icke kunna förekomma, har jag inte velat vara med om att skärpa lagen på det sätt motionären föreslår. Jag menar, att motionären kanhända går för vitt i sitt yrkande. Jag har även av denna anledning ansett, att man för närvarande borde ställa sig avvaktande.

Med hänsyn till dessa skäl har jag anslutit mig till utskottets avslagsyrkande, och jag ber att få hemställa om bifall till detta utskottets yrkande.

**Herr Frändén:** Herr talman! Vid det nu föreliggande utskottsбетänkandet har jag låtit anteckna en blank reservation och anhåller med anledning därav att få säga några ord.

Då fjolårets riksdag fattade beslut om kollektivavtalets införande i lag och lät inrätta en särskild domstol för bestämmelsernas övervakande, så skedde väl detta i den vällovliga avsikten att begränsa arbetskonflikternas antal och omfattning till alla parters förmån. Fortfarande finnes ju kvar friheten för berörda parter att använda vanliga kraftmedel, strejk och lockout ävensom rätt till sympatistrejck. Det är denna senare rätt, som man anser böra begränsas i det avseendet, att förbud skulle stadgas för inblandning i utländska konflikter.

Genom den redogörelse, som motionären givit i sin motion rörande den finska hamnkonflikten, har det tydligt ådagalagts, att nämnda konflikt och dess följder till sina skadliga verkningar mera drabbat det svenska näringslivet än det finska. Det har givetvis inte stått i de svenska arbetsgivarnas makt att på något verksamt sätt inverka på konfliktens lösning i ena eller andra riktningen. Man skulle därför kunna anse, att det inte vore mer än skäligt, att de svenska arbetsgivarna sluppe att straffas för synder, som de inte låtit komma sig till last. Vad som här sagts om arbetsgivarna gäller naturligtvis i minst lika hög grad om tredje mans rätt, i den mån denna får lida förluster och obehag på grund av dessa strider.

Man bör väl kunna säga, att benägenheten att lägga sig i internationella angelägenheter på socialistisk sida är synnerligen utpräglad, varför ytterligare skador med meningslösa offer för vårt land och vårt folk helt borde upphöra. Om inte så sker, kan man ju i alla fall befara, att man på detta område kommer att åsamka det svenska näringslivet mycken skada. Jag vill erinra om den rent löjlige Sacco-Vanzetti-strejken förra året. Ingen svensk man kan väl

ändå med säkerhet yttra sig om, hurudana de domar voro, som fälldes över dessa personer, och huruvida de voro riktiga eller ej. Men jag frågar, hur det skulle bli i vårt land, om vi skulle sluta att arbeta och börja strejka, så snart vi anse, att det skett en oförrätt i ett främmande land. Ja, man skulle vidare kunna fråga, hur det komme att bli, om man skulle upphöra med arbetet på grund av alla de oförrätter, som man antager ha skett t. ex. i Ryssland. Då skulle vi säkert inte någonsin komma i något arbete. Om jag inte minner mig alltför mycket, var landsorganisationen emot den arbetsnedläggelsen, som jag sist här berörde. Men landsorganisationens order i det avseendet respekterades inte annat än partiellt, och detta torde väl om inte annat visa, att man här borde ha ett lagligt stöd för de rent skadliga företeelserna på detta område. Den avgörande rättsgrunden för motionärens yrkande är emellertid, att icke utomstående inblandas eller skadas, utan att samhället i detta som i andra avseenden har skyldighet att skydda tredje man.

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till herr von Sydows motion.

**Herr von Sydow:** Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av min ärade kollegas på stockholmsbänken herr Lindley yttrande, men då jag nu ändå fått ordet, ber jag också att få säga några ord till utskottets ärade ordförande. Jag ber att få tacka utskottets ärade ordförande på det hjärtligaste för den motivering, som han gav till stöd för min motion. Jag tycker den motiveringen är mycket bättre, än den jag kunnat ge själv, och jag är uppriktigt tacksam för den. Det enda jag skulle kunna ha att anmärka är, att jag efter min enkla uppfattning tyckte, att kanske slutet i hans anförande inte stod i så god samklang med hela innehållet för resten, som det annars alltid brukar göra hos den ärade ordföranden. Jag tycker det skulle stått mera i samklang med hela anförandet, om ordföranden yrkat bifall till min motion. Det var så klart framlagt där, hur situationen är så allvarlig, att statsmakerna inte kunna låta det fortgå, och jag tycker skälet som anfördes, nämligen att detta endast inträffat i ett fall, knappast kan anses bärande för det avslagsyrkande ordföranden framställde. I varje fall är jag tacksam för anförandet.

Jag är också tacksam för det anförande herr Lindley haft, inte så mycket kanske för innehållet i alla delar, men för det glada avbrott i de ofta tämligen tråkiga förhandlingarna, som herr Lindley gjorde nu liksom vid föregående tillfällen i dag. Men jag kan ändå inte låta bli att göra några små erinringar mot en del av vad herr Lindley yttrade.

Herr Lindley sade, att utförseln från Sverige till Finland enligt en finsk statistik inte lidit något egentligt avbräck. Såvitt jag kunnat finna, är denna statistik inte så uppgjord, att man kan se, hur det förhåller sig i det fallet. Men jag vill säga, att även om minskningen i vår utförsel till Finland för 1928 inte är så stor som man skulle kunna befara och som den sannolikt blir 1929, ifall blockaden upprätthålles, så är det beklagliga det att det är så viktiga varor, som blockaden träffat. Det är i utförseln av den svenska maskinindustriens alster, en högst betydande minskning ägt rum. Om sedan exporten av vissa manufakturvaror ökat, vilket anfördes i utskottet, så är det möjligen sant; det är de stora svenska maskinfabrikerna, som drabbats av blockaden, och nu befinna sig i förlägenhet.

