

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1935.

Andra kammaren.

Nr 20.

Tisdagen den 19 mars.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 12 och den 13 innevarande mars.

§ 2.

Herr statsrådet *Leo* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 215, angående anslag till lånefonden för bostadsbyggande i städer och stadsliknande samhällen samt anslag till främjande av bostadsbyggande på landsbygden.

Denna proposition bordlades.

§ 3.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet *Leo*, som anförde: Herr talman! Med kammarens tillstånd har herr *Olofsson* i *Digernäs* till mig framställt följande frågor:

1. Vad är orsaken till det dröjsmål, som redan skett med regleringen av *Torrön*, och är det att från statsrådet förvänta någon raskare takt med nämnda reglering?

2. Har statsrådet några sympatier för de synpunkter, som i interpellationen framhållits, och om så är, vill statsrådet i fortsättningen påskynda sjöregleringsfrågan i *Jämtland*?

Till besvarande av de sålunda framställda frågorna vill jag meddela följande.

*Indalsälven* bildar mellan *Storsjön* och älvens utlopp i havet en sammanlagd fallhöjd av något över 292 meter. Emellertid försvåras i hög grad ett rationellt utnyttjande av vattenfallen i älven därav, att avrinningen i densamma betydligt växlar.

I syfte att åvägabringa ett rationellt utnyttjande av vattenkraften vidtogas under åtskilliga år bland ägarna av vattenfall i älven förarbeten för genomförande av en reglering av vattenföringen; även vattenfallsstyrelsen deltog för kronans vattenfall i älven i dessa arbeten. För verkställande av en utredning rörande en dylik reglering bildades år 1920 *Indalsälvens regleringsföretag* u. p. a., i vilket vattenfallsstyrelsen för kronans vattenfall ingick såsom medlem.

I skrivelse den 14 mars 1930 gjorde vattenfallsstyrelsen framställning om kronans deltagande i en ifrågasatt reglering av en av *Indalsälvens* källsjöar, *Torrön*, för vilken totalkostnaderna beräknades till 1,200,000 kronor, därav på kronans fallandelar 457,000 kronor. Vattenfallsstyrelsen hemställde därvid om bemyndigande att i huvudsak på de i ett vid dess skrivelse fogat förslag an-

Svar å  
interpellation.

*Svar å interpellation. (Forts.)*

givna grunder avsluta avtal med ägare av vattenfall i Indalsälven angående gemensam ansökan till vederbörande vattendomstol om tillstånd till sjön Torröns reglering.

Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet tillstyrkte (proposition den 14 mars 1930, nr 237), att vattenfallsstyrelsen skulle erhålla det sålunda begärda bemyndigandet. I samband härmed anförde departementschefen bl. a.: Enligt de föreslagna grunderna skulle kronan bli förpliktad att gälda sin andel i kostnaderna för regleringsföretagets utförande i den mån dess vattenfall i Indalsälven bleve utbyggda. Frågan om beredande av medel till bestridande av dessa kostnader torde alltså först i samband med äskande av medel för utbyggande av kronans vattenfall behöva underställas riksdagen. Då emellertid kronan genom att ingå avtal i fråga om deltagande i förevarande regleringsföretag skulle binda sig för framtida utgifter, torde riksdagens medgivande härtill böra inhämtas.

Kungl. Maj:ts i anslutning härtill framlagda proposition bifölls av riksdagen (skrivelse den 9 maj 1930, nr 192), varefter Kungl. Maj:t den 16 maj 1930 bemyndigade vattenfallsstyrelsen att för kronans räkning avsluta avtal rörande reglering av sjön Torrön i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som innefattades i förut omförmälda, av vattenfallsstyrelsen ingivna förslag till avtal i ämnet.

Efter det att Kungl. Maj:t lämnat berörda bemyndigande, träffades avtal med övriga intressenter och medverkan vid ifrågavarande regleringsföretag den 26 maj 1930. Detta avtal innebär, bl. a., förpliktelse för intressenterna att, i den mån de i framtiden utbygga sina vattenfall, efter vissa grunder delta i kostnaden för erforderliga anläggningar samt deras underhåll.

Enligt vad jag inhämtat, äger vattenfallsstyrelsen ännu icke på flera år möjlighet att tillgodogöra sig den nytta, som skulle uppkomma av ifrågavarande reglering, och styrelsen har på grund härav ansett sig sakna anledning att för sin del forcera ärendet. Därigenom att vattenfallsstyrelsens chef tillika är ordförande i Indalsälvens regleringsföretag har vattenfallsstyrelsen emellertid varit i tillfälle att följa frågans utveckling. Vattenfallsstyrelsen har därvid ansett sig kunna konstatera, att regleringsföretagets styrelse sökt göra allt vad i dess förmåga stått för att bedriva förarbetena så hastigt som möjligt, för att de intressenter i företaget, som hava behov av företagets snara genomförande och som därför hava att i första hand tillskjuta anläggningskostnaderna, skola få sina önskningar uppfyllda.

Rörande frågans nuvarande läge har generaldirektören Malm i egenskap av ordförande i regleringsföreningen meddelat bl. a. följande: »Redan den 11 juni 1930 ingavs av Indalsälvens regleringsförening ansökan till Mellanbyggdets vattendomstol angående tillstånd till reglering av Torrön.

Enligt vattendomstolens resolution den 27 i samma månad hänsköts frågan till särskild syneförrättning. Sedan synemän utsetts av vederbörande länsstyrelse, förrättades syngång den 8 september 1930. Trots att sökandeföreningen allt sedan gjort allt, vad som varit möjligt, för att påskynda synemännens arbete, ingavs synemännens utlåtande först den 16 juni 1934 till vederbörande vattendomstol.

Enligt meddelande lär vattendomstolens utslag i målet icke kunna förväntas förrän under instundande höst (1935). Möjligen kan provisoriskt byggnadstillstånd erhållas något tidigare, så att arbetena kunna påbörjas sommaren 1935, därest de närmast intresserade kraftföretagen så önska.»

Det nu anförda synes mig till fullo klarlägga orsaken till det uppkomna dröjsmålet med genomförandet av regleringen av sjön Torrön. Någon möjlighet för vederbörande departementschef att ernå en snabbare domstolsbehand-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

ling torde icke föreligga, och med hänsyn till de intressen, som sammanhånga med statens egen kraftdistributionsverksamhet, synes för övrigt för närvarande anledning härtill icke förefinnas.

Med vad sålunda anförts torde interpellantens första fråga få anses besvarad.

Med anledning av interpellantens andra fråga vill jag framhålla, att jag självfallet anser sjöregleringsfrågan i Jämtland i fortsättningen böra ägnas den uppmärksamhet, som med hänsyn till statens och överhuvud taget det allmännas intresse är påkallad.

## Härpå yttrade

Herr **Olofsson** i Digernäs: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få uttala mitt uppriktiga tack för det svar jag fått på min interpellation, men jag skall också be att i själva saken få säga några ord.

Denna fråga om reglering av Storsjön i Jämtland har både skriftligen och muntligen debatterats i en femtio års tid, och framställningar och utredningar hava gjorts. Jag har sett en utredning, som omfattade, huru många miljoner kubikmeter vatten, som skulle kunna besparas i Storsjön från sommaren till vintern. Jag har icke detta papper, men det var stora kvantiteter, och med reglering av källsjöarna till Storsjön skulle vattenmängden kunna besparas än ytterligare. Men fast denna fråga som sagt har varit på dagordningen många gånger, har det ändock icke kunnat bli något resultat, och det var först 1930, proposition framlades i riksdagen om att börja med källsjöarna och då först med Torrön, som ligger upp mot norska gränsen i Kalls socken.

Nu hör jag av svaret, att huvudsakliga anledningen till dröjsmålet med arbetet är att synenämnden där uppe har hållit på i fyra år för att kunna klara upp frågan med strandägarna. Det är ett dröjsmål, som jag tycker är alldeles över hövan, och skall man fortsätta i den takten med de övriga källsjöarna — det är åtskilliga, en fyra, fem stycken insjöar till som skola regleras — kommer det att dröja, innan man börjar med Storsjön. Kommer man så till Storsjön, som har så ofantligt många strandägare, så blir naturligtvis synförrättningarna där ofantligt besvärliga i jämförelse med dem vid Torrön. Torrön är en relativt liten sjö med mycket få strandägare, så att man undrar verkligen, varför synförrättningarna behövt taga fyra år för den sjön, och hur skall det då te sig i fortsättningen, när man kommer till Storsjön med dess, som jag nämnde, så många strandägare. Efter detta förhållande kan man knappast tänka sig, att Storsjön är färdig för reglering förrän om femtio år eller så, och det tycker jag drar alldeles för långt ut på tiden.

Nu säger vattenfallsstyrelsen, att det egentligen icke från statens sida är någon brådska med dessa regleringar. — Jag undrar det. Chefen för vattenfallsstyrelsen syftar måhända på det enda utbygge, som nu föreligger från statens sida, nämligen utbyggandet av Stadsforsen, som ligger i östra Jämtland. Det tar naturligtvis några år, innan den forsens är utbyggd, men det kan väl i alla händelser icke taga längre tid än utbyggandet av forsarna i Ragunda, som är ett ofantligt mycket större arbete, och som nu tycks bli färdigt på fem å sex år. Jag tycker då, att denna regleringsfråga icke alls borde uppskjutas, utan skulle påbörjas och fortsättas så, att man någon gång har det vattentillflöde till Indalsälven, som blir nödvändigt för alla dessa kraftstationer.

Jag har i min interpellation pekat på några siffror, som jag tagit ur 1930 års proposition, och dessa siffror visa, att 45 kubikmeter i sekunden är avrin-

*Svar å interpellation.* (Forts.)

ningen vid vanlig lågvattennivå från Storsjön ned till Indalsälven, och under vanlig högvattenmängd är det 900 kubikmeter i sekunden. Om man genom vattenreglering i Storsjön och sjöar där ovanför kunde utjämna detta till 423 kubikmeter i sekunden på hela året, vore det av oerhörd betydelse för alla de kraftstationer, som dels äro byggda och dels komma att byggas i Indalsälven. Det är så påtagligt, att regleringen av dessa sjöar har ett så ofantligt stort värde i framtiden och för de kraftstationer, som komma att anläggas i Indalsälven, så att jag tycker ett förhålande av denna regleringsfråga är detsamma som att kasta bort pengar. Jag förstår heller icke vattenfallsstyrelsens resonemang, att staten har egentligen icke så stort intresse, förrän man har börjat bygga ut några egna fall. Det är väl ändock så, att varje utbygge i Indalsälven får ett mycket större värde och kan bereda ofantligt mycket mera energi, elektrisk kraft, än som det nu är. Under vintertiden brukar det i regel vara så, att energimängden går åt mera än på sommaren, men här har man ett så relativt litet vattentillflöde under vintern, att en stor station får, kan man säga, stå så gott som stilla under vintern, i jämförelse med den kraftutveckling den kan göra under sommaren. Att utjämna detta och som sagt få en jämn vattentillgång under hela året måste hava ett ofantligt stort värde, och jag förstår som sagt icke, huru vattenfallsstyrelsen egentligen kan resonera på detta sätt, att den själv icke har så stort behov av en vattenreglering. Man kan väl tänka på andra kraftstationer, t. ex. på Krångedeforsarna, som det icke drar så värst länge om, innan de äro färdiga, och vilket mycket större värde den kraftstationen får genom denna reglering. Och så är det ju klart, att på samma gång som en så stor station kan utveckla en mycket större effektivitet, i samma mån har också staten fördelar av att beskatta de inkomster, som denna station och flera andra kunna hava genom att få en givande vattentillgång.

Jag har också i min interpellation framhållit, hurusom man kastar bort en massa pengar på vägbyggnader o. dyl. Det är en vägfråga, som ligger före, och planen för vägen är fastställd av K. B. i Jämtlands län. Det är där fråga om en dyrbar väg från Åre upp till Storlien, en väg, som egentligen blir en lyxväg. Jag är för min del övertygad om att Ortsbefolkningen inom de byar, där vägen skall gå, och där den kommer att gå alldeles i jämbredd med järnvägen, skulle vara fullt belåten, om den fick en ordentlig ödebygdsväg och sen fick underhåll till den i vägkassan. Folket där tror jag begär icke något mera, men här är det fråga om en lyxväg, som skulle kosta åtskilligt över en miljon kronor. Det är som sagt en konkurrensväg med järnvägen, som kommer att äta upp den trafik, som järnvägen egentligen bör hava. Att inrätta en sådan dyrbar väg är egentligen på många ställen alldeles orimligt. K. B. har som sagt fastställt den plan, som är uppgjord för vägen, men samtidigt besvarar sig järnvägsstyrelsen över detta vägföretag. Det är väl ganska orimligt, att den ena myndigheten skall draga åt ett håll och den andra åt ett annat. Det borde vara samarbete mellan länsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, så att man icke låter dem äta på varandra så att säga.

Ja, jag skulle ju kunna hava åtskilligt mera att säga. Det finns också ett annat krav rörande Storsjöns reglering, och det är att kunna förse Östersunds stad med rent vatten. Som det nu är genom att Frösöbron fick långa landfästen och Storsjön där så att säga blivit till stor del igenfylld, slammar det upp i utloppet, och Östersunds stad har redan måst flytta sitt vattenintag längre öster ut för att få något så när rent vatten. Men så småningom slammar det igen helt och hållet, vilket man ser redan nu. Jag minns bara, att så länge pålbron fanns, då frös det aldrig under bron i Östersundet, utan det var öppet vatten hela vintern. Nu fryser det igen, så fort det blir en smula kallt, det vittnar om att strömmen är alldeles för dålig, och så småningom slammar

*Svar å interpellation. (Forts.)*

det igen helt och hållet. Då har Östersunds stad att taga upp sitt eget kloakvatten, kan man säga. Vid västlig storm drives kloakvattnet österut och kommer, som sagt, troligen i framtiden så långt upp, som där vattenintaget nu är förlagt. Detta är en ganska stor fråga för Östersunds stads vidkommande, men skulle man göra en fördämning i Rödösundet och få en starkare ström förbi Östersund, då är den frågan ganska väl tillgodosedd.

Det är även andra frågor, som man kunde beröra i denna sak, men jag skall icke upptaga tiden längre. Jag ber i alla fall än en gång att få tacka herr statsrådet för svaret, och jag hoppas, att den som skall sköta kommunikationsdepartementet i fortsättningen skall intressera sig för denna sak. Det är en stor ekonomisk fråga, och det bör göras något så fort som det är möjligt. Det är efter min mening en ofantligt stor ekonomisk fråga, och den bör ju intressera var och en.

## § 4.

Herr talmannen gav härefter på begäran ånyo ordet till

*Svar å interpellation.*

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**, som yttrade: Herr talman! Med andra kammarens medgivande har herr Nyblom till mig framställt följande spörsmål:

1) Finnes det någon möjlighet att genom särskilda undantagsbestämmelser bibehålla vid deras förutvarande rättigheter de innehavare av länstrafiktillstånd, vilka erhållit dessa, innan de ändrade bestämmelserna i motorfordonsförordningen antogs?

2) Om detta är möjligt eller om någon annan utväg står till buds, har herr statsrådet då för avsikt att vidtaga några sådana åtgärder, som kunde förhjälpa här ifrågavarande lastbilsägare ur deras genom den nya motorfordonsförordningen uppkomna svårigheter?

Herr Nyblom har i motiveringen till sin interpellation anført, att de ändringar i motorfordonsförordningen, vilka trädde i kraft den 1 januari 1934, försatt ett flertal lastbilsägare, som utövade yrkesmässig godstrafik, i ett mycket svårt läge, och att många av dem torde hotas av ekonomisk ruin, därest icke ett ingripande från statsmakternas sida i syfte att bistå dem kunde komma till stånd. Ifrågavarande lastbilsägare hade, yttrar interpellanten vidare, innan den nya förordningen antogs, erhållit tillstånd till länstrafik, innebärande rätt för dem att efter å stationsorten mottagen beställning verkställa godsbefordran inom länet samt från vilken som helst plats inom länet till plats utom detsamma. De ändrade bestämmelserna hade tolkats på det sättet, att städerna inom ett länstrafikområde icke längre ansåges tillhöra området, och då innehavare av tillstånd till länstrafik enligt samma bestämmelser vid godstrafik icke finge avhämta gods utom länstrafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma, hade vissa olägenheter uppstått. Tidigare kunde exempelvis en innehavare av länstrafiktillstånd inom Södermanlands län med stationsort på landsbygden avhämta gods i Eskilstuna för transport till Stockholm, Göteborg eller annan ort liggande utanför Södermanlands län. Numera vore dylika körningar icke tillåtna.

Av det nu sagda framgår, att de ändringar i motorfordonsförordningen, som av interpellanten åsyftas, avse de vid 1933 års riksdag beslutade inskränkningarna i rätten att i yrkesmässig automobiltrafik befordra gods utom det egna trafikområdet.

Förslag till berörda ändringar framlades, som bekant, för riksdagen i Kungl. Maj:ts proposition nr 193 den 24 februari 1933, sedan frågan efter framställ-

*Svar å interpellation.* (Forts.)  
ning från riksdagens sida varit föremål för ingående utredning, bland annat genom 1932 års trafikutredning.

Beträffande innebörden av ifrågavarande ändringar må erinras följande:

I motorfordonsförordningen skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik, nämligen

*linjetrafik*, varifrån i detta sammanhang torde kunna bortses,

*stadstrafik*, varmed avses annan inom viss stad bedriven yrkesmässig trafik än linjetrafik, samt

*länstrafik*, vilken angives såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som ej är att hänföra till linje- eller stadstrafik.

Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, å vilken ort automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). För automobil, som brukas i stadstrafik, är staden stationsort.

Genom 1933 års ändringar har införts en ny bestämmelse av innehåll, att såsom stationsort för automobil, vilken brukas i länstrafik, ej får bestämmas stad, varest ej automobilen tillika brukas i stadstrafik. Denna nya bestämmelse skall emellertid ej tillämpas med avseende å sådana fall, där stad redan vid tiden för ändringarnas ikraftträdande var anvisad såsom stationsort för länstrafikbil, ehuru med densamma stadstrafik ej fick utövas i staden.

För automobil i stadstrafik utgöres trafikområdet av staden. Trafikområdet för automobil i länstrafik utgöres av länets landsbygd eller den del därav, som i tillståndet särskilt angivits. Någon ändring härutinnan torde ej hava skett genom 1933 års ändringar i motorfordonsförordningen, ehuru på grund av de inskränkningar i fråga om rätt för innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik att utföra godsbefordring utom trafikområdet, som år 1933 beslöt, trafikområdets omfattning fick skärpt betydelse.

Beträffande persontrafiken skedde år 1933 ingen saklig ändring i nu förevarande avseende. Däremot vidtogos ej oväsentliga inskränkningar beträffande godstrafiken i fråga om rätten till hämtning och returkörning. Sålunda får enligt nu gällande bestämmelser, i motsats till vad tidigare gällde, gods ej avhämtas å ort *utom* trafikområdet för befordran till *annan ort utom* trafikområdet. Däremot äger trafikutövaren fortfarande under förutsättning av vederbörlig beställning befordra gods från ort inom trafikområdet till vilken ort som helst, ävensom från ort utom trafikområdet avhämta gods för befordran till ort inom detsamma, dock att dylik hämtning vid en och samma färd får ske allenast å *en* ort. Beträffande returkörning av gods från ort utom trafikområdet har sådan begränsning skett, att automobil får tagas i anspråk för dylik körning allenast å den ort utom trafikområdet, där körningen från trafikområdet avslutats.

Beträffande motiveringen till de sålunda genomförda inskränkningarna torde det ej vara erforderligt att nu ingå på någon närmare redogörelse. Det torde vara tillräckligt att därutinnan hänvisa till Kungl. Maj:ts proposition i ämnet samt andra lagutskottets utlåtande i anledning av propositionen (nr 31/1933). Det må dock erinras, att riksdagen i samband med påkallande av den utredning, som legat till grund för Kungl. Maj:ts förslag i ämnet, kraftigt betonat nödvändigheten av åtgärder till reglering av den allt mera framträdande osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag, ett förhållande, som jämväl från trafikutövarnas egen sida framkallat krav på ändring i då gällande bestämmelser. Det förslag, som av Kungl. Maj:t framlades och av riksdagen i huvudsak antogs, innefattade ingen slutgiltig lösning av föreliggande problem, men avsåg att i avvaktan på de ytterligare utredningar, som 1932 års trafikutredning hade att verkställa, undanröja de mest påtagliga

*Svar å interpellation. (Forts.)*

olägenheter, som voro en följd av att då gällande lagstiftning på området i vissa avseenden torde fått en annan tolkning och innebörd, än som ursprungligen avsetts och som gjorde sig särskilt gällande beträffande den vidsträckta omfattning, i vilken hämtning och returkörning praktiserades. Genom de vidtagna begränsningarna av rätten härtill har man sökt komma därhän, att stads- respektive länstrafiken i överensstämmelse med vad som torde ligga i själva dessa begrepp huvudsakligen skall avse tillgodoseendet av trafikbehovet inom det egna trafikområdet.

Det är uppenbart, att åtskilliga lastbilsägare med trafiktillstånd genom de nya bestämmelserna förorsakats olägenheter i de fall de numera ej kunna utföra transporter, som de tidigare annars plägat ombesörja. Interpellanten framhåller i detta hänseende, att ett stort antal åkerirörelser torde hava startats och uppbygts på transporter av det slag, som nu ej längre äro tillåtna.

Även med allt beaktande av de svårigheter, vari enskilda trafikutövare sålunda kunna hava kommit, kan jag dock för min del ej tillstyrka, att i nuvarande läge särskilda undantagsbestämmelser utfärdas, som skulle komma att väsentligt minska verkningarna av den år 1933 genomförda ändringen. På grund av den återhållsamhet, som under de senaste åren från de tillståndsgivande myndigheternas sida torde iakttagits vid beviljandet av nya trafikrättigheter, lärer man kunna utgå från att det övervägande flertalet av nuvarande innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för godsbefordran erhållit dessa tillstånd redan före ikraftträdandet av de nu gällande bestämmelserna i ämnet. De ifrågasatta undantagsbestämmelserna skulle därigenom komma att få ett mycket vidsträckt tillämplighetsområde och i väsentlig mån förhindra den, låt vara i viss mån provisoriska reglering, man genom 1933 års beslut velat åstadkomma. Vidare bör givetvis största hänsyn tagas till det förhållandet, att den av riksdagen begärda utredningen rörande frågan om en reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken med hänsyn till konkurrensen med bl. a. järnvägarna nu föreligger i form av ett av 1932 års trafikutredning avgivet betänkande. Detta kommer att för yttrande utsändas till myndigheter och intresserade organisationer, varefter det är min förhoppning, att 1936 års riksdag skall bliva i tillfälle att taga slutlig ställning till detta lika betydelsefulla som svårösta spörsmål.

Interpellanten har närmare angivit vissa fall, då innehavare av länstrafiktillstånd för godsbefordran med stationsort på landsbygden drabbats av ifrågasvarande nya bestämmelser. I dessa fall hava trafikutövarna längre eller kortare tid före de nya bestämmelsernas ikraftträdande mer eller mindre regelmässigt utfört transporter från stad inom länet till ort utom detsamma och returfrakter därifrån, alltså transporter, som numera icke äro tillåtna för den, som innehar endast länstrafiktillstånd. Jag vill emellertid påpeka, att författningen icke lägger hinder för vederbörande att, därest de finna sitt företag och sin ekonomi beroende av dessa transporter, söka utverka tillstånd till trafik med sådan stationsort, att trafiken fortfarande blir möjlig. Jag bortser ingalunda från de svårigheter, som kunna förefinnas att erhålla dylika tillstånd, vilka väl kunna påräknas endast undantagsvis och under förutsättning att de ifrågasvarande trafikutövarnas automobiler fortfarande äro behövliga för att dylika transporter må kunna utföras i erforderlig omfattning, men å andra sidan är dock detta förfarande redan i något fall tillämpat.

Vidare anförde:

**Herr Nyblom:** Herr talman! Jag skall be att få framföra mitt tack till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för det svar, som

*Svar å interpellation. (Forts.)*

jag nu fått på min interpellation. Det är väl emellertid tyvärr så, att svaret knappast kommer att helt dämpa den oro, som förefinnes bland de berörda lastbilsägarna. Man har haft synnerligen stora bekymmer efter den 1 januari 1934, då den nya motorfordonsförordningen trädde i kraft. Många lastbilsägare hava sett sin åkerirörelse hotad och hela sin ekonomiska ställning undergrävd. Det är klart, att man känner sig orolig på det hållet, och att man försöker finna de vägar, som möjligen skulle kunna leda ut ur den beträngda situationen.

Enligt herr statsrådet skulle 1933 års motorfordonsförordning vara ett led i strävandena att reglera konkurrensen mellan olika trafikföretag, och då huvudsakligen järnvägarna och lastbilarna. Nu undrar jag, om man icke kan konstatera, att dessa regleringsåtgärder något väl ensidigt kommit att rikta sig mot den ena parten. Om man här skall reglera ett konkurrensförhållande, så är det väl icke riktigt, att denna reglering sker på det sättet, att den ena partens möjligheter att överhuvud existera alldeles undergrävas. Jag känner mig nästan övertygad om, att många av riksdagens ledamöter år 1933 icke voro fullt på det klara med, vilken innebörd och vilken betydelse, som bestämmelserna i motorfordonsförordningen skulle komma att få, och att man därför också i rätt stora kretsar har stått något överraskad inför den utveckling, som här visat sig. Man är även inom lastbilsåkerikretsar nu ganska orolig inför framtiden, därför att man sett 1932 års trafikutrednings i dagarna offentliggjorda betänkande, enligt vilket man skulle stå inför utsikten av ytterligare begränsning av lastbilarnas arbetsområde. Det har där föreslagits en sådan begränsning, att åkarna endast skulle få hålla sig inom tremils- eller högst femmilsområden med möjlighet att i vissa fall kunna begära fjärrtrafikstillstånd. Man har kunnat förmärka, hurusom detta betänkande har alstrat den största oro ute bland våra lastbilsåkeriägare. Detta har tagit sig uttryck såväl i möten och resolutioner som i artiklar i deras fackpress. Givetvis är denna djupa oro mycket förklarlig, och man får hoppas, att den icke skall vara alldeles berättigad, utan att det ändå skall kunna finnas någon utsikt för dessa bilägare att hävda sin ställning som lojala näringsutövare.

Herr statsrådet meddelade nu, att 1933 års motorfordonsförordning fick i det syfte, som den antogs, nämligen som en reglerande åtgärd mellan lastbilar och järnvägar, icke betraktas som en slutgiltig lösning, utan herr statsrådet hade för avsikt att 1936 framlägga för riksdagen sådana förslag, som skulle komplettera vad man 1933 beslutat. Det är då min och många andras förhoppning, att denna lagkomplettering blir av den karaktär, att man icke får en så ensidig inriktning av de reglerande åtgärderna för konkurrensen mellan järnvägar och bilar, att lastbilsägarna skola känna sig styvmoderligt behandlade eller behandlade på ett sådant sätt, att de icke skulle vara att betrakta som lojala näringsutövare. Jag tror, att man, såsom också herr statsrådet gjort vid upprepade tillfällen i offentliga föredrag och eljest, får gå ut ifrån, att biltrafiken har en stor samhällelig uppgift att fylla, och att man därför får se till, att alla dessa företag, som syssla med lastbilstrafik, kunna existera, och att icke svårigheterna för dem bliva alltför stora eller oöverkomliga. Jag undrar, om man icke skulle kunna finna en medelväg mellan järnvägar och lastbilar, så att dessa båda utomordentliga trafikföretag icke skulle behöva stå i ett oöverkomligt konkurrensförhållande till varandra. I varje fall kan det anses vara lika angeläget att upprätthålla lastbilstrafiken, som det är angeläget att upprätthålla våra järnvägar och järnvägsdriften.

Herr statsrådet beaktar gärna de svårigheter, som 1933 års motorfordonsförordning medför för den grupp näringsutövare, som det här är fråga om, men herr statsrådet anser det icke lämpligt, att man nu stadgar några undan-



*Svar å interpellation. (Forts.)*

tagsbestämmelser, som skulle kunna innebära, att dessa lastbilsägare finge en möjlighet att bedriva sin trafik i ungefär samma omfattning och under samma förutsättningar som före den 1 januari 1934. Såvitt jag kan förstå öppnar sig emellertid en liten möjlighet härtill, om jag tolkade herr statsrådets anförande rätt i de sista orden av interpellationssvaret. Herr statsrådet anförde nämligen, att författningen icke lägger hinder i vägen för vederbörande att, därest de finna sitt företag och sin ekonomi beroende av dessa transporter, söka utverka tillstånd till trafik med sådan stationsort, att trafiken fortfarande blir möjlig. Statsrådet bortser ingalunda från de svårigheter, som kunna förefinnas att erhålla dylika tillstånd, vilka han anser kunna påräknas endast undantagsvis och under förutsättning, att de ifrågavarande trafikutövarnas automobilerna fortfarande äro behöfliga för att dylika transporter må kunna utföras i erforderlig omfattning, men å andra sidan förklarade statsrådet dock detta förfarande redan i något fall tillämpat. Jag vet ju icke med säkerhet, huru jag vågar uttolka detta, men kanske det får tolkas på det sättet, att de trafikbilägare, som hava länstrafiktillstånd, även skulle kunna söka tillstånd till stadstrafik och därmed även kunna komma över de svårigheter, som nu trycka dem. Det är emellertid antagligen på det sättet, som herr statsrådet här framhållit, att vissa svårigheter skulle komma att ställas av vederbörande myndigheter, då det gäller att bevilja dylika tillstånd. Men det förefinnes väl alltid den utvägen att överklaga hos Kungl. Maj:t, och då får man ju från trafikbilägarnas sida hoppas på den välvilliga bedömning och behandling av dessa besvärsmål, som man kan göra anspråk på från det hållet med hänsyn till behovet från deras sida att få en rättelse till stånd.

Jag vill slutligen poängtera vikten av att all hänsyn toges till lastbilstrafiken och lastbilsåkarna. Det är ovillkorligen ett behov för landet, att man har denna lastbilstrafik. Skulle den mycket starka begränsning komma till stånd, som även är föreslagen i trafikutredningens nu offentligtgjorda betänkande, så betyder det helt enkelt, att man slår ihjäl lastbilsåkeriet. Många av dem, som nu försörja sig av detta, komma då att stå utan försörjningsmöjligheter och komma att bli tvungna avskeda en hel del av sina arbetare. Lastbilsåkeriet är givetvis en fullt lovlig näringsgren, och den bör icke omgärdas med sådana bestämmelser, som ruinera företagen. Å andra sidan få naturligtvis även järnvägarna finna sig i att det bryter fram ett nytt kommunikationsmedel, som bjuder konkurrens och kanske i viss mån en hård konkurrens. Men det gäller då från järnvägarnas sida att öva den anpassning, som kan vara nödvändig mellan konkurrerande företag.

Vad man här begär från lastbilsåkarnas sida är alltså, kort sagt, att få en med andra trafikföretag likvärdig ställning.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Vad beträffar frågan om innehållet i ett blivande förslag till reglering av trafiken här i landet, så kan jag av naturliga skäl därom icke uttala mig. Jag vill beträffande den frågan endast säga, att jag utgår från som någonting alldeles självklart, att vem det än blir, som kommer att framlägga ett förslag till reglering av vår trafik, så skall han därvid utgå från ingenting annat än vad det allmänna bästa och det allmänna trafikbehovet kräver. Jag utgår även ifrån, att om det därvid skulle visa sig, att man behöver krympa ihop trafikapparaten, sådan den nu har utvecklats sig, så skall det kunna ske under sådana former, att de enskilda individerna komme att bli skonade så mycket, som det överhuvud är möjligt.

Jag vill utöver det nu sagda endast rätta ett litet missförstånd, som den ärade interpellanten i sitt anförande tycktes göra sig skyldig till. Han talade

*Svar å interpellation.* (Forts.)

nämligen ett par gånger om den trafikreglering, som skedde 1933 genom det då framlagda och av riksdagen antagna förslaget, och han betecknade den såsom ensidigt riktad emot lastbilarna till järnvägarnas förmån. Överhuvud taget föreföll det mig, som om den ärade interpellanten hade den uppfattningen, att det stora problemet allt fortfarande vore frågan om, hur man skall avväga trafiken mellan järnvägar och lastbilar. Jag vill emellertid säga, att den provisoriska reglering eller reform på detta område, som genomfördes 1933, ingalunda uteslutande eller ens huvudsakligen avsåg att reglera förhållandet mellan lastbilstrafiken och järnvägstrafiken, utan att den till sin övervägande del avsåg att reglera förhållandet inom lastbilstrafiken själv. Detta framgår, såsom jag tror, också av mitt svar på interpellationen, däri jag framhåller, hurusom det system, som har utvecklats sig i fråga om rätten till hämtning och returkörning, knappast stod i överensstämmelse med den uppfattning, som nog från början föresvävat lagstiftarna, då de fastställde sina bestämmelser på detta område. Detta system hade utvecklats sig därhän, att en lastbil exempelvis ifrån Malmö kunde ligga och kryssa som en fribytare ute i hela landet och taga frakter vart som helst och ibland till vilka priser som helst — eftersom han ändå »skulle vägen fram», som man sade — och därigenom tog frakter ifrån de lastbilägare, som befunno sig på orten i fråga och pressade ned priserna för dessa under vad som kunde anses rimligt och skäligt. Det rådde faktiskt på detta område ett fullständigt kaos; och jag tror, att det var till fördel icke minst för lastbilägarna själva, att de fingo litet bättre ordnade förhållanden därvidlag. Det är visserligen sant, att ett antal lastbilägare därvid råkade i vissa svårigheter, då de icke kunde upprätthålla trafiken på det gamla sättet. Antalet av dessa är emellertid försvinnande litet jämfört med det stora antal lastbilägare, som fingo förhållandena bättre ordnade än förut.

Jag vill också säga, att jag tror, att då vi nu i viss utsträckning skola försöka åstadkomma litet drägligare förhållanden på detta område, komma vi att i minst lika hög grad möta problem i fråga om avvägningen de olika lastbilägarna emellan som i fråga om avvägningen lastbilar och järnvägar emellan. Jag har den allmänna uppfattningen, att lastbilstrafiken numera i det närmaste tagit ifrån järnvägarna vad den överhuvud taget kunnat och kan taga, åtminstone med den utveckling, som automobiltrafiken för närvarande har. Det är klart, att om vi få helt andra, nu okända typer av bilar och mycket bredare och kraftigare vägar än vi för närvarande ha i landet, bilarna kunna ta ännu en god del av trafiken från järnvägarna och beröva dessa även exempelvis en del av den tunga masstransport, som järnvägarna för närvarande ensamma kunna utföra. Men med den utveckling bilismen nu har tror jag, att bilarna för närvarande i det närmaste tagit ifrån järnvägarna vad de kunna ta. Emellan de båda stormakterna, automobiler och järnvägar, råder ingalunda samma konkurrens, som bara för några år sedan var tillfinnandes. I detta avseende ha förhållandena i viss mån stabiliserat sig. Men inom lastbilägarnas egna leder råder för närvarande en fruktansvärd konkurrens. De bekymmer, jag för min del mest får höra, komma från lastbilägarna och gälla frågan, hur man skall kunna åstadkomma ordnade förhållanden inom den stora lastbilägarekåren, så att de enskilda näringsutövarna kunna — såsom herr Nyblom sade — få en förtjänst som de kunna leva på och utföra sin gärning utan den hets och det jäkt, som för närvarande råder inom denna yrkesgren.

Herr andre vice talmannen **Jeppsson**: Herr talman! Av herr Nybloms anförande ävensom av de tvenne inläggen av herr statsrådet och chefen för kom-

*Svar å interpellation.* (Forts.)

munikationsdepartementet finner jag mig föranlåten att begära ordet i denna debatt.

Denna fråga har ju sin grund uti de olägenheter — jag vågar härvidlag använda det uttrycket — som blivit en följd av 1933 års ändringar i motorfordonsförordningen. Det torde då böra bringas i åtanke, hur dessa ändringar kommo till. 1932 års trafikutredning hade ju till en av sina uppgifter att försöka få till stånd en omformulering av § 25 i motorfordonsförordningen eller den paragraf, som denna debatt närmast rör. Utredningen framlade också ett förslag i detta hänseende, men förslaget blev i grund underkänt av Kungl. Maj:t eller rättare sagt chefen för kommunikationsdepartementet, och ett annat inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag förelades sedan riksdagen. Detta föranledde, att när ärendet behandlades i riksdagen, begärdes ordet av en av trafikutredningens ledamöter, som då hade möjlighet att göra sin stämma hörd, och han yttrade: »Jag vill emellertid som mitt omdöme säga, att § 25, sådan den blivit formulerad i det föreliggande förslaget, kommer att åstadkomma ännu mera trassel, praktiska olägenheter och svårigheter, än vad paragrafen i sin nuvarande formulering gjort.» Han har enligt mitt förmenande blivit över hövan sannspädd. En annan ledamot av denna kammare yttrade vid samma tillfälle om samma sak, »att vad man vinner genom de föreslagna åtgärderna innebär bra litet av fördelar men oerhört mycken byråkrati». Detta sista sammanfaller ju också med vad den förut av mig citerade talaren anförde. Jag får därför verkligen beklaga, när nu statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, om jag uppfattade honom riktigt, säger, att han för närvarande icke vill vara med om att minska verkningarna av 1933 års inskränkningar. Dessa inskränkningar få sålunda enligt statsrådets mening stå kvar, till dess Kungl. Maj:t och riksdagen ta ställning till 1932 års trafikutrednings förslag i dess helhet, vilket förslag ju som bekant framlagts nu i dagarna. Om detta sistnämnda förslag skall jag för närvarande icke yttra mig; det finns ju ingen anledning därtill, och jag har själv icke tagit annan del av förslaget än ett tidningsreferat av det samma, som jag helt nyss läst. Av detta referat att döma föreligger emellertid all anledning för riksdagen att bättre se upp vid behandlingen av dessa förslag, än vad riksdagen gjorde vid behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag 1933. Ty det, herr talman, skulle jag dock vilja säga, att de ändringar i motorfordonsförordningen, som vidtogos år 1933, medförde förhållanden, som jag bra nog skulle kunna likna vid medeltida skråförhållanden och med dem följande olägenheter. Det behövs visserligen en ordning på detta område, och statsrådet nämnde om det kaos, som härvidlag rådde, innan man vidtog dessa ändringar. Men om det förefanns ett visst kaos förut, skall man därför icke gå till en ny ytterlighet, så att man inskränker verksamheten i fråga icke bara till skada för många lastbilägare utan även till skada icke minst för den stora allmänheten.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Jag vet icke, om herr andre vice talmannen deltog i debatten 1933, då de nu av honom klandrade reformerna genomfördes. I varje fall förefaller det mig vara litet sent att nu återupptaga debatten om denna fråga. Då emellertid herr andre vice talmannen nu gör detta efter två års väntan, undrar jag, om det icke hade varit lämpligt, då han förebrår mig för att jag i vissa delar avvikit från 1932 års trafikutrednings förslag, att han också nämnt något om vari detta förslag bestod och om de nackdelar, som även detta förslag skulle ha medfört. Vi vågde naturligtvis år 1933 mycket noga de olika förslagen emot varandra. Att jag för min del stannade vid att icke biträda 1932 års

*Svar å interpellation. (Forts.)*

trafikutrednings förslag, berodde bland annat därpå, för att nu nämna bara en enda detalj, att trafikutredningen uti sitt förslag hade formulerat sådana bestämmelser beträffande trafikillståndets omfattning och betydelse, att man likställde vilken liten ort på landsbygden som helst med vilken som helst utav våra städer. En trafikutövare uti vilken liten by eller vilken liten plats som helst, där han hade sin stationsort, skulle endast få rättighet utföra sådana körningar, som beställts av honom på stationsorten, d. v. s. just på den lilla fläck, där han var mantalsskriven, och han fick taga returkörningar endast i riktning mot stationsorten. Det var visserligen formellt samma rätt för honom som för en lastbilägare i Stockholm att ta upp beställning på och till stationsorten, men en rätt som naturligtvis i realiteten medförde en ofantlig skillnad till nackdel för mannen på landsbygden.

Då herr andre vice talmannen sedan talade om de förskräckliga förhållanden, som skulle ha blivit en följd av 1933 års ändringar i motorfordonsförordningen, så skulle det vara bra intressant att få höra några exempel på sådana verkningar, även om jag tidigare hört många sådana exempel och ingalunda förnekar att de förekommit. Men, som jag redan sagt i mitt föregående yttrande, inskränka sig olägenheterna till ett litet fåtal trafikutövare jämfört med det stora antal trafikutövare, som haft fördel av bestämmelserna i fråga. Jag gratulerar för övrigt den departementschef, som kan lägga fram ett förslag till trafikens ordnande här i landet, vilket gör alla belåtna. Jag tror, att man får vara nöjd, om man kan få fram ett förslag, med vilket huvudparten av vederbörande intressenter är belåten.

Nu vill jag här, för att icke debatten eventuellt skall råka på avvägar, skjuta in, att det nog råder ett mycket stort missnöje även ibland flertalet lastbilägare. Men om man undersöker orsakerna till detta missnöje, finner man, att det ingalunda riktar sig emot de nu ifrågavarande bestämmelserna utan emot vad man kallar »trakasserier» från ordningsmaktens och myndigheternas sida. Om vi emellertid undersöka, vilka dessa trakasserier äro, finna vi, att de äro åtal för överskriden hastighet eller för överskridande av bestämmelserna angående högsta hjultryck, d. v. s. största last, och för andra dylika förseelser mot motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan. Jag medger gärna, att både motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan innehålla en mångfald bestämmelser, som trafikutövarna i ordningens och trafiksäkerhetens intresse få lov att iakttaga och rätta sig efter, och att det kan vara besvärligt nog för dem att alltid göra detta. Men om de nu bryta mot dessa bestämmelser eller någon av dem, få de också finna sig i att bli efterhållna för detta.

Herr Eriksