

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1930.

Andra kammaren.

Nr 25.

## Måndagen den 7 april.

Kl. 3.30 e. m.

Förhandlingarna leddes vid detta sammanträde av herr förste vice talmannen.

### § 1.

Herr **förste vice talmannen** yttrade: I enlighet med kamrarnas uppdrag hava talmännen till Konungen avlåtit telegram, vari givits uttryck åt kamrarnas deltagande i den svåra sorg, som drabbat honom. Från Konungen har nu ankommit följande svarstelegram: »Riksdagens talmän, Stockholm. Framför till alla mitt varmaste tack. Gustaf.»

### § 2.

Justerades protokollet för den 1 innevarande april.

### § 3.

Föredrogos var för sig de på kammarens bord liggande motionerna; och remitterades därvid

till behandling av lagutskott motionen nr 534 av herr *Hansson* i Stockholm *m. fl.*; samt

till särskilda utskottet motionerna:

nr 535 av herr *Gardell* i Gans *m. fl.*;

nr 536 av herr *Aronson m. fl.*;

nr 537 av herr *Hamrin m. fl.*; och

nr 538 av herr *Persson* i Trången *m. fl.*

### § 4.

Vid härfpå skedd föredragning av konstitutionsutskottets memorial, nr 19, angående arvode åt t. f. revisionssekreteraren J. I. F. Hessius, vilken inom utskottet biträtt vid behandlingen av viss fråga, biföll kammaren utskottets däri gjorda hemställan.

### § 5.

Härefter föredrogos, men blevo ånyo bordlagda statsutskottets utlåtanden nr 97—103, första lagutskottets utlåtanden nr 20—22, jordbruksutskottets utlåtanden nr 34—49 och andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 7.

### § 6.

Avgåvos följande motioner, nämligen av

herr *Nordkvist*, nr 539, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 249, angående den högre lantbruksundervisningens ordnande;

*Andra kammarens protokoll 1930. Nr 25.*

herr *Hedlund* i Häste, nr 540, likaledes i anledning av propositionen nr 249; herrar *Ljung* och *Månsson* i Erlandsro, nr 541, i anledning av samma proposition;

herr *Magnusson* i Skövde, nr 542, i anledning av samma proposition;  
herr *Andersson* i Grimbo, nr 543, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 266, angående vissa åtgärder för mejerihanteringens och smörexportens befrämjande; samt

herr *Hansson* i Stockholm, nr 544, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 255, angående anslag till bekämpande av arbetslösheten.

Dessa motioner bordlades.

### § 7.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 142, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om bostadsrättsföreningar m. m.; och

nr 143, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 20 juni 1924 angående förverkande i visst fall av spritdrycker och vin.

### § 8.

Till bordläggning anmälades andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 7, i anledning av herr *Olofssons* i Digernäs motion, nr 131, angående föreskrifter beträffande lunch- och frukosttiden för statens tjänstemän; och

nr 8, i anledning av herr *Hollertz'* motion, nr 128, angående viss ändring av § 29 mom. 4 i förordningen den 21 december 1917 med föreskrifter angående medelsförvaltningen i länen.

### § 9.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.44 e. m.

In fidem  
*Per Cronvall.*

## Tisdagen den 8 april.

Kl. 3.30 e. m.

### § 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 2 innevarande april förda protokollen.

### § 2.

Herr talmannen gav på begäran ordet till

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**, som anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Lovén — under framhållande bland annat, att järnvägsstyrelsen anförtrott åt utländska verkstäder att utföra revision av ett antal personvagnar — till mig framställt följande spörsmål:

Anser herr statsrådet det riktigt, att statens järnvägar, på sätt i förevarande fall sker, under det arbetslöshet råder i landet, till utländska verkstäder överlåter utförandet av revisioner å statens järnvägar tillhöriga personvagnar?

Är herr statsrådet av den uppfattningen, att statens järnvägar, därest deras egna verkstäders kapacitet det medgiver, bort verkställa ifrågavarande vagnsrevisioner, även om för berörda arbetes fullgörande det varit behövt tillfälligt anställa personal?

I det fall föregående fråga av herr statsrådet besvaras jakande, är då herr statsrådet villig att till vederbörande verks styrelse giva sådana direktiv, att nyssberörda arbeten, vilka kunna utföras å egna verkstäder, också bliva utförda å desamma?

Innan jag besvarar dessa frågor, vill jag lämna en redogörelse för vad som i det uti interpellationen avsedda fallet förekommit och från järnvägsstyrelsens sida åtgjorts.

Statens järnvägars lokomotiv- och personvagnspark är i likhet med alla andra järnvägsföretags under vissa tider på året i särskild grad ansträngd, såsom vid jul- och påskhelgerna samt under sommarmånadernas vanliga högtrafiksåsong.

Under dessa tider har trafikavdelningen behov av all materiel, som kan uppbringas, och i följd härav måste arbetet i statens järnvägars reparationsverkstäder i görligaste mån inriktas på att största möjliga antal lokomotiv och personvagnar skola kunna ställas till disposition för avvecklande av dylik högtrafik. Övervägande delen av det årliga revisions- och reparationsarbetet å denna rullande materiel är därför förlagd till de tider av året, då högtrafik icke råder. Det kan emellertid inträffa, att verkstäderna under dessa mellantider av lugnare trafik ej medhinna revision å det antal personvagnar, som vore önskligt för tillfredsställande av behovet av materiel under påföljande högtrafiksåsonger. Särskilt har genom den på senaste tiden mer och mer ökade persontrafiken under sommarmånaderna uppkommit så stort behov av materiel, att verkstäderna haft svårigheter att i tid medhinna behövt antal revisioner, vilka svårigheter kulminerade under senast förflutna som-

*Svar å  
interpellation.*

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

marsäsong. För att under instundande sommar kunna på ett tillfredsställande sätt avveckla trafiken, vilken kan förväntas komma att stegras utöver vad eljest plägar förekomma, bl. a. på grund av utställningen i Stockholm, har det därför ansetts vara av största vikt att tillse, att personvagnarna i god tid dessförinnan bragtes i behörigt skick.

Den tillfälliga ökning i arbetsuppgifterna, som detta stegrade behov av rullande materiel medförde för verkstäderna, nödvändiggjorde vidtagandet av särskilda åtgärder, varom järnvägsstyrelsen jämväl gjorde anmälan i sin skrivelse med förslag till kostnadsstat för statens järnvägar för år 1930. Järnvägsstyrelsen hade därvid att välja mellan att antingen vidtaga särskilda dispositioner vid de egna verkstäderna eller, såsom förut särskilt under åren 1924—1928 i stor utsträckning skett i sammanhang med ändrings- och moderniseringsarbeten, låta privata verkstäder utföra revisionsarbete.

Några svårigheter att vid statens järnvägars verkstäder bereda utrymme för det ökade antalet personvagnar hava ej behövt uppstå. Av ett i pressen bekantgjort uttalande rörande ifrågavarande arbetens utförande har interpellanten velat draga den slutsatsen, att statens järnvägars verkstadsresurser vore för stort tilltagna för det normala behovet och att, då dessutom desamma ej vid påkommet ökat reparationsbehov tillvaratoges, det föreläge ett skadligt och för statens finanser tyngande kapitalslöseri. Denna slutsats måste betecknas som förhastad.

Statens järnvägars nuvarande verkstadsresurser, långt ifrån att vara för stort tilltagna, räcka nätt och jämnt till för det normala behovet. Det förhåller sig nämligen så, att de av statens järnvägar under de senaste 10—15 åren uppförda, nya verkstäderna hava tillkommit såsom ersättning för äldre, slopade verkstadsanläggningar, men dessa nya verkstäder innesluta ej flera *uppställningsplatser* för reparationsmaterielen än det fanns i de motsvarande slopade verkstäderna. Genom de i de nya verkstäderna införda moderna maskinerierna och arbetsmetoderna har dock ett snabbare arbetsförlopp möjliggjorts och *kapaciteten* därigenom blivit större än i de slopade verkstäderna. Denna ökade kapacitet har varit nödvändig för att tillgodose det ökade reparationsbehov, som uppstått genom driftens alltmer ökade intensitet.

Genom vidtagande av särskilda organisationsåtgärder är det därför möjligt för verkstadsledningen att åstadkomma en tillfällig ökning av personvagnsrevisionerna. I sådant syfte har man nu liksom tidigare, då behov av tillfällig eller periodisk ökning av arbetet på personvagnarna förelegat, inskränkt det i samma eller angränsande montagehallar pågående godsvagnsarbetet och använt det härigenom disponibla utrymmet för personvagnar. En sådan smidig anpassning av verkstadsutrymmet efter skiftande förefintliga behov påkallas också av den förutnämnda, ojämna tillförseln av personvagnar och förekommer ständigt. En förutsättning för att man skall kunna på detta sätt utnyttja verkstadsanläggningen är emellertid att tillgång finnes på sådan kvalificerad arbetskraft, som lämpligen kan användas för ifrågakommande arbeten av skilda slag. Därest det ökade revisionsarbetet under sistförflutna vinter skulle kunnat verkställas i egen regi, hade krävts anställande av tillfällig personal. Det var endast på grund av svårigheten att uppbringa kompetent sådan personal, som arbetet i fråga ej kunde i dess helhet verkställas i statens järnvägars egna verkstäder. Det avsågs nämligen att i första hand revidera I och II klass vagnar, och för dessa arbeten behövdes utöver tillgänglig arbetskraft ett större antal kvalificerade yrkesutbildade arbetare exempelvis polersnickare. Förflidna höst var det, varom styrelsen bland annat genom undersökningar inom möbel- och inredningsindustrien förvissade sig, synnerligen liten tillgång å dylika, i erforderlig grad kompetenta yrkesmän. Men även om fullt utbildade kvalificerade yrkesarbetare för liknande

produktion stått att erhålla i öppna arbetsmarknaden, så hade dessa saknat nödig kunnighet i det specialarbete, som utföres vid järnvägens vagnsrevisioner. I fråga om en del yrken såsom målar- och järnarbetaryrkena betyder det mindre i statens järnvägars verkstadsdrift, om ej alla arbetare äro ungefär jämnvärdiga, men beträffande vissa specialgrupper inom snickarfacket, som användas för vagnsarbetet, ställer sig saken annorlunda. En stor del av de behöfliga snickarna skulle användas för nedtagning och uppsättning av vagnarnas inredning. Av de vid verkstäderna nu anställda snickarna är en del uteslutande sysselsatt med detta arbete, och det fordrar mycket lång träning samt ingående kannedom om statens järnvägars vagnstyper att få fram arbetet med den behöfliga snabbheten och precisionen. Arbetstakten för alla andra med vagnarna sysselsatta yrkesgrupper kommer annars att i samma mån nedsättas och svårigheter uppstå för ett lämpligt avvägande av arbetargrupperingarna.

Då järnvägsstyrelsen således ansåg sig icke lämpligen kunna med statsbanans egna resurser helt avveckla det ökade revisionsarbetet, måste styrelsen, på sätt även tidigare skett, vidtaga åtgärder för överlåtande på privata företag av det arbete, som icke kunde utföras vid de egna verkstäderna. Med anledning härav beslöts, i enlighet med en uppgjord plan, att åt befintliga och härför rustade enskilda vagnverkstäder uppdraga revision å ett så stort antal I och II klass boggievagnar, som trafikavdelningen mellan säsongperioderna på en gång kunde undvara, sedan statens järnvägars egna verkstäder tilldelats det antal personvagnar, som dessa verkstäder med tillgänglig personalstock kunde inom avsedd tid revidera. Det var enligt nämnda plan meningen, att 20 boggievagnar skulle efter sommartrafikens slut utlämnas för att färdigställas av privatverkstäderna till jultrafiken samt att ytterligare 30 vagnar skulle på nyåret utlämnas för att färdigställas till påsk eller senast den 1 juni 1930.

Resultatet av anbudsinfordran från de svenska privatverkstäderna blev, såsom interpellanten också framhållit, sådant, att ett antagande av de angivna prisen, med undantag av de från verkstaden i Kalmar, skulle kunnat betecknas som ett vårdslösande av statens medel. Då verkstaden i Kalmar endast kunde mottaga 4 av vagnarna och de övriga svenska verkstäderna, som lämnat in gemensamt anbud, ej gingo in på en av järnvägsstyrelsen föreslagen prissänkning, infordrades anbud från vagnfabrikerna Scandia i Danmark och Skabo i Norge. Då deras anbud inkommo, visade sig anbudssummorna ligga i nivå med Kalmarverkstadens och med de kalkylationer, som statens järnvägars verkstadsbyrå i jämförande syfte utfört.

Till Danmark sändes därför 6 och till Norge 5 vagnar; till den norska verkstaden sändes efter en månad ytterligare 1 vagn. Inalles sändes således under hösten 1929 till inhemsk verkstad 4 vagnar samt till utländska verkstäder 12. 4 vagnar kunde icke placeras.

Innan den andra posten av vagnar på nyåret företogs till revision, gjordes *ånyo* undersökningar angående utsikterna att kunna erhålla för ifrågavarande arbete erforderligt utbildade och kvalificerade samt i övrigt lämpliga yrkesarbetare, men ej heller då med tillfredsställande utgång.

Från svenska och utländska verkstäder infordrade anbud gävo vid handen, att de inhemska vagnverkstäderna denna gång inlämnat anbud var för sig med priser, som voro väsentligt lägre än föregående gång och för järnvägen acceptabla, men att däremot de utländska verkstäderna höjt sina priser, så att dessa med tillkommande tullavgifter lågo över de inländska verkstädernas. De 30 vagnar, som det vid sistnämnda tillfälle gällde, kunde därför placeras inom landet.

Till de inländska verkstäderna hava således inalles sänts 31 och till de

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

utländska 12 vagnar. Några ytterligare sändningar äro, enligt vad jag inhämtat, ej påtänkta. De fyra vagnar, som vid första beställningen ej blevo placerade, kunde efter hand mottagas på de egna verkstäderna. Vad sålunda förekommit har gällt ett helt tillfälligt behov.

Såsom av den här lämnade redogörelsen framgår, har det varit bristande tillgång inom landet på viss för ifrågavarande arbeten erforderligen kvalificerad och i övrigt lämplig arbetskraft samt de under hösten 1929 infordrade svenska anbudens i stor utsträckning alltför höga läge, som föranlett att även utländska verkstäder i några få fall anlitas för att berörda, tillfälliga och brådskande revisionsarbeten skulle kunna i sin helhet bliva utförda till avsedd tidpunkt. Järnvägsstyrelsens av interpellanten åsyftade åtgärder synas därför icke lämna rum för någon berättigad anmärkning. Härmed torde interpellantens första fråga vara besvarad. Interpellantens andra fråga — avseende huruvida ifrågavarande vagnsrevisioner bort verkställas å statens järnvägars verkstäder, även om härför varit behöfligt att tillfälligt anställa personal — läser med det avgivna svaret på den första frågan förfalla. Vad angår den tredje frågan, som åsyftar en eventuell anmaning till järnvägsstyrelsen att tillse, att sådana arbeten, som kunna utföras å egna verkstäder, också bliva där utförda, framgår av den av mig i det föregående lämnade redogörelsen för organisationen av verkstadsdriften vid statens järnvägar att järnvägsstyrelsen, helt naturligt, är inställd härför, vadan meddelande av direktiv i den av interpellanten angivna riktningen icke kan anses påkallat.

### § 3.

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

nr 274, med förslag till lag, innefattande tillägg till 12 § lagen den 12 maj 1897 (nr 27) för Sveriges riksbank, m. m.; och

nr 275, angående bildande av en fond hos Aktiebolaget Jordbrukarbanken, avsedd att möjliggöra avveckling av vissa krediter åt Svenska lantmännens riksförbund och därtill anslutna föreningar.

Dessa propositioner bordlades.

### § 4.

Ordet lämnades härefter till

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Herr *Lovén*, som yttrade: Herr talman! Jag skall be att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt tack för hans svar å den av mig framställda interpellationen, både för beredvilligheten att svara och även delvis för svarets innehåll.

Att döma av den brådska, varmed man i höstas inom järnvägsstyrelsen tog i håll med att se till, att våra passagerarvagnparker reviderades, skulle man nästan kunna tro, att den i år inträffade stockholmsutställningen före september månad 1929 varit obekant för järnvägsstyrelsen. Man har eljest svårt att förstå, varför det just i elfte timmen blev så brått med revision av passagerarvagnar, enär denna revision mycket väl hade kunnat klaras av på statens järnvägars egna verkstäder, om man tänkt på den i tid. Kan man normalt under året revidera 260 å 270 passagerarvagnar, så hade man nog också, om man tänkt på saken i tid, kunnat orka med att revidera ytterligare ett trettioalvagnar. Enligt min uppfattning är det här icke, såsom man tidigare velat göra gällande i pressen, fråga om någon tillfällig »uppsnygning» av vagnar före utställningen, utan det gäller här en verklig revision av dessa passagerarvag-

nar. Och en sådan brådska med dessa vagnar hade helt säkert icke behövt ifrågakomma, om icke den årliga revisionen av passagerarvagnar sedan flera år tillbaka på ett betänkligt sätt hade eftersatts. Såvitt jag kunnat utröna, har nämligen denna revision under det senaste tiotalet år varit mer eller mindre eftersatt. Revisionen skall ju stadgeenligt tillgå på det sättet, att boggielvagnar undergå en större revision vart tredje år. Men dessa tre år överskridas emellanåt med tre å fyra månader. Det har t. o. m. hänt, att en vagn, som gått i tre år, kommit in och fått en teknisk revision, som det heter på fackspråket, av underredet men varken blivit ommålad eller annorledes översedd i övrigt. Så har den skickats ut igen och fått gå i ytterligare tre år. På så sätt blir det sex år mellan storrevisionerna. Den allmänna revisionen av boggielvagnarna skall företagas var fjärde månad. Men även här inträffar det dock, att en vagn får gå två å tre månader över sin tid. Tvåaxliga passagerarvagnar skola genomgå en större revision vart tredje år och en allmän revision efter ett år. För ett par år sedan företogs denna allmänna revision varje halvår. Nu kan det mycket väl inträffa, att en av dessa tvåaxliga passagerarvagnar, som intagits för revision, vid jultiden kan tagas ut och sättas i trafik för att först efter jul återigen intagas för revision. Det måste hava brustit i ledningen någonstades, då icke lok- och vagnparken kunnat revideras i den omfattning och på de tider, som äro instruktionsenligt bestämda.

Det har berättats mig — jag har icke kunnat kontrollera, huruvida uppgiften är riktig — att en i Sverige lastad godsvagn stoppats i Sassnitz av det tyska statsbanebefälet, därför att den gått över sin tid för revision och de tyska statsbanorna icke ville taga den risk, som man där ansåg ligga uti, att en vagn gick över den tid, inom vilken den skulle vara reviderad. Den fick då helt naturligt avlastas i Sassnitz, och sedan vidareändes godset på en tysk vagn. Jag har, som sagt, icke kunnat kontrollera detta, men det har berättats mig, att så skulle vara fallet.

Med den hastighet, som tågen numera hava, särskilt på de större linjerna vid statens järnvägar, får det helt naturligt icke förekomma, att vagnrevisionen eftersättes i sådan utsträckning, att det på allra minsta sätt kan bli tal om, att icke materielen vid statens järnvägar skulle vara i fullgott skick. Jag vet icke, om något sådant inträffat vid statens järnvägar, men vid en enskild järnväg har jag själv varit med om, att en godsvagn gått i trafik så lång tid utöver den normala för revision, att på hjulen uppstått s. k. dubbelfläns, och vid en vägövergång hände så en urspårning. Detta kan bero på icke endast den väglängd, som en vagn gått, icke endast den kortare eller längre tid, som förflutit mellan revisionerna, det kan även bero på större eller mindre mjukhet i det gods, varav dessa vagnshjul äro gjorda. Olyckshändelser kunna helt naturligt aldrig fullständigt elimineras vid ett verk av statens järnvägars omfattning. Men icke ens skuggan av en misstanke får vid inträffande olyckstillbud förekomma därom, att eftersatt revision, bristande eftersyn av materielen, skulle kunna vara orsaken till en olycka. Jag säger, att icke ens skuggan av en misstanke får vidlåda vederbörande, att anledningen till en olycka skulle vara att söka i det faktum, att materielen får gå i trafik utan eftersyn allt för länge. Så har emellertid mig veterligt ännu icke inträffat vid statens järnvägar.

Helt naturligt blir arbetstillgången ojämn vid dessa vagnverkstäder, beroende på om verkstäderna bliva jämnt matade med omväxlande tredjeklassvagnar samt första- och andraklassvagnar, eller om det kommer stötvis endast tredjeklassvagnar och stötvis endast första- och andraklassvagnar. Om det kommer in många tredjeklassvagnar, blir det nämligen mycket arbete för målare, medan det blir mindre för polersnickare och tapetsrare, som hava det mesta arbetet med första- och andraklassvagnar. Och ännu mycket ojämnare

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

blir arbetet på vagnverkstäderna, om det på något sätt brister i organiserandet av tillförseln av vagnar, och helt naturligt allra mest, om det brister i översta ledningen för verkstäderna. En arbetare vid en av statens järnvägars verkstäder har för mig uppgivit, att under de senaste tio å tolv åren har det aldrig varit så litet vagnarbete under denna tid på året vid den verkstad, där han arbetar, som under januari och februari månader i år. Denna utsago står dock något i strid mot vad herr statsrådet uppgav i sitt svar om att det skulle vara omöjligt av flera anledningar för statens järnvägar att kunna ordna upp denna revision. Hade icke både storrevisionen och den allmänna revisionen under många år varit eftersatt, så hade helt säkert statens järnvägars egna verkstäder kunnat klara upp denna vad man här kallar »uppsnyggning» av vagnparken till utställningen. Allmänna uppfattningen bland initierade vid statens järnvägar är emellertid den, att man varit för mycket efter med revisionen.

Av de i Danmark reparerade vagnarna råkade ett par ut för ett missöde vid hemtransporten från Danmark. Missödet inträffade på färjan mellan Köpenhamn och Malmö, där troligen något utrymme var för trångt. På en vagn klädd med teakträ hade 58 stycken klädselbräder knäckts av. Vagnen togs in på egen verkstad, och de söndriga bräderna blevo noga avsynade. Man fann då gömt där bakom såväl rostigt järn som murket trä. Detta hade antagligen icke den danska verkstaden någon skuld i, utan det berodde nog på dem, som avsynat och bestämt, vad som skulle göras vid vagnen. Men hade icke detta missöde inträffat, så hade det varit en ganska dålig »storrevision», som denna vagn undergått. Nu kom både det rostiga järnet och det murkna trävirket bort, och därmed blev vagnen verkligen storreviderad den gången.

Herr statsrådet säger på ett ställe i sitt svar: »Dessa nya verkstäder innesluta ej flera uppställningsplatser, än det fanns i de motsvarande slojade verkstäderna.» Här måste föreligga något misstag, ty, såvitt jag vet, har t. ex. Malmö nya verkstad vid statens järnvägar ungefär dubbelt så stort uppställningsutrymme, som den gamla slojade verkstaden i Malmö hade. Jag tror mig veta, att åtminstone på någon av de andra verkstäderna är förhållandet ungefär enahanda. Det har även tidigare i pressen av verkstadsdirektionen vitsordats, att utrymme och tekniska resurser icke lade något som helst hinder i vägen för att statens järnvägar själva skulle kunna utföra denna revision. Men i en tidningsartikel uppgav verkstadsdirektören, att man icke ville taga in nya arbetare, emedan man kunde befara, att det skulle bliva trassel med dessa, då de senare på våren skulle entledigas. Det uttalandet får stå för hans egen räkning, ty om dessa arbetare, som hava utsikt att få gå arbetslösa under tre å fyra av årets värsta arbetslöhetsmånader, vid anställningens början få bestämt besked om, huru länge arbetet skall komma att räcka d. v. s. den ungefärliga tiden för sitt entledigande, så anser jag det vara fullständigt utslutet, att de på något sätt skulle ställa till trassel för statens järnvägar. Detta skäl har icke föreburits i herr statsrådets svar till mig. Där har i stället föreburits, att det är bristande tillgång på arbetare, som gjort, att man icke själv kunnat eller velat utföra arbetet. Jag vet icke, var herr statsrådet har fått uppgiften om denna bristande tillgång på arbetare, om det är från den offentliga arbetsförmedlingen eller från annat håll. Jag har också intresserat mig för detta och gjort en undersökning hos fackförbunden och där bett att få veta, huru många arbetslösa vi hade under en viss del av år 1929 och i början av år 1930.

Innan jag ingår på det vill jag säga, att år 1928 avskedades i Boden 13 man och i Notviken 5 man, och såvitt jag kunnat få underrättelse därom, är flertalet av dessa fortfarande beredda att taga även tillfällig anställning vid statens järnvägars verkstäder. I november 1929 fanns det 600 arbetslösa må-



lare i Stockholm, 156 i Malmö, 193 i Göteborg, 52 i Örebro och 10 i Luleå. de ställen där statens järnvägar hava verkstäder. Jag vill redan här förutskicka, att statens järnvägar har tillfälle som ingen annan arbetsgivare att kunna draga till sig arbetskraft från hela landet för sina verkstäder. Av kvalificerade polersnickare funnos arbetslösa vid samma tid, november månad, 60 i Stockholm, 60 i Malmö, 75 i Göteborg och 7 i Örebro. Beträffande tapetserare har det varit svårare att få specificerade uppgifter i detalj från varje särskild plats, men i november funnos i alla fall 80 tapetserare inregistrerade hos förbundet såsom arbetslösa. Jag tror således, att brist på kvalificerat yrkesfolk icke har förelegat vid det tillfället, varken sent i höstas eller tidigt på nyåret, när det gällde att taga in dessa vagnar till statens järnvägars verkstäder. På en järnvägsverkstad har man för mig uppgivit, att det fanns brist på arbete för polersnickare i december månad 1929, och när det är många tredje klass vagnar som tagas in, blir det hela naturligt mindre arbete för polersnickare men så mycket mera arbete för målare. Enligt uppgift som jag i dag erhållit från Örebro centralverkstäder tog arbetet för polersnickare där slut för c:a 14 dagar sedan. Att det skulle vara något speciellt arbete för polersnickare lärer icke äga någon grund för den som aldrig så litet vet detta yrkes finesser. Det gör en polersnickare precis detsamma, om han skall sätta upp en dörr i en andra klass vagn eller en list eller vad annat som helst som skall sättas upp på en möbel el. dyl., eller om han sysslar med nedtagning. Jag har förhört mig hos verkstadsarbetare, som sysslat med vagnreparationer vid statens järnvägar under många år, om det skulle vara något så speciellt arbete, eller om icke det hela skulle kunna hållas i gång eller hållas flytande, för att använda ett uttryck som jag längre fram återkommer till, även om man hade fått in arbetare som voro något ovana. Herr statsrådet säger visserligen i sitt svar: »Innan den andra posten av vagnar på nyåret företogs till revision, gjordes *ånyo* undersökningar angående utsikterna att kunna erhålla för ifrågavarande arbete erforderligt utbildade och kvalificerade samt i övrigt lämpliga yrkesarbetare, men ej heller då med tillfredsställande utgång.» Det är mig bekant, att i januari månad var det en jämn ström av yrkesarbetare, som åtminstone hos chefen för en av de större verkstäderna sökte få anställning. Saken är emellertid den, att om statens järnvägar vilja, när de begära yrkesskickligt folk, betala avtalsenliga löner till detta folk, så är det också alldeles säkert möjligt för statens järnvägar att få så mycket yrkesskickligt folk som behövs och som de hava bruk för. Jag tror, att man på vissa håll särskilt inom verkstadsledningen har velat låta påskina, att det är den knappa ekonomiska budgeten för verkstäderna, som uppgjorts, vilken tidigare tvingat till denna sparsamhet med reparationer, vilka nu forcerats i så stor utsträckning. Det är möjligt att så är fallet. År 1928 permitterade man verkstadspersonalen under hela midsommarveckan, utan att personalen den gången fick taga semester, den fick tagas senare under julen. Under fjolåret stängdes visserligen verkstäderna under midsommarveckan, men då fick personalen i motsats till 1928 taga sin semester. Det har för mig nu uppgivits, att då en del av statens järnvägars lokomotiv skulle omändras, som man säger från fyrkopplade till sexkopplade, en stor del av detta arbete har överlämnats till en privat verkstad inom landet. Nu forceras det ohejdat, med resultat kanske att statens järnvägars egen personal frampå sommaren kommer att bli arbetslös eller tvingad att bli tvångspermitterad. Dessutom kan man hava lov att ställa den frågan: då så många vagnar på en gång nu genomgå denna stora treårsrevision, hur kommer det att gå om tre år, då samtliga dessa vagnar så gott som på en gång komma i behov av en ny storrevision? Om den skall göras på utsatt och bestämd tid, skola då också dessa vagnar utlämnas till privata verkstäder? Något sådant hade icke behövt inträffa. Om man så att

Svar á  
interpellation.  
(Forts.)

*Svar å interpellation.* säga pö om pö hade reviderat vagnarna i god tid, hade man icke behövt denna forcering av revisionen.

(Forts.)

Man har både i intervjuer och tidningspressen försökt skryta med det vid statens järnvägar nu införda nya s. k. flytande systemet, rationaliseringen av arbetstakten. Från mycket sakkunnigt håll har man sagt, att huru bra detta system än är, där man nytillverkar maskiner och saker och ting, tror man icke på, att det kommer att bliva så omtyckt och arbetsbesparande vid verkstäder, där man sysslar med reparationer och att arbeta med gammalt. Såvitt jag förstår har detta flytande system hittills icke gjort något annat, än att allt flera arbeten, för vilka statens järnvägars verkstäder byggts, har måst lämnas över till privata verkstäder.

Sedan jag framställde min interpellation har jag fått mottaga flera skrivelser, från såväl arbetare som från folk i befälsställning, och man har där velat låta påskina, att denna ibland, om jag så får säga, rådande villervalla vid statens järnvägars verkstäder skall hava sin orsak i några förefintliga brister hos den allra högsta ledningen över verkstäderna. Jag är icke kompetent att avgöra, om så är förhållandet, men skulle det vara riktigt, förmodar jag att järnvägsstyrelsen tar och undersöker, huruvida det brister i organiseringen eller ledningen av detta arbete, som här varit på tal vid statens järnvägars verkstäder.

Herr statsrådet slutade sitt svar med följande: »Vad angår den tredje frågan, som åsyftar en eventuell anmaning till järnvägsstyrelsen att tillse, att sådana arbeten, som kunna utföras å egna verkstäder, också bliva där utförda, framgår av den av mig i det föregående lämnade redogörelsen för organisationen av verkstadsdriften vid statens järnvägar, att järnvägsstyrelsen, helt naturligt, är inställd härpå, vadan meddelande av direktiv i den av interpellanten angivna riktningen icke kan anses påkallat.» Jag vill, herr statsråd, tolka detta uttalande så, att när vi hava yrkesskickligt folk, som gå arbetslösa i det egna landet, det icke vidare skall inträffa, att arbete, som kan utföras här hemma, skall sändas ur landet för att bliva utfört.

Vidare anförde:

Herr **Sävström**: Herr talman! Då en viss del av arbetet med reparation av lokomotiv och järnvägsvagnar överlämnats till utländska verkstäder, och detta motiverats med bl. a. att det råder brist på duglig arbetspersonal, så vill det för en person, som står utom det hela som t. ex. jag men som är bosatt på en plats där staten har en gammal reparationsverkstad och där det finnes en fullt utbildad personal, som dagligen sysslar med reparation av dylika vagnar, förefalla egendomligt, att det då kan förekomma, att personalen vid en sådan verkstad ibland under långa tider under en dag i veckan får gå fullständigt arbetslös. Detta har inträffat vid den plats där jag är bosatt, nämligen i Bollnäs, och jag undrar, om ändå icke detta tyder på, att här föreligger någon brist i själva organisationen. Det har förekommit på den platsen en omläggning av verkstadsdriften från reparation av personvagnar och lok till reparation av godsvagnar. Den förstnämnda reparationen, den av lok och personvagnar, har överflyttats till Östersund, och i Bollnäs sysselsätter man sig för närvarande med reparation av endast godsvagnar. Men då inträffar det, att när man sedan härifrån sänder vad som skall vara behövt för att utföra reparationsarbetet i Bollnäs, så måste en del av detta först gå till Östersund för att sedan från Östersund vända tillbaka till Bollnäs, innan arbetarna kunna erhålla vad som i vissa fall erfordras. Jag har velat anföra detta för att vittna om, att det måtte ändock finnas vissa brister, som det borde vara angeläget för järnvägsstyrelsen att försöka avhjälpa.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Den ärade interpellanten har rätt när han säger, att det såsom normalt avsedda reparationsarbetet i viss mån är eftersatt. Så är verkligen förhållandet, och det är eftersatt i avvaktan på resultatet av inom statens järnvägar pågående rationaliseringsåtgärder. Att detta eftersättande i någon mån har ökat svårigheterna i nu ifrågavarande fall är uppenbart. Eftersättandet har ytterst haft sin grund i ekonomiska skäl. Den ärade interpellanten anmärkte vidare, att man kunnat taga in ifrågavarande vagnar successivt och att det då skulle blivit lättare att verkställa reparationen vid inhemska verkstäder. Så har emellertid icke kunnat ske. Man ville nämligen hava alla vagnarna nyrenoverade till instundande sommar. Hade man tagit in dem successivt, hade man också fått släppa ut dem successivt i trafik, och det avsedda ändamålet hade man icke vunnit. Beträffande svårigheten att anskaffa yrkesskickliga snickeriarbetare har generaldirektör Granholm för mig vitsordat, att han själv gjort ingående undersökningar om möjligheterna härför, men funnit att tillräckligt kvalificerad sådan personal icke stött att uppdriva. Givetvis bör och skall så mycket som möjligt av vagnreparationsarbetet utföras vid de inhemska verkstäderna. Detta har varit ett exceptionellt undantagsfall.

Med anledning av den ärade interpellantens yttrande, att det vore alldeles givet, att om en arbetare, som var arbetslös, finge veta, att ett visst arbete som erbjödes honom endast vore avsett för kort tid, han säkerligen icke skulle göra invändning mot, att han finge sluta, då detta tillfälliga arbete slutförts, vill jag först och främst anmärka, att arbetslöshet för yrkesskickliga arbetare icke fanns vid denna tid.

Beträffande åter de svårigheter, som kunna uppstå, om man anställer arbetare för en kort tid och sedan upphör att giva dem arbete, så ber jag att få erinra om vad som förekommit vid nu pågående av Svenska Järnvägsmannaförbundet för verkstadspersonalens räkning påyrkade förhandlingar om ökade förmåner för verkstadsarbetare. Därvid har från förbundet rests krav på, att varje arbetare, som efter genomgången provtjänstgöring på en månad visat sig lämplig, måtte efter högst tre månader blivit fast anställd och därefter erhålla alla de med en fast anställning förenade förmånerna. Från arbetarsidan betonades också samfällt, att tillfälliga anställningar borde upphöra och, såsom en talare uttryckte sig, man borde »ej göra verkstäderna till gästgivaregårdar».

Det synes sålunda som om järnvägsstyrelsens åtgärd att icke för ett tillfälligt behov antaga arbetare, även om sådana skulle hava funnits, vore överensstämmande med arbetarnas egna intentioner.

Herr **Lovén**: Herr talman! Med anledning av herr statsrådet nu gjorda yttrande vill jag till en början säga, att fördelningen av vagnar till verkstäderna spelar en stor roll. Kastar man in en mängd tredjeklassvagnar på en verkstad med många polersnickare och tapetserare, kan en del bliva utan arbete. Det är icke god ekonomi att låta en utlärare och yrkesskicklig polersnickare taga itu med godsvagnar, plankor och sådant arbete. Det är vad som brustit i organisationen. När man vet, hur mycket folk, hur många målare, tapetserare och polersnickare man vid en viss verkstad har, skall man, såvitt det är möjligt — och det är möjligt, ty det kan man — mata denna verkstad med omväxlande tredjeklass- samt första- och andraklassvagnar, så att alla, både målare, polersnickare och tapetserare hava jämnt arbete.

I vad herr statsrådet talade om det, som förekommit vid pågående underhandlingar med verkstadspersonalen, är det klart, att det icke är tilltalande, att man ryckvis får in en del nytt folk, som man sedan skickar tillbaka igen. Men när det skall göras en forcering på grund av utställningen, då alla vagnar skola vara putsade på en gång, så att man kan bjuda varje främling att åka i en ny

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

*Svar å  
interpellation.  
(Forts.)*

och fin vagn, tror jag, att verkstadspersonalen vid statens järnvägar lika gärna ser, att detta kan göras på de egna verkstäderna inom landet, när det finnes arbetslösa, som att det sker i utlandet. Det krav, som man från verkstadsarbetarhåll ställt, är, att skola de fortsätta att hava anställning vid statens järnvägar och äro de så behöfliga, att statens järnvägar behöver deras ytterst skickliga och specialiserade arbete, så böra de också hava de förmåner, som böra tillkomma denna personal som ordinarie.

### § 5.

*Svar å  
interpellation.*

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**, som på begäran erhöll ordet, anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr Sävström till mig framställt följande frågor:

1) Ämnar herr statsrådet vid innevarande riksdag framlägga förslag i syfte att bereda den vid statens järnvägar anställda icke-ordinarie personalen, som är tillförsäkrad tjänstepension, rätt till familjepension?

2) Kan det förväntas, att herr statsrådet inom den närmaste tiden framlägger förslag rörande tjänstepensionering av viss icke-ordinarie personal vid statens järnvägar, nämligen banarbetare och omlastare?

Vad interpellantens första fråga angår skulle den kunna besvaras endast med erinran om, att den grundlagsenligt fastställda normala propositionstiden redan utgått. Härutöver vill jag emellertid framhålla, att frågan om familjepensionering för icke-ordinarie personal ingår såsom led i ett föreliggande, mera omfattande spörsmål, som avser fastställande av nytt reglemente för statens järnvägars änke- och pupillkassa. Förslag till sådant reglemente framlades av kassans fullmäktige för Kungl. Maj:t genom en den 11 januari 1930 till kommunikationsdepartementet inkommen skrivelse. Samtidigt gjordes framställning om statsbidrag för säkerställande av vissa minimipensionsbelopp till efterlevande efter befattningshavare, vilka i och med det nya reglementets ikraftträdande skulle bliva delägare i kassan. Reglementsförslaget innefattar vittgående ändringar även i andra avseenden än dem, som sammanhånga med den ifrågasatta utsträckningen av familjepensionsrätten till icke-ordinarie personal. Efter remisser hava utlåtanden avgivits den 31 januari 1930 av järnvägsstyrelsen samt den 5 mars 1930 av försäkringsinspektionen. Därefter har ärendet den 8 mars 1930 remitterats till statskontoret, vars utlåtande ännu icke inkommit. Möjligen kunna ytterligare remisser i det svårösta ärendet bliva nödvändiga. Det har alltså icke varit möjligt att till riksdagen nu avlåta de framställningar i ärendet, som må erfordras. Rörande den tidpunkt, då ett avgörande beträffande nu berörda spörsmål kan komma till stånd, och om möjligheterna för en lösning av desamma på i huvudsak det sätt, som av kassans fullmäktige föreslagits, kan något uttalande ännu icke göras. I sakens nuvarande läge kan jag endast förklara, att ärendet — så snart erforderliga utlåtanden föreligga — kommer att upptagas till handläggning inom departementet, därvid självfallet får övervägas, vilka åtgärder som från Kungl. Maj:ts sida böra vidtagas.

Interpellantens andra fråga rör tjänstepensionering för två grupper av icke-ordinarie personal vid statens järnvägar. Denna fråga har i och för sig icke direkt samband med det nyss berörda ärendet om familjepensionering men sammanhänger så till vida indirekt med detsamma, som tjänstepensionsrätt för dessa grupper utgör en förutsättning för att befattningshavarna i fråga skola kunna vinna familjepensionsrätt, därest sådan rätt införes för annan icke-ordinarie personal.

Flertalet grupper av icke-ordinarie befattningshavare vid statens järnvägar äro redan tillförsäkrade tjänstepensionsrätt genom delaktighet i en enligt be-

slut av 1917 års riksdag inrättad särskild pensionskassa. De av interpellanten berörda personalgrupperna, banarbetare och omlastare, hava dock ännu icke blivit delaktiga av denna förmån. Att banarbetarna icke från början medtagits i pensionskassan, har sin orsak däri, att de tidigare icke ansetts äga stadigvarande anställning. Banavdelningens underhållsarbeten, varmed en stor del av ifrågavarande arbetare äro sysselsatta, pågå icke i samma omfattning året om. Emellertid måste vissa underhållsarbeten, om än i begränsad omfattning, utföras även vintertiden, och det har därför blivit nödvändigt att hålla en del banarbetare i arbete under hela året. Utgående från dessa förhållanden verkställde järnvägsstyrelsen genom utfärdande av nya allmänna bestämmelser rörande banarbetarna med hänsyn till deras anställning en uppdelning av desamma på tre grupper, nämligen stadigvarande arbetare, säsongarbetare och tillfälliga arbetare. Den förstnämnda gruppen omfattar sådana arbetare, som antagas för tillgodoseende av ett till synes bestående behov av arbetskraft året runt. Sedan denna uppdelning skett, gjorde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 20 december 1919 framställning om, att de stadigvarande banarbetarna, vilka i avseende på sin tjänsteställning ansåges vara fullt jämförliga med verkstads- och förrådsarbetare med stadigvarande anställning, måtte liksom sistnämnda arbetare tillförsäkras pensionsrätt enligt de i nyssnämnda pensionskassas reglemente fastställda grunderna för pensionering av viss arbetarpersonal. Samtidigt föreslog järnvägsstyrelsen pensionsrätt även för omlastarna.

Järnvägsstyrelsens ifrågavarande skrivelse överlämnades till kommunikationsverkens lönekommitté för att tagas i övervägande vid fullgörandet av kommitténs uppdrag att avgiva förslag i fråga om pensionering av viss statsanställd icke-ordinarie personal. I det betänkande, som kommittén i denna fråga avgav den 6 november 1922, förordade kommittén, att stadigvarande banarbetare och omlastare skulle komma i åtnjutande av rätt till pension enligt de grunder, vilka av kommittén föreslogos beträffande personal i extra ordinarie anställning.

Beredande av pensionsrätt åt ifrågavarande personalgrupper har därefter förutsatts i båda de förslag, vilka senare avgivits i fråga om pensionering av icke-ordinarie befattningshavare vid kommunikationsverken, nämligen *dels* i 1921 års pensionskommittés yttrande den 30 juni 1926 över kommunikationsverkens lönekommittés nyssnämnda betänkande — i vilket yttrande förslag framlades till lag angående rätt till tjänstepension för tjänstemän vid kommunikationsverken samt till kungörelse angående rätt till tjänstepension för till arbetarpersonal hänförliga anställningshavare vid nämnda verk — *dels ock* i ett av 1926 års pensionsutredning den 29 juni 1927 avgivet yttrande över de av pensionskommittén framlagda författningsförslagen. Nu omförmälda förslag hava emellertid ännu icke föranlett någon statsmakternas åtgärd.

Frågan om tjänstepensionsrätt för banarbetare och omlastare gjordes vid 1929 års riksdag till föremål för ett motionsvis framställt yrkande. Utåtanden över motionen införskaffades av bankoutskottet från järnvägsstyrelsen och statskontoret. Järnvägsstyrelsen anförde, att styrelsen — under förutsättning, att den i motionen ifrågasatta pensionsanordningen icke komme att avse andra än stadigvarande banarbetare och omlastare samt att dess genomförande skedde i nära anslutning till vad som nu gäller beträffande verkstads- och förrådsarbetare — ansåge sig hava skäl att tillstyrka, att en dylik anordning snart måtte komma till stånd. Styrelsen omnämnde i detta sammanhang, att för det dåvarande funnes omkring ett 100-tal stadigvarande banarbetare och omlastare, vilka på grund av ålder och sjukdom vore oförmögna till tjänstgöring men likväl fått kvarstå i tjänst med sjukavlöning i avvaktan på en lösning av pensioneringsfrågan. Statskontoret framhöll i sitt utlåtande, att då för Kungl. Maj:t funnes framlagda olika förslag, genom vilka

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

pensioneringen för här avsedd personal och med densamma jämförliga grupper av arbetare skulle bliva ordnad, spörsmålet om pensionering av nu ifrågasatt personal icke lämpligen borde utbrytas ur sitt naturliga sammanhang med andra dylika arbetargrupper pensionering.

För egen del förklarade sig bankoutskottet dela den i motionen uttalade uppfattningen om önskvärdheten av att pensionsförhållandena för ifrågasatt personal liksom även för andra grupper av icke-ordinarie anställningshavare i statens tjänst snarast möjligt bleve ordnade. Utskottet fann emellertid tillräckliga skäl icke föreligga att beträffande de i motionen närmast avsedda grupperna av anställningshavare tillstyrka ett provisoriskt ordnande av tjänstepensionsförhållandena utan avvaktan på en lösning av pensionsfrågan för icke-ordinarie personal i allmänhet i statens tjänst. Ett dylikt utbrytande av pensionsfrågan beträffande vissa personalgrupper syntes nämligen kunna medföra ett föregripande i vissa hänseenden av en blivande allmän lösning. Det ville också förefalla utskottet, som om en provisorisk pensionsanordning för ifrågasatt personal knappast kunde — med hänsyn särskilt till vad utskottet inhämtat rörande den sjukavlönning, som utginge till vissa av dem — anses så trängande, att en dylik anordning vore oundgängligen nödvändig. Utskottet hemställde på grund härav, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda. Detta blev även riksdagens beslut.

Såsom av denna redogörelse framgår, föreligger redan ett förslag enligt vilket tjänstepensionsrätt skulle beredas stadigvarande banarbetare och omlastare i samband med ordnandet av pensionsförhållandena i allmänhet för icke-ordinarie befattningshavare i statens tjänst. Detta förslag sammanhänger med vissa andra ifrågasatta, delvis genomgripande omdaningar på pensionsväsendets område, om vilka utredning senast verkställdes av 1926 års pensionsutredning. Med hänsyn härtill tala onekligen skäl för att pensionsfrågan för banarbetare och omlastare bringas till lösning först i det större sammanhang, i vilket denna fråga sålunda främst borde skärskådas. Ett fristående ordnande av denna detalj kan nämligen, såsom 1929 års riksdags bankoutskott framhållit, lätt medföra risk för ett föregripande av en blivande allmän lösning. Då nu de stora problemkomplexen om antagande av nya pensionslagar för statsförvaltningens skilda områden och därmed sammanhängande omdaningar inom pensionsväsendet av olika anledningar länge blivit undanskjutna och sannolikt icke komma att avgöras förrän efter den omläggning av lönesystemet, som måste bliva en följd av dyrtidstilläggens inräknande i de fasta lönerna, synes emellertid anledning föreligga till ett övervägande, huruvida icke en åtminstone provisorisk lösning av stadigvarande banarbetares och omlastares pensionsfråga skulle kunna genomföras utan avvaktan på prövning av hela det stora komplexet av pensionsärenden. Olika alternativ kunna härvid tänkas; vilken utväg som bör väljas, kan givetvis icke nu avgöras. Jag har för avsikt att vidtaga en undersökning härutinnan. Därast en provisorisk lösning kan vinnas, torde den sannolikt också kunna få sådan form, att därigenom även skulle öppnas möjlighet till införande av familjepensionsrätt för de avhandlade personalgrupperna, om och när sådan må komma att beredas för andra grupper av icke-ordinarie befattningshavare.

Under detta yttrande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Härefter yttrade

Herr **Sävström**: Herr talman! Då jag till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framställt frågan, huruvida man kunde förvän-

ta att vid innevarande riksdag emotse förslag om att bereda den icke ordinarie personalen rätt till familjepension, och herr statsrådet då svarat, att den frågan skulle kunna besvaras endast med en erinran om, att den grundlagsenligt fastställda normala propositionstiden redan utgått, så erinrar jag om en historia om en pojke, som icke ville gå i fortsättningsskolan. Skolrådet hemställde till länsstyrelsen om handräckning. Det blev ett ärende, som genom ett flertal vederbörande myndigheter passerade upp till Kungl. Maj:t och tillbaka igen på remiss. Slutligen, när Kungl. Maj:t efter fyra år skulle avgöra frågan, så sade Kungl. Maj:t, att när pojken numera fyllt 18 år och sålunda skolplikten hade upphört, så föranledde det icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Emellertid är det klart, att jag till herr statsrådet uttalar mitt tack för att herr statsrådet har behagat svara och behagat svara så utförligt, som han här har gjort.

Den första frågan, som gäller rätt för icke ordinarie personal vid statens järnvägar att kunna få familjepension, är icke ny för dagen. Den har varit föremål för riksdagens behandling sedan lång tid tillbaka. Det har väckts motioner, som behandlats i bankoutskottet. Åren 1919 och 1920 uttalade sig bankoutskottet i frågan. Detta återger bland annat ett uttalande av statskontoret, som yttrat sig i frågan och sagt, att på grund av att det finnes vissa grupper av statstjänare, som sakna rätt till både tjänste- och familjepension, så borde det tagas under övervägande att bereda alla icke ordinarie statstjänare, som hade mera fast anställning, rätt till tjänste- och familjepension.

Emellertid anförde utskottet, att frågan därom borde upptagas först sedan spørsmålet om pensionsväsendets centralisering hade bragts till sin lösning. Det var sålunda det, som på den tiden utgjorde skälet till, att man icke ville ingå i närmare prövning.

Nu säger herr statsrådet i det svar, som i dag har lämnats, att denna fråga ingår såsom ett led i ett mera omfattande spørsmål, som avser ett nytt reglemente för statens järnvägars änke- och pupillkassa. Ett sådant förslag föreligger nu från kommittén. Där säges det, att om kassan för sin del godtager förevarande befattningshavares önskan om anslutning till kassan, böra statsmakterna icke lägga hinder i vägen.

Nu ligger, såsom statsrådet anförde, reglementsförslaget på remiss hos statskontoret. Det har ännu icke hunnit yttra sig, så sent som ärendet inkommit, och det har sålunda icke hunnit avgiva något utlåtande. Jag skulle emellertid förmoda, att utlåtandet från statskontoret torde icke behöva dröja så länge. Vad jag däremot fruktar, är det uttalande, som har gjorts av järnvägsstyrelsen i dess motivering om ytterligare uppskov med hela frågan. Järnvägsstyrelsen säger nämligen, att frågan bör anstå, till dess den allmänna löneregleringen har genomförts och till dess dyrtidstilläggen inarbetats i de fasta lönerna. Som en följd därav förordas revidering av reglementsförslaget för änke- och pupillkassan.

Järnvägsmannaförbundets styrelse återigen anför, att en lönerglering icke medför några konsekvenser för kassan förrän efter det ny ändring av reglementet har företagits. I sin skrivelse till regeringen anför styrelsen de olika principer, som tillämpats vid 1907 och 1920 års lönergleringar. Så säger järnvägsmannaförbundets styrelse vidare: »Enligt vår mening underlättar reglementsförslaget en övergång till de högre familjepensionsunderlag, vilka bliva en följd av de högre löner, som uppkomma efter dyrtidstilläggens inarbetande i de fasta lönerna, för att familjepensionsunderlagen skola stå i samma relation till avlöningarna som nu är fallet. Kassans nu gällande reglemente pålägger nämligen icke delägare, vars pensionsunderlag förhöjts genom befördran eller lönerglering, några s. k. befodringsavgifter. Reglementsförslaget däremot reglerar den på dylikt sätt uppkomna högre belastningen för kassan, dels genom

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

att avgiftstiden utsträckes, dels ock genom reduktion i visst fall av de utgående pensionerna. Det bör dock erkännas, att detta spörsmål ur kassans synpunkt lika förmånligt regleras, därest de i reglementsförslaget upptagna principerna stadfästas först samtidigt med att de genom löneregleringen uppkomna nya lönerna få inverkan på familjepensionsunderlagen i samma proportion som nu är fallet, som om reglementsförfarandet nu genomföres.»

Emellertid är det så, att ett rätt stort antal av den personal, som det här är fråga om, nämligen verkstadspersonalen vid statens järnvägar, har en mycket lång anställningstid bakom sig i statens tjänst. Det är klart, att ju äldre de bliva, desto mera ökas också kostnaderna för deras pensionering. Många av dem få säkerligen ingen del av pensionerna, om frågan ytterligare fördröjes. Om det sålunda under den närmaste tiden icke åstadkommes någon lösning, så måste man ju försöka att leta efter orsaken härtill. Då är det klart, att när detta spörsmål ingår som ett led i en mycket större fråga, är det svårt att upptäcka, var den egentliga orsaken till dröjsmålet kan ligga. Det är klart, att en svår fråga tar sin tid, innan den får sin lösning. Men skulle det gå så, som järnvägsstyrelsen framhåller i sin motivering, att det kommer att dröja ytterligare några år, vill jag säga, att detta för denna arbetarpersonals vidkommande ser ganska mörkt ut. Lång tid har förflutit, sedan man första gången förde upp frågan. Nu, när man trodde, att förslaget stod inför sin lösning, anser järnvägsstyrelsen, att ännu behöves en lång tid, innan frågan kan få sin lösning. Då är det klart, att det finnes ingen annan utväg för personalen än att genom sina ombud till regeringen rikta en hemställan att snarast möjligt söka taga itu med detta spörsmål. Om den nuvarande kommunikationsministern, som jag ändå tror har intresse för denna fråga och allvarligt tar på dessa saker, vill göra något för detta spörsmål — förutsatt, att han får vara kvar på sin post — hoppas jag, att han också skall kunna verka i den riktningen, att denna fråga för den icke ordinarie personalens vidkommande må snarast möjligt erhålla sin lösning.

Den andra frågan, nämligen frågan om tjänstepension för banarbetare och omlastare, har även den varit föremål för behandling vid tidigare tillfällen. Av det svar, som herr statsrådet lämnade, framgick, att järnvägsstyrelsen redan 1919 gjort framställning om, att de mera stadigvarande banarbetarna och även omlastarna skulle erhålla pensionsrätt. Lönekommittén har också tillstyrkt en sådan anordning. Men då nu av redogörelsen framgår, att man förutsätter, att deras pensionsrätt skulle sammanhånga med omdaningar på pensionsväsendets område i överensstämmelse med 1926 års pensionsutredning, då är det klart, att då kan man hysa en allvarlig fruktan för, att även denna fråga på det sättet skjutes in i en större, och sålunda, att lösningen kommer att dröja en avsevärd tid framåt. Men då är att märka, att herr statsrådet i sitt svar här i dag säger, att han anser, att denna fråga, nämligen om pension för banarbetare och omlastare, skulle kunna brytas ut och att det således skulle kunna bliva en provisorisk lösning av frågan. Det svaret tycker jag ändå tyder på, att det finnes utsikt att inom rimlig tid få ett sådant förslag framlagt.

Jag skall icke vidare fördjupa mig i detta spörsmål. Jag vill emellertid till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet rikta en allvarlig vädjan att *så snart som möjligt* försöka att bringa denna fråga fram till riksdagen. Jag skulle vilja hoppas, att det kunde ske redan under nästkommande riksdag för de personalgrupper, som jag här talat om.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr **Hage**: Herr talman! Jag skulle icke ha begärt ordet i denna fråga, om jag icke fått den uppfattningen av herr kommunikationsministerns svar, att det väl skulle finnas möjlighet att provisoriskt ordna *banarbetarnas* och



*omlastarnas tjänstepensioneringsfråga* — så att förslag skulle kunna framläggas inom en någorlunda rimlig tid, kanske till nästa års riksdag — men att motsvarande möjlighet icke skulle föreligga beträffande *familjepensioneringen för den icke ordinarie personalen*. I det senare hänseendet förekom nämligen icke någon antydan i herr kommunikationsministerns svar om att man skulle kunna vänta någon framställning från regeringen. Detta gjorde på mig ett synnerligen beklämmande intryck, därför att herr kommunikationsministerns deklaration därigenom avviker icke så litet från den välvilja, som han gav uttryck åt vid den uppvaktning för honom, som jag för en tid sedan deltog i. Då fick jag intryck av, att han var inställd på att söka få fram även familjepensionsfrågan inom rimlig tid, men nu vill herr statsrådet icke ge några som helst antydningar härom. Detta är mycket tröstlöst, därför att frågan har förelagat alltsedan 1920, då den upptogs i form av en riksdagsskrivelse; riksdagen uttalade sig då på grund av en motion, som jag väckt, för att frågan inom rimlig tid skulle lösas. Och likväl vill man nu tio år senare icke ge något på hand i denna sak.

När det gäller familjepensionering, förhåller det sig ju dock så, att staten icke behöver satsa så stora summor, utan den åtgärd som skulle företagas på området borde gå ut på, att staten *auktoriserar* en kassa, som nybildas eller som kommer till stånd genom en reformering av en redan existerande familjepensioneringskassa. Staten skulle alltså undersöka, huruvida de bestämmelser, som komme att antagas för en sådan kassa, äro tillfredsställande ur delägarnas synpunkt, liksom den skulle livförsäkringstekniskt granska de ekonomiska kalkylerna för kassan. Härigenom skulle staten, så att säga, ge kassan sin auktoritet. Därutöver kunde man sedan tänka sig vissa mindre statsanslag för ändamålet. Vid sådant förhållande kan man säga, att genom statens underlåtenhet att medverka till en sådan kassas uppkomst förhindrar man, att en hel del befattningshavare påbörja ett inbetalande och fonderande av pensionsavgifter. Att man förhindrar detta mycket lofvärda uppsåt å befattningshavarnas sida, är väl oerhört beklagligt.

Fastställandet av bestämmelserna för kassan är icke en riksdagens sak utan en administrativ åtgärd, som skall företagas av Kungl. Maj:t, och frågan om ordnande av familjepensionering för statens icke ordinarie befattningshavare — särskilt befattningshavare vid statens järnvägar — kunde därför, föreställer jag mig, lösas genom något slags *provisorisk* anordning. Man kunde tänka sig, att då ändringen icke är möjlig att genomföra vid innevarande års riksdag, vederbörande kommunikationsminister under den närmaste tiden undersöker de framlagda ekonomiska kalkylerna och avgiver ett provisoriskt förslag, enligt vilket man beviljar ett visst anslag till en sådan kassa. Sedan riksdagen eventuellt fattat beslut i enlighet härmed, kunde så kommunikationsministern på administrativ väg avgöra frågorna om hurudant kassans reglemente skulle vara beskaffat.

Nu vet jag mycket väl, att det finns på en del ämbetsmannahåll den uppfattningen, att man icke bör göra någonting förrän det nya lönerglementet trätt i kraft, på vilket man kan grunda familjepensioneringen. Men antag, att förslag om detta reglemente icke kommer fram förrän vid 1932 års riksdag, och att man då icke hinner framlägga förslag om familjepensionering utan måste uppskjuta den saken till 1933 eller något annat år. Följden blir då, att en stor del av de gamla befattningshavarna, som nå upp över pensionsgränsen, icke komma i åtnjutande av familjepension. För övrigt minskas antalet betalningsår för en hel del av dessa på sådant sätt, att resultatet blir, antingen att de efterlevande få mycket små pensioner eller också att det statsanslag, som behöves för att vederbörande skola erhålla en någorlunda tillfredsställande pension, måste bli vida större.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Jag tror alltså, att herr kommunikationsministern skulle kunnat i detta avseende svara på samma sätt som han svarade rörande banarbetare och omlastare, nämligen att man bör kunna inrikta sig på att för åtminstone en del av befattningshavarna till nästa års riksdag framlägga ett *provisoriskt* förslag i ämnet. Förresten har denna fråga om familjepensionering blivit grundligt stött och blött. Det föreligger utarbetat ett förslag av en kommitté med kommandörkapten Lindstedt som ordförande, ett förslag som vilar på ganska långtgående undersökningar. Vidare föreligger ett förslag, som utarbetats inom statens järnvägars änke- och pupillkassa; i denna kommitté har jag och min vän Bäcklund deltagit — vi ha suttit där några år och sökt penetrera saken och avgivit ett ganska vidlyftigt utlåtande. Slutligen hörde jag i går att t. o. m. inom tullverket föreligger ett förslag utarbetat på samma område. Det finns alltså så oerhört mycket material, att saken kan sägas vara genomarbetad, varför möjlighet finnes att på grundval av detta material lägga fram ett väl motiverat förslag i frågan. Jag vill alltså sluta mitt anförande med att rikta den meningen till kommunikationsministern, att han om möjligt upptager denna fråga till behandling och framlägger ett provisoriskt förslag beträffande densamma.

### § 6.

Avgåvos två motioner, nämligen av:

herr *Andersson* i Rasjön *m. fl.*, nr 545, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 266, angående vissa åtgärder för mejerihanteringens och smörexportens befrämjande; samt

herrar *Lindgren* och *Persson* i Trången, nr 546, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 240, med förslag till lag om åtgärder mot vanartigt levnadssätt (vanartslag) m. m.

Nämnda motioner bordlades.

### § 7.

Föredrogos var för sig de på kammarens bord liggande motionerna; och hänvisades därvid

till jordbruksutskottet motionerna:

nr 539 av herr *Nordkvist*;

nr 540 av herr *Hedlund* i Häste;

nr 541 av herrar *Ljung* och *Månsson* i Erlandsro; samt

nr 542 av herr *Magnusson* i Skövde;

till särskilda utskottet motionen nr 543 av herr *Andersson* i Grimbo; samt

till statsutskottet motionen nr 544 av herr *Hansson* i Stockholm.

### § 8.

Andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtanden nr 7 och 8, som nu föredrogos, bordlades åter.

### § 9.

Interpellation.

Ordet lämnades härefter på begäran till herr *Vougt*, som anförde: Herr talman! Jag finner skäl föreligga att med kammarens medgivande till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet rikta en interpellation rörande herr statsrådets ställning till den politiska propaganda, för vilken våra skolor, företrädesvis läroverken, för närvarande utsätts från visst håll.

Det torde vara en allmän uppfattning, att en propaganda, som upptager politiska stridsfrågor, icke hör hemma i skolorna, där den är ägnad att borttaga tid från undervisningen, äventyra ett gott kamratskap och åstadkomma slitningar mellan skolan och hemmen. Det stora flertalet politiska riktningar torde som en självklar sak ha fogat sig efter detta, även om en förskjutning i detta avseende inträtt sedan Allmänna valmansförbundets avläggare bland ungdomen, det s. k. nationella ungdomsförbundet nått en viss omfattning. Denna riktning söker nämligen vinna gehör huvudsakligen vid skolor och universitet. Ifrågavarande förbunds verksamhet skall emellertid här icke upptagas till granskning utan min avsikt är fastmera att fästa uppmärksamheten på den politiska propaganda, som i samband med ivriga strävanden att införa militär drill bland läroverkens lärjungar utföres av landstomsrörelsen. Denna propaganda har under de senare åren allt mer intensifierats och dess förekomst har icke varit någon hemlighet för dem, som haft sin uppmärksamhet riktad på vad som förekommit. Då verksamheten utövats under relativt diskreta former, har det emellertid varit svårt att skapa en klar bild av vad som förehaves. På senare tid har icke samma aktsamhet iakttagits. Med vederbörligt stöd av vissa lärare och rektorer i vissa avseenden under sanktion av skolöverstyrelsen, har rörelsen växt och utvidgats i sådan omfattning att det numera icke är svårt att erhålla en ganska god bild av den. Då jag här framdrager några stickprov på de former denna propaganda ikläder sig, är syftet icke att ge någon uttömmande teckning av rörelsens omfattning utan fastmera att påvisa, huru som den politiska neutralitet, varunder landstomsrörelsen alltid velat framträda, icke längre upprätthålles, samt att läroverkens elever utsättas för en agitation, som i en av de stora politiska stridsfrågorna, försvarsfrågan, direkt anknutes till ett politiskt partis program. Samtidigt pågår en livlig verksamhet för att göra barnen förtrogna med bruket av stridsvapen. Den militärutbildning i skolorna, från vilken riksdagen sedan 1917 konsekvent tagit avstånd, har alltså på en bakväg på nytt införts.

Typiskt för de ogenerade former, varunder verksamheten bedrives, är följande, i sina huvudsakliga delar återgivna uttåg, som stod att läsa på anslags-tavlan i Malmö högre allmänna läroverk i september 1929:

»Malmö läroverks landstomskrets.

Kamrater:

- För 1) en effektiv försvarspropaganda,  
 2) en effektiv agitation för vår förening,  
 3) anskaffande av utrustning,  
 — — — — —  
 5) anordnande av nya kurser (bl. a. en kulsprute- eller kulgevärskurs),  
 6) en eventuell organisation av ridande avdelning,  
 — — — — —  
 8) hävdandet av vårt anseende som skolans mest aktiva förening — — —, fordras pengar och åter pengar. Anskaffa därför passiva medlemmar i din egen och föräldrarnas bekantskapskrets. Framhåll vilka svårigheter vi ha att kämpa med och till vilka ändamål vi behöva pengar. Medlemsavgift 5 kr. Malmö den 29 augusti 1929. S. H. (namn), L 4 C, ordförande. — Tecknings-listor erhållas genom klassrepresentanter.»

Avsikten att driva politisk propaganda uttalas här så tydligt, att icke något tvivel kan råda om den. Inom skolorna i Malmö arbetar emellertid även en »Malmö landstomsförenings ungdomsavdelning», som genom anslag, om vilka det konstaterats att de uppsats mot en rektors önskan sedan denne vägrat lämna sitt tillstånd, kallar ungdomarna till exercis eller »fälttjänst». I samma stad förekommer emellertid också, att militärer medelst anslag kalla

*Interpellation.* skolungdomen till vapenövningar. I mars innevarande år fanns på Allmänna läroverkets anslagstavla att läsa följande upprop:

»Landstormen.

Meddelande.

Landstormsövning med trupp äger rum söndagen den  $16/3$  30. Samling å Husarkasernen kl. 9.30 precis. Övningen kommer att omfatta bl. a. exercis, kommandoövning, befälsföring, organisation av patruller o. s. v.

Den därefter följande teoretiska övningen kommer att omfatta krigsspel med genomgång av en del viktiga saker angående ammunitionstjänst och förplägnadstjänst, ävensom exempel belysande de olika fordonen inom respektive förband. Övningen beräknas vara slutförd kl. 16.00. Ystad den  $11/3$  30. E. Barthner, löjtnant, genom Erland Camp, skolrepresentant.»

Vid en annan läroanstalt i Malmö, realläroverket, har det uppgivits, att den till landstormsföreningen anslutna ungdomsföreningen bildades hösten 1929 efter ett initiativ, som togs under pågående gymnastiklektion av gymnastikläraren (en officer), vilken underrättade sina elever om förefintligheten av ett landsstormsförbund i Sverige och gav dem anvisning om vart de skulle vända sig för att bli medlemmar. Minimiålder för medlemskap är 14 år. Övningarna äro fullt fältmässiga — med gevär, maskingevär, gasmasker, uniform, o. s. v. Rektorn vid ifrågavarande skola har i en intervju uttalat att han hölle »på största möjliga frihet i dylika frågor. Lika väl som man icke bör vägra anslag om nykterhetsföreningar eller liknande, så må anslag av här berörda slag vara tillåtna.» Något partitagande från skolans sida kunde rektor icke anse föreligga genom medgivandet om anslaget uppsättande.

Denna uppfattning är emellertid helt naturlig, då man tager i betraktande att kungl. skolöverstyrelsen håller en skyddande hand över denna barnbevärning och den till densamma anknutna försvarspropagandan. Sveriges landstormsföreningars Centralförbund har instiftat idrottsmärken, vilka utgå »såsom belöning för vissa militära färdigheter», och av vilka några även tilldelas ungdom i skolåldern. Enligt uppgift i förbundets tidskrift, Landstormsmannen, nr 9: 1929, har skolöverstyrelsen medgivit rektorerna rätt att på skolornas s. k. idrotts- och friluftsdagar befria eleverna från de under skolans kontroll utförda övningarna för att i stället låta dem deltaga i avläggandet av prov i »militära färdigheter». Det heter härom i ovannämnda nummer av Landstormsmannen:

»Centralförbundet gjorde hösten 1928 framställning hos Skolöverstyrelsen, att skolornas s. k. idrotts- och friluftsdagar måtte få i erforderlig omfattning disponeras för avläggande av prov till 'landstormens idrottsmärke' för ungdom, varjämte föreslogs, att de elever, som önskade disponera idrottsdag för träning för och avläggande av nämnda prov, skulle efter anmälan härom hos vederbörande rektor dagen efter sålunda använd idrottsdag avlämna intyg från ledaren (kontrollanten) av denna träning och dessa prov om deltagandet i desamma. Skolöverstyrelsen har nu förklarat att enligt dess mening rektor i anslutning till §§ 11 och 22 av 1928 års läroverksstadga ägde befogenhet att meddela lärjunge befrielse från deltagande i sådan idrotts- eller friluftsverksamhet, som föreskrives i § 20, under förutsättning att lärjunge i stället använder ifrågavarande tid till annan likartad verksamhet. Under sådana omständigheter synes det, förklarade Skolöverstyrelsen vidare, bero på vederbörande rektor att medgiva enskilda lärjungar den användning av skolornas idrotts och friluftsdagar, som Centralförbundet åsyftat.»

Genom detta medgivande har riksdagens sedan år 1917 konsekvent vidhållna mening, att militärövningar bland skolungdom icke böra förekomma, kring-

gått. I stället för att under de nämnda idrotts- och friluftsdagarna ägna sig åt ett fysiskt utvecklande idrottsliv få lärjungarna — befriade från lärares kontroll — övas i vapenbruk, drillas och exerceras på ett sätt, som icke inom skolan tillåtes.

Med hänvisning till det ovan anförda tillåter jag mig anhålla att få till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet rikta följande frågor:

Är det, enligt herr statsrådets mening, lämpligt att försvarspropaganda bedrivs i skolorna? Är herr statsrådet för sin del villig att av en dylik politisk frihet inom skolans värld draga de konsekvenserna att olika politiska partier från skolornas anslagstavlur få vädja till barnen — och genom dem till deras föräldrar — om anslutning till den ena eller den andra uppfattningen i försvarsfrågan?

Anser herr statsrådet, att Skolöverstyrelsens av mig anförda medgivande står i överensstämmelse med riksdagens vid upprepade tillfällen uttalade önskan, att militärvöningar icke böra förekomma bland skolungdom?

Är herr statsrådet beredd att draga de konsekvenserna, att även andra medborgargrupper opåtalat få bilda ungdomsformationer, som efter råd och lägenhet förses med vapen och övas i konsten att bruka dem i de syften, som dessa medborgargrupper finna vällovliga?

Om herr statsrådet besvarar dessa frågor nekande, vore jag tacksam för ett besked om de åtgärder, herr statsrådet är villig att vidtaga för att åstadkomma en rättelse i de här påtalade missförhållandena.

Ifrågavarande anhållan bordlades.

#### § 10.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 16, i anledning av väckt motion om åtgärder mot vår tids politiska maktlöshet, såvitt på grundlagarna ankommer; och

nr 20, i anledning av väckt motion om utredning rörande grundlagsändring för åstadkommande av en på folkets och representationens förtroende grundad stark regeringsmakt;

bankoutskottets

memorial nr 28, angående avskrivning av vissa osäkra fordringar vid riksbankens huvudkontor; och

utlåtande nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 13 § i lagen den 4 juni 1920 (nr 254) angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m.; samt

andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, med anledning av väckt motion angående åtgärder för främjande av en planmässig rationalisering av jordbrukets byggnadsverksamhet.

#### § 11.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 5.4 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.