Herr Lindley yttrade också, att de finska transportarbetarnas avlöning är vida lägre än de svenska transportarbetarnas och att det svenska transportarbetareförbundet hade ansett, att det på sitt sätt var en kamratlig plikt för förbundet att söka få upp lönerna i Finland. Nu är det i allmänhet så, att i länder med låg valuta äro lönerna på papperet mindre, och det är därför att levnadskostnaderna äro lägre. Så är det i stort sett också i Finland. Men jag

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.  
(Forts.)

vill säga herr Lindley, att den utredning, som den finska regeringen lät göra i anledning av dessa förhållanden, visar inte någon påfallande skillnad mellan lönerna hos de finska transportarbetarna och de svenska. De förra stå något under, men inte 50 %, som herr Lindley säger. Men om man reducerar dem från synpunkten av levnadskostnaderna, blir det inte någon skillnad, som är så påfallande, att den synes behöva framkalla särskilda åtgärder från det svenska transportarbetarförbundets sida.

Ja, så sade herr Lindley, att nu i år, när herr Lindley och jag hade en för övrigt till sitt slut mycket angenäm förhandling om kollektivavtal vid hamnarna och åtskilligt annat, där vi kommo överens, så borde saken tagits upp. Varför framställde vi inte då kravet på att herrarna skulle avstå från den finska historien? Vi förde saken på tal men herr Lindley sade: »Det gör vi absolut inte, då blir det inget avtal, och då ha vi strid i hamnarna här.» Nå, om vi tänka oss, att vi fått strid i hamnarna här, en strid, som skulle vara anordnad tills det blivit uppgjort i Finland, ja, detta hade varit en sådan situation, att hela det svenska näringslivet blivit lidande, och det anser jag inte att den finska konflikten var värd. Hur länge skulle en sådan strid ha varat? Det hade icke legat i vår makt att bestämma tidpunkten när den skulle tagit slut.

Sedermera har det också yttrats, att vi skulle kunna göra påtryckningar på de finska arbetsgivarna. Jag trodde verkligen herr Lindley kände till, om inte de finska arbetsgivarna, så de finska redarna. Försök själv att göra påtryckningar på dem! Då träffar herr Lindley nog på den finska envisheten i hög grad. Nu vill jag säga, att vi ha inte övat påtryckning, därför att vi blivit övertygade om, att det här var fråga om att sluta kollektivavtal med en kommunistisk organisation. Avtal göra inte vi här i Sverige med kommunistiska och syndikalistiska organisationer. Det har hänt någon gång, att det varit smärre arbetsgivare i en avlägsen landsort, tillhörande Svenska arbetsgivareföreningen, som gjort avtal med en syndikalistisk organisation, men det har väckt den allra största förbittring och häftiga protester från landsorganisationens sida. Man har svarat att det varit ett misstag, som man skulle söka förekomma. Men då vi intaga denna ståndpunkt, så kunna vi inte uppmana de finska arbetsgivarna att sluta kollektivavtal med en organisation, som är, om också inte på papperet, dock i själva verket en fullständigt syndikalistisk organisation. Jag lägger mig inte i landsorganisationens handhavande av sina penningar, men jag kan inte neka till att jag tycker det är litet underligt, att under det herrarna här i Sverige med mycken energi motarbeta kommunisterna — vilket jag anser högst aktningsvärt och sympatiskt — så ge herrarna ändå ut en miljon mark för att hjälpa kommunisterna i Finland! Det tycker jag knappast är någon egentlig konsekvens.

Ja, så sade herr Lindley, att de svenska redarna kunnat rädda hela situationen genom att träffa avtal med de finska transportarbetarna. Detta har jag aldrig hört talas om förut. Det är för mig en fullständig nyhet. Nå, jag är inte direktör för redareföreningen, så jag kan icke svara för, vad redareföreningen kunnat göra eller icke göra.

Slutligen använde herr Lindley många och hårda ord om de förhållanden, som uppstodo här för 21 år sedan, efter 1908 års stora hamnkonflikt. Jag vill säga herr Lindley, att det förvånar mig, att herr Lindley velat ge en så fullständigt förvrängd framställning. Den var oriktig alltigenom. Herr Lindley synes inte förstå, vad det är för skillnad mellan arbetsgivare och arbetare. Jag tycker det vore i hög grad önskligt, att herr Lindley gjorde det. Nå, i det avtalet förbundo vi oss i Svenska arbetsgivareföreningen att inte på något sätt efter fredsslutet vidtaga stridsåtgärder mot arbetarna. Det gjorde vi heller inte. Men vi förbundo oss aldrig i fråga om vilka stuvare våra delägare skulle

använda. Nu uppstod en del koalitioner bland arbetare, som ville uppträda som stuveriarbetsgivare och taga arbete på entreprenad. Men dessa anlidade vi inte, utan vi togo arbetsgivare, tillhörande Svenska arbetsgivareföreningen. Och det var ju helt naturligt, att redareföreningens dåvarande direktör sade till de utländska redarna: »använd de stuvare, som tillhöra oss.» Men de arbetare, som det var fråga om och som inte sökte uppträda som självständiga arbetsgivare, de användes allihop som arbetare. Det vet ju herr Lindley, för det var herr Lindleys eget folk. Arbete voro de inte blockerade för, när de ej uppträdde som arbetsgivare. Så var helt enkelt förhållandet. Det ligger 21 års damm över den saken, och jag skulle inte rört upp det, om inte herr Lindley med så stor pondus fört saken på tal.

Ja, herr talman, jag skall till slut yrka bifall till min motion.

**Herr Thorberg:** Herr talman! Den förda debatten har enligt min mening i mycket hög grad karakteriserat lagen. Debatten har från reservanternas sida präglats av den meningen, att det är berättigat att företaga åtgärder för att förhindra arbetarna att göra en blockad, vars verkningar sträcka sig över gränsen från det ena landet till det andra. Men man anser det vara fullständigt naturligt, att arbetsgivare, köpmän och i dylik ställning stående medborgare skola få från sin sida utfärda lockout och bojkotter, oförhindrade av lagstiftningen.

Denna lag, sådan som herr von Sydow föreslagit den, innebär ju inte något som helst hinder för arbetsgivarna att företaga blockadåtgärder, som gå utom landets gräns, men den skulle vara en direkt klasslagstiftning, som enbart skulle förhindra arbetarsidan att göra något sådant. Nu är det ju rätt egendomligt med konsekvenserna i ställningstagandet till denna lagstiftning. Genom det beslut, som riksdagen fattade här i fjol, legaliserades sympatistrejker och sympatilockouter. Herr von Sydow har alltid varit den som stridit för att denna rätt till företagande av sympatilockouter och sympatistrejker skulle lämnas ofredad av lagstiftningen. Han är nu dock den förste, som yrkar, att sympatistrejker och sympatiblockader, kort sagt sympatiåtgärder skola för arbetarnas del förbjudas. Lagen, sådan den beslöts i fjol, förbjuder dem att företaga en sympatiåtgärd, strejk eller blockad, i syfte att stödja någon, som inte själv äger att vidtaga sådan stridsåtgärd. Men nu frågar man i herr von Sydows förslag principen i detta och säger, att då det gäller stridsåtgärder i utlandet, så skall sympatistrid för ett broderorgan därstädes förbjudas, oavsett om konflikten är tillkommen lagligt eller inte enligt det landets lagar. Den ena inkonsekvensen efter den andra är innebörden i det förslag, som herr von Sydow här motionerat om att få riksdagens bifall till.

Man har dragit upp här som motiv till en lagstiftning blockaden till förmån för de finska transportarbetarna. Jag skall inte ingå på att tala om den i detalj. Jag är inte säker på, huruvida ej ett bifall till herr von Sydows förslag även skulle innebära förbud för svenska arbetare att ge understöd till organisation i utlandet. Jag är inte säker på, att icke den innebörden också finnes, ty det är åtminstone tillräckligt otydligt för att en domstol, som skulle vilja gå på den linjen, antagligen skulle kunna göra det. En välvilligt ställd domstol kanske inte behöver dra ut den konsekvensen. Men det vore väl ändå orimligt att förhindra ett sådant samarbete mellan fackorganisationer i världen, vilket hittills pågått opåttalt av alla länders lagstiftning.

Om nu riksdagen skulle bifalla herr von Sydows förslag, så skulle det ju bl. a. innebära, att om det uppstod en konflikt, låt oss säga i vårt närmaste grannland, Norge, vid en mekanisk verkstad därstädes, och den verkstaden skulle vilja flytta över sina ineliggande beställningar till en svensk verkstad, så skulle då de svenska arbetarna vara nödsakade att direkt som strejkbrytare

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*

(Forts.)

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.  
(Forts.)

utföra detta arbete vid risk att eljest bli dömda till skadestånd. Men det är inte något som helst hinder för de svenska arbetsgivarna att samtidigt bojkotta och förhindra de norska arbetarna att söka anställning på samma mekaniska verkstad, som här i Sverige utför det norska arbetet. Hela denna lagstiftning, som den är föreslagen av herr von Sydow, är fullständigt och enbart riktad mot arbetarna. Den kan förhindra deras solidaritet, den kan förhindra deras åtgärder, men den kan inte på något liknande sätt utgöra ett hinder för arbetsgiversidan. Ty även om man säger, att lagen är skriven lika, hur skall man kunna kontrollera arbetsgivarnas svarta listor? De gå över gränsen i slutna kuvert. Dem kan ingen spåra upp. Man kan inte heller på något sätt kontrollera, hur arbetsgivarna skulle verkställa beställningar, överflytta beställningar vid konflikt från det ena landet till det andra. Detta kan ske och skulle komma att ske fullständigt oförhindrat av denna lagstiftning. Det skulle således inte finnas något hinder för arbetsgivarna att mot arbetarna stödja varandra internationellt, trots lagstiftningen, men enbart förbud för arbetarsidan att vidtaga precis samma åtgärd.

Det är sålunda en i hög grad ensidig bestämmelse, som herr von Sydow här föreslagit, och när man nu talar litet grand om pariteteten här i lagstiftningen och hur denna skall vara byggd, så att den är lika för alla, så kan jag inte hjälpa, att jag får i minnet ett yttrande av Anatole France, ett yttrande, som fullständigt karakteriserar det tillägg till lagen, som herr von Sydow här påyrkat. Anatole France säger i en av sina böcker: »Lagen förbjuder i sitt demokratiska majestät såväl fattig som rik och bestraffar dem lika för att de sova under broar, tigga på gator och stjäla bröd.»

Herr talman! Jag yrkar avslag på herr von Sydows motion och bifall till utskottets hemställan.

Herr **Almkvist**: Herr talman! Den behandling av de tvenne betänkandena från andra lagutskottet, som dels pågår och dels redan är avslutad, företer onekligen vissa ganska egendomliga drag. I motiveringen till den reservation, som finnes fogad till det föregående betänkandet, framhålles det nämligen bl. a. som ett skäl för avtalslagarnas upphävande, att oviljan mot denna lag, då den antogs i fjol, sträckte sig vida in i borgerliga kretsar. Mot detta påstående står emellertid förra riksdagens beslut, liksom ock det förhållandet, att man då från konservativt håll klagade över att lagen givits ett allt för begränsat giltighetsområde. Mot reservanternas påstående talade också den motion, som nu föreligger och som visar, att man på arbetsgiversidan anser sig ha vunnit en viss erfarenhet om att lagen bör utvidgas.

Då så är förhållandet, kan det inte skada, att man vid detta tillfälle erinrar om, att då man vid föregående årets riksdag, från borgerligt håll klagade över att lagen inte gick tillräckligt långt och ville exemplifiera detta, ställde man i första hand den frågan: varför har regeringen utelämnat de samhällsfarliga strejkerna? Då var det alltså icke fråga om en utsträckning av lagen att gälla även konflikter av nu föreliggande karaktär. När den frisinnade regeringen framlade sitt förslag om avtalslagar, var detta med avsikt begränsat till att gälla införande av ett rättsinstitut för att döma i tvister om kollektivavtal. Skulle herr von Sydows motion nu bifallas, innebure det enligt min åsikt ett införande av lagstiftningen på ett alldeles nytt område, då ju motionen innebär att förbudet skall utsträckas till att avse jämväl sådana stridsåtgärder, som äro lovliga, när det gäller utländska arbetskonflikter. Herr von Sydow å sin sida anser, att motionen givits en sådan avfattning, att ett bifall till densamma icke kommer att förhindra arbetarnas ömsesidiga internationella hjälpaktioner. Framför allt betonade han vid behandlingen inom utskottet, att det ingalunda kunde vara fråga om, att de penningunderstöd, arbetare giva varandra,

skulle genom lagstiftningen förhindras. Jag är givetvis icke tillräckligt kompetent att här giva någon bindande tolkning. Herr Thorberg påstår emellertid i motsats mot herr von Sydow, att lagen skulle få den verkningssvidden. Det är givet, att man, då meningarna på håll, som böra vara sakkunniga, gå så starkt isär, ställer sig betänksam. För min del kan jag icke vara med om att på enskild motionärs framställning biträda ett lagförslag av en med hänsyn till sina verkningar så oklar beskaffenhet som det föreliggande. Jag har sålunda en i väsentliga avseenden avvikande motivering för mitt ståndpunktstagande mot den, som anfördes av utskottets ärade ordförande, ehuru väl vissa delar av samma motivering äro värda att uppmärksammas. Det är — det anser även jag — att beklaga, att sådana konflikter som den omförmälda, kunna inträffa och att de på relaterat sätt kunna drabba näringslivets utöfvare i vårt land, under det att näringslivet i övriga nordiska länder erhåller tillfällen att samtidigt obehindrat pågå. Det är också möjligt att man, om dylika konflikter upprepas, måste, såsom herr ordföranden sade, söka finna en form av lösning på lagstiftningens väg, därest arbetare och arbetsgivare icke visa sig mäktiga att själva lösa dem. Det fall, som här föreligger, är emellertid ett enstaka fall, vartill kommer att man på grund av otillräcklig utredning icke kan fullt bedöma den föreslagna lagens verkningar för parterna. Av de inom utskottet och här i kammaren förda debatterna framgår det, enligt min åsikt, att vissa skäl tala för riktigheten av herr Thorbergs uppfattning, att lagen kan komma att ensidigt drabba arbetarparten, och då anser jag det klokt och berättigat att man, när den i följd antagna lagstiftningen endast verkat några veckor, icke på av motionären nu anförda skäl utsträcker den. Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

**Herr Winberg:** Herr talman! Jag tillåter mig först att uttala den personliga meningen, att jag sällan om någonsin hört en utskottsordförande motivera ett utskotts hemställan på sätt herr Westman här gjort i dag, och det är därför icke underligt, att han inkasserade ett mycket varmt erkännande från motionärens sida för sitt sätt att föra utskottets talan. Detta om den saken.

Vidare ber jag få säga, att den motion, som nu föreligger, verkligen visar hurusom aptiten växer medan man äter. Här gäller det varken mer eller mindre än att komma arbetarnas internationella uppträdande och solidaritet till livs. Det som i varje fall varit det egentligen grundläggande för den fackliga rörelsen. När man talar så vackert och varmhjärtat om att man väl icke ändå skall vidtaga sådana åtgärder, att utomstående, tredje man, befrias från obehag, visar detta hur ofantligt litet man satt sig in uti de sociala stridernas karaktär. Det är med de sociala striderna som med andra strider, att det icke går att undvika att även andra än de, som direkt äro parter i saken, komma att beröras. Att just nu, då de internationella förhållandena mer och mer utvecklas, tänka sig komma därefter att denna lagstiftning skulle förbjuda arbetarklassen att för sitt vidkommande använda dessa solidariska uppträdanden som det enda vapen, som står dem till buds, förefaller verklighetsfrämmande.

Herr von Sydow och en del andra framhålla, att vi härifrån icke kunna inverka på de finska arbetsgivarna. Ja, för det första är jag icke alldeles övertygad om, herr von Sydow, att icke våra arbetsgivare skulle kunna inverka på de finska arbetsgivarna, men om det förhåller sig så, återstår endast att man arbetar på att arbetsgivarna skola skaffa sig en verklig internationell organisation, vars beslut och riktlinjer de enskilda grupperna i olika länder få att ställa sig till efterrättelse, så att man på den vägen får bukt med de finska arbetsgivarna på ifrågavarande område. Om det är någonting, som hedrar de svenska arbetarna och speciellt de svenska transportarbetarna, är det verkligen

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.

(Forts.)

att de i detta fall velat giva ett handtag åt de finska transportarbetarna, ty ett värre och oresonligare element att ha att göra med än de finska arbetsgivarna existerar icke på denna jord. Skall man gå grundligt tillväga, kan det ifrågasättas, om man icke bort tillgripa ännu kraftigare åtgärder för att åstadkomma resonliga förhållanden även i Finland, men i varje fall synes det icke föreligga skäl att komma till svenska riksdagen och begära, att riksdagen skall ingripa för att visserligen, såsom man säger, hindra att en del svenska näringar lida avbräck, men i verkligheten för att komma de oresonliga finska arbetsgivarintressena till hjälp. Det finnes ingen anledning att från riksdagens sida företaga någon åtgärd härvidlag.

Till sist vill jag gent emot herr Frändén, som undrade huru det skulle gå om man nedlade arbetet såsom en protest mot förhållandena i Ryssland, endast säga, att jag icke alls skall ställa till något rabalder, om herr Frändén nedlägger arbetet och visar sitt intresse i det avseendet.

På grund av vad jag nu framhållit ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Lindley:** Herr talman! Den förste talaren i förevarande fråga riktade en del klander mot landsorganisationen på grund av dess undfallenhet gent emot den förlidet år antagna lagen, att den icke konsekvent hade bekämpat densamma, och jag tänkte mig då, att han därmed åsyftade att vi skulle ha vägrat att träffa några som helst avtal för att därigenom slå tillbaka lagen. Vi ville icke beträda denna väg, i det vi ansågo, att även om vi voro förargade på lagen, borde vi icke skära av oss näsan för att förarga ansiktet, och det anser jag att man hade gjort, om man hade slopat alla avtal. Men faktum är, att om den lag, som förlidet år blev antagen, hade innehållit bestämmelser sådana som de, som herr von Sydow nu påyrkat, kan med säkerhet antagas, att några avtal icke hade kommit till stånd för vårt förbunds vidkommande, och det säger även herr von Sydow. Han erkänner, att om ett sådant krav hade framställts vid förhandlingarna om det nya hamnavtalet, så hade vi säkerligen vägrat att gå med på att avstå från denna vår rätt att visa välvilja gent emot våra finska kamrater, och då hade vi fått en mycket stor konflikt i vårt land, vilket, det erkänner jag gärna, saken icke var värd. I det fallet äro vi fullkomligt ense, vi kunna icke avstå från denna vår rätt, som visserligen kan skada icke endast oss själva, utan även arbetsgivarna, det erkänner jag villigt. Det är ett privilegium, som vi ansett, att arbetarklassen ovillkorligen måste ha rätt att bära ansvaret för. Vi kunna få mottaga angrepp här i Sverige på grund av denna vår visade solidaritet, och det är också någonting, som jag tager med i räkningen.

Jag tror därför, att om denna lagstiftning skulle komma till stånd, skulle den bara leda till att ytterligare lägga stenar i vägen för en lugn och fredlig utveckling i vårt eget land på avtalsrättens område. När utskottets ordförande velat säga, att det var en obefogad synpunkt, tillbakavisar jag detta. Jag är övertygad om att även om ett sådant fall skulle inträffa nu, t. ex. om vi icke haft något sådant förut, skulle jag icke kunna vägra i vändningen, när det gäller att giva de finska arbetarna det stöd de begära. Hade det varit någonting oresonligt i deras framställning, skulle vi vägrat, men när det är fråga om att få igenom ett kollektivavtal, som utgör grunden för ett rättsförhållande mellan dem och arbetsgivarna, och arbetsgivarna säga blankt nej: vi förhandla icke, vi träffa ingen uppgörelse med eder, måste väl sympatierna vara på arbetarnas sida.

Herr Westman säger, att vi icke varit lika lyckliga vid det gröna bordet. Jag vet icke vad han pratar om. Jag har icke varit varken vid något grönt bord eller vid något gult, rött eller gredelint, det är ett beslut vi fattat i vårt



land på den skandinaviska transportarbetarkongressen att stödja finnarna, punkt och slut, och några förhandlingar ha vi icke behövt föra beträffande dessa saker. Men i fråga om vad man internationellt skall kunna göra för att utöva en sammanlöpande påtryckning är en annan fråga, som icke heller avhandlats vid det gröna bordet utan där varje land för sig beslutar.

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*  
(Forts.)

Det är icke heller så som herr Westman föreställer sig beträffande de engelska arbetarnas uraktlåtenhet. Uppriktigt och ärligt: de skulle vara beredda att göra det utan tvekan, trots att det finnes lagförbud, det säga de till oss, men det skulle vara olämpligt just nu därför att den förenade kraften, som de skulle utöva, brytes på grund av de många arbetsvilliga, till följd av den stora arbetslösheten, och då skulle deras aktion bli ett slag i luften. Här i Sverige har det dess bättre visat sig, att så icke är fallet. Det finnes arbetslösa även här, men även de arbetslösa i vårt land ställa sig solidariska i detta fall, och detta gör att det kan bli en påtryckning, även om den är liten. Jag tror icke, att påtryckningen är så värst stor, det skall jag villigt erkänna, men det är dock en påtryckning, och det visar sig bäst av att man i Finland gjort ett så stort nummer därav.

Herr Westman säger: ja, men vad föreslår herr Lindley, ni har icke gjort något förslag huru saken skall uppklaras. — Tyvärr är det svårt att komma med något förslag. Jag har sagt ett, nämligen det att om de svenska skeppsredarna ville, skulle de kunna bryta hela historien i Finland. De behöfve endast träffa uppgörelse med arbetarsidan i Finland, och inom en månad skulle det bli uppgörelse längs hela linjen i Finland, var säker på det. Vi hysa icke någon tveksamhet från vår sida, att om de gjort detta skulle också säkerligen en uppgörelse ha framvingats, ty svenska fartyg gå i stor omfattning till finska hamnar, åtminstone när sjöfarten är i gång. De lasta trä i finska hamnar, och det behöfves bara att man gjorde upp med de lokala fackföreningar, som äro tillfinnandes på olika platser, om att ställa folk till deras förfogande, så vore hela historien ur världen. Men det vill man icke, just därför att man från de svenska arbetsgivarnas sida vill vara solidarisk med de finska arbetsgivarna, som äro så oresonliga. Så ligger saken till. I detta fall är det bara att vidtaga åtgärder för att klara upp konflikt historien. Man tror att landet är i stor ekonomisk fara, men man kastar ansvaret endast på oss, fastän även de svenska arbetsgivarna medverkat till förhållandena i Finland. Jag säger likadant beträffande Sveabolaget, som klagat över att de icke få taga något finskt gods. Ja men, säger jag, tag det och vi skola ordna det så, att ni får finska arbetare i Finland, som skola lasta in finskt gods, och sedan skola vi med glädje lossa det i Sverige. Nej, det kunna vi icke göra, säger man, vi vilja icke stöta oss med dem, det är obehagligt att bryta med de finska redarna, med vilka vi samsegla. Ja, det är en allmän agitation på arbetsgivarsidan, men varför lägger man hela bördån på oss, när arbetsgivarna deltaga i upprätthållandet av denna konflikt?

Jag skall villigt erkänna beträffande vad herr von Sydow sagt om löneskillnaden mellan Sverige och Finland, att det är mycket riktigt att på grund av det lägre penningvärdet skillnaden kanske icke är så stor som jag sagt, men skillnaden i svenskt mynt mellan den betalning, som kommer finnarna till del, och den, som våra egna arbetare få, utgör 50 procent, och det betyder ofantligt mycket, när vi skola konkurrera med våra exportvaror på världsmarknaden. Det betyder t. ex. halva priset i Finland jämfört med vad som gäller i Sverige, och det är mycket stora och viktiga poster att räkna med, och så också det andra arbete, som utföres i Finland, och att det skall vara en tyngd på den svenska exportindustrien är tydligt och klart.

Jag vill säga, att de finska transportarbetarna ingenting ha att göra med syndikalistiska organisationer, de ha förklarad hela tiden att de ämna hålla

Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.  
(Forts.)

ingångna avtal, och det är motsatsen till det som arbetsgivarna stödjade sig på, då de vägra att träffa avtal med organisationer, som från första början säga: vi vilja icke hålla ingångna avtal. De finska transportarbetarna förklara, att de ämna göra detta, och de begära därför att få träffa avtal.

Jag vill icke mera ingående återupptaga historien från år 1908, men det är icke riktigt som herr von Sydow sagt, ty dessa lag, som han sade vara arbetsgivare, voro inga arbetsgivare, det var arbetare, som voro med i konflikten och som tillhörde vårt förbund, fastän de bedrevo arbete kollektivt i form av en kooperativ förening, och de blevo efter konflikten slut bojkottade och utestängda därför att man på arbetsgivarhåll ville upprätta stuveribolag, vilka skaffade arbetsvilliga för att svälta ut dessa kooperativt organiserade arbetare. Så låg saken till, och åtgärden var stridande mot den träffade avtalsuppörelsen 1908, och mot vilken vi icke kunde vinna någon rättelse. Vi drogo frågan inför riksdagen, men riksdagen kunde icke göra någonting, vi påpekade detta för att konstatera faktum, men vi begärde inga lagåtgärder såsom herr von Sydow nu gör. Vi påtalade frågan i samband med att riksdagen skulle besluta att giva understöd åt rederibolaget Transatlantic. Man hade samtidigt angripit Transatlantic för något annat och yrkat avslag på understödet, men så snart man hörde, att vi opponerade oss mot denna klandervärda åtgärd, så kröpo de borgerliga tillbaka, och då fick Transatlantic sitt understöd trots det att det brutit mot ingånget kontrakt och mot ett ingånget avtal, som ingåtts under medverkan av statens förlikningsman. När saken ligger till på det sättet, tror jag verkligen, att det icke skulle pryda den svenska riksdagen, om den ytterligare ginge med på att utsträcka den klasslagstiftning, som här egentligen åsyftas. Jag tror, att vad vi gjort beträffande stöd åt finnarna det ha vi gjort av moraliskt berättigade skäl, och vi ha också försökt, så långt det stått i vår förmåga, att skydda de svenska näringsidkarna. Vi ha naturligtvis icke helt och hållet lyckats härutinnan på grund av den fruktansvärda agitation, som bedrivits i Finland, vilken vi beklaga, men för vilken vi icke bära ansvar.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets utlåtande utan att därför vilja understryka den motivering, som gjorts av herr Westman.

**Herr von Sydow:** Herr talman! Huru ogärna jag än vill förlänga diskussionen, kan jag icke underlåta att säga några ord i anledning av vad herr Thorberg yttrade. Det var en mängd påståenden där, som jag icke kan låta stå oemotsagda.

Herr Thorberg sade, att jag varit inkonsekvent, därför att jag, som förut under många år icke yrkat på införande av förbud mot sympatistrider, gjorde det nu. Jag har alltid yrkat på, att sympatiåtgärder mellan organisationer i ett och samma land i regel måste vara tillåtna, och det ha de också varit, och samma åsikt har jag fortfarande. Men vi ha aldrig haft uppe den frågan om sympatiåtgärder grundade på stridsåtgärder i ett främmande land. Sympatiåtgärder som gälla stridsåtgärder, vilka vidtagits utomlands och som icke någon av våra organisationer har något inflytande på, detta är en sak, som är orätmätig och att anse detta är icke någon inkonsekvens. Tycka herrarna, det vill jag fråga eder, att det är någonting som man bör uppmuntra och godkänna att det sitter en samling transportarbetare i Amsterdam — låt vara samtliga mycket aktningvärda personligen och idel syndikalister eller kommunister — tycker herrarna det är riktigt att dessa bestämma huruvida arbetet skall fortgå i svenska hamnar? Sådant tycker jag är ett ingrepp i den svenska statens integritet och handlingsfrihet, som den svenska riksdagen måste reagera mot. Herr Thorberg anser detta vara inkonsekvent, men enligt min tanke är det icke så.

Nu säger herr Thorberg, att han icke vet, för den händelse motionen skulle gå igenom, om den icke skulle hindra att ekonomisk hjälp komme från de sven-

ska fackförbunden till utländska fackförbund. Ja, att herr Thorberg icke vet det, det kan jag inte bestrida, men ifall herr Thorberg läser igenom lagen, skall han ögonblickligen komma till insikt därom. Lagen skiljer emellan stridsåtgärder och ekonomiskt understöd, och ekonomiskt understöd är ingen stridsåtgärd. I motionen föreslås förbud mot stridsåtgärder, men icke mot ekonomiskt understöd.

*Om viss ändring i lagen om kollektivavtal.*

(Forts.)

Jag förstår mycket väl, att de svenska arbetarna kunna vilja lämna penninghjälp till kamrater utomlands, som befinna sig i betryck, och för min del har jag aldrig protesterat däremot. Även om man gör det till en hederssak att stödja de finska kommunisterna, lägger jag mig icke uti det. Men det är icke så att min motion, om den skulle bifallas, på något sätt kan inskränka herrarnas rättighet att med pengar understödja de finska hamnarbetarna.

Vidare säger herr Thorberg, att den ändring jag föreslagit skulle vara ensidigt till fördel för arbetsgivarna och riktad mot arbetarna. Det förhåller sig icke så, det är fullkomlig paritet. Motionen skulle icke mera hjälpa den ena än den andra.

Herr Thorberg säger t. ex., att ifall det vore strid i Norge, kunde de svenska arbetsgivarna blockera de norska arbetarna här i Sverige. Nej, det kunde de icke; i fall motionen ginge igenom, bleve det förbjudet, det bleve stridsåtgärder. Men nu säger herr Thorberg, att det kunde ske i hemlighet. Bevisfrågan är en sak, och rättsfrågan är en annan sak. För övrigt vill jag säga herr Thorberg, att jag tycker att i fråga om hemliga stridsåtgärder borde man mindre tala om dem på arbetarsidan, de ha ofantligt större användning på arbetarsidan än på arbetsgivarsidan.

Jag vågar säga till den ärade medlemmen av lagutskottet herr Almkvist, som ansåg den av mig föreslagna lagändringen vara oklar, att detta kan jag icke förstå. I fall det är så att han liksom herr Thorberg menar, att det är osäkert huruvida ekonomiskt understöd skall hänföras till stridsåtgärder eller ej, ber jag herr Almkvist vara god och läsa lagen, så är den saken slut. Jag kan icke erinra mig, att någon under utskottsbehandlingen någon gång uttalade att lagändringen var oklar, somliga tyckte att den var för klar.

Jag vill icke tvista med herr Lindley om vad som hände år 1921, men jag vill på det bestämdaste säga, att det avtal, som då ingicks, på det mest noggranna sätt iaktogs på arbetsgivarsidan. Det var visserligen åtskilliga uttalanden i annan riktning, som gjordes på arbetarsidan, men det berodde på missförstånd och vunno icke anslutning eller anklag på något annat håll.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 6, i anledning av väckt motion angående arbetstidsförhållandena vid rikets fasta brandkårer.

*Ang. arbetstidsförhållandena vid rikets fasta brandkårer.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 178 vilken behandlats av andra lagutskottet, hade herr *Törnkvist* i Karlskrona hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t till 1930 års riksdag, då lagen om arbetstidens begränsning ånyo torde komma under statsmakternas omprövning, ville låta verkställa utredning rörande arbetstidsförhållandena vid rikets fasta brandkårer samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

Ang. arbets-  
tidsförhål-  
landena vid  
rikets fasta  
brandkårer.  
(Forts.)

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade avgivits av herrar *Linder*, *Sigfrid Hansson*, *Thorberg*, *Magnusson* i Kalmar, *Hage* och *Johansson* i Sollefteå, vilka på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande tjänstgöringsförhållandena vid de fasta brandkårerna i riket samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

**Herr Thorberg:** Herr talman! De fasta brandkårerna i vårt land äro med rätta populära. De ha vunnit sin popularitet på grund av arten av deras arbete och den käckhet, varmed de fullgjort sin mången gång svåra uppgift. Det är därför en förpliktelse från samhällets sida att se till, att dessa kårers arbetsförhållanden bliva reglerade på ett för kårernas medlemmar tillfredsställande sätt. Nu har det emellertid från olika håll bland brandmännen framförts klagomål över att arbetstiden, sådan den bestämts, är alltför lång och tjänstgöringen alltför betungande. Då det här gäller en kår, som måste ha såväl andlig som fysisk spänstighet och vid arbetet vara i god form — ty motsatsen skulle kunna innebära rätt stora vådor för samhället — finner jag det vara skäl att fatta ett beslut i överensstämmelse med den mening, reservanterna här framfört och alltså företaga en utredning om hur arbetsförhållandena verkligen äro vid de fasta brandkårerna. Reservanterna ha inte ifrågasatt annat än att det skulle göras en utredning, som klart och otvetydigt skulle visa, huruvida de från brandkårsmännen framförda klagomålen kunna anses som berättigade eller icke, och om skäl därför föreligga att vidtaga ändring i nu bestående arbetsförhållanden.

Denna begäran finner jag vara både rimlig och berättigad och hemställer därför, herr talman, om bifall till reservationen, däri påyrkas skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning i ämnet.

**Herr Westman:** Herr talman! Jag ber på det livligaste att få instämma i första delen av den föregående ärade talarens anförande. Det förhåller sig alldeles såsom han sade, att våra brandkårer åtnjuta stor popularitet, och vi äro i riksdagen säkert alla ense om att de genom sin rådighet, sitt mod och den skicklighet, de ådagalägga vid eldsvådors bekämpande, äro väl förtjänta av det anseende, de åtnjuta.

Emellertid yttrade den ärade talaren, att det råder inom brandkårerna missnöje med brandmännens ställning, vilket givit sig uttryck i en framställning från deras sida. Ja, det förhåller sig nog på det sättet, att det finns en sådan skrivelse från dem, men denna är daterad år 1926. Den gav anledning till en motion i ämnet vid 1928 års riksdag, och den motion, som nu ånyo framföres i riksdagen, är densamma som den, som då förelåg. Den ärade motionären har icke framfört något nytt skäl, och han har icke tagit någon hänsyn till vad som yttrades i riksdagen, när frågan förra året där förekom till behandling.

Under sådana förhållanden kan det knappast finnas anledning att från utskottets sida upptaga denna fråga till någon mera ingående diskussion. Jag ber emellertid att få säga, att skall man utöver 8-timmarslagens område skrinda till att reglera för andra grupper av arbetare än de, som beröras av denna lag, då har man att ge akt på att det finns alldeles särskilda svårigheter, när det gäller att reglera brandmännens ställning. Jag borde kanske snarare säga: om man skall reglera förhållandena för vissa grupper av *tjänstemän*, ty brandmännen ha mångenstädes tjänstemans ställning. Så är t. ex. förhållandet i Stockholm. Skall man, säger jag sålunda, gå utanför 8-timmarslagens om-

råde och reglera vissa tjänstemäns ställning, då möta särskilda svårigheter beträffande brandmän. Varje reglering av arbetstiden måste naturligtvis medföra ett tvång för chefen och under vissa förutsättningar inskränka hans möjlighet att kunna använda hela sin arbetsstyrka. Man må skriva hur som helst, man må räkna viss maximitid för tjänstgöring, per dag, per vecka eller månad, han kommer ändå alltid att hindras ifrån att under viss förutsättning använda hela sin styrka. Det är givetvis ytterst olämpligt att på sådant sätt reglera brandmännens tjänsteförhållanden.

Vidare ber jag att få erinra om att brandmännen ha mycket liten effektiv tjänstgöringstid. I Uppsala ha de t. ex. 30 timmar i veckan, och då är att märka, att när man talar om effektiv arbetstid, ingår i denna tid även gymnastik, sålunda en kroppsövning som andra arbetare få företaga utanför de 8 timmarna, som räknas till deras arbetstid. Vidare ha brandmännen i de flesta fall semester. I Stockholm ha de 25—30 dagar om året. De bli pensionerade vid 52—55 års ålder. Det är alltså en kår, som har mycket stora fördelar, vilka i rätt hög grad kompensera den långa vakttid de ha.

Ett avgörande skäl för mig, när jag avstyrker en utredning, är, att tjänstgöringsförhållandena vid dessa kårer äro alldeles säregna och synnerligen olika och skiftande i olika städer, varför de icke lämpa sig för en generell reglering från statsmaktens sida. Eftersom ett beslut om utredning skulle antyda, att riksdagen tager under övervägande möjligheten av en sådan allmän reglering, ber jag, herr talman, att få hemställa om bifall till utskottets avslagsyrkande.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes enligt de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning av jordbruksutskottets utlåtande nr 7, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förstärkning av nionde huvudtitelns anslag till kommittéer och utredningar genom sakkunniga, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talman att behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till ett annat sammanträde.

Herr *Kropp* väckte en motion, nr 237, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående tullen å tunnbindararbeten.

Motionen hänvisades till bevillningsutskottet.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 11.11 på natten.

In fidem  
G. H. Berggren.

*Ang. arbets-  
tidsförhål-  
landena vid  
rikets fasta  
brandkärer.*  
(Forts.)

## Fredagen den 22 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 3.30 e. m.

---

Herr statsrådet *Vult von Steyern* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 101, med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1929/1930 åt dels kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritilöner;

nr 102, med förslag till grunder för tillfällig löneförbättring under ecklesiastikåret 1929/1930 åt kyrkoherdar och komministrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster;

nr 110, med förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m.; samt

nr 111, angående pensioner från allmänna indragningsstaten åt vissa tjänstemän vid kontrollen över sockerbeskattningen m. m.

---

Justerades protokollen för den 16 och den 19 innevarande månad.

---

Anmäldes och godkändes sammansatta bevillnings- och jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 29, till Konungen angående åtgärder för den inhemska sockerbetsodlingens uppehållande.

---

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 27 april 1923 angående rätt för Konungen att i visst fall åsätta särskild tullavgift; och

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 17 maj 1923 (nr 113) om utgörande av en särskild stämpelavgift i vissa fall vid köp, byte eller införsel till riket av pärlor med flera lyxvaror.

---

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtande nr 7.

---

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner hänvisades av dessa nr 101 och 102 till statsutskottet samt nr 110 till bevillningsutskottet, varemot propositionen, nr 111 nu på begäran bordlades.

---

Herr *Sandegård* avlämnade en av honom och herr *Norling* undertecknad motion, nr 238, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning rörande utsträckt tjänstgöringsskyldighet för musiklärare vid de allmänna läroverken m. m.

Motionen hänvisades till statsutskottet.

---

Herr *Andersson, Elof*, avlämnade en av honom och herr *Sjöblom* undertecknad motion, nr 239, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ny institutionsbyggnad vid statens centrala frökontrollanstalt.

Denna motion hänvisades till jordbruksutskottet.

---

Anmälades och bordlades första lagutskottets utlåtanden:

nr 7, i anledning av väckta motioner angående vissa husdjurs hänförande till utmätningsfri egendom; och

nr 8, i anledning av väckt motion om upphävande av gällande bestämmelser angående världsliga kungörelsers uppläsande i kyrka.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 3.38 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*

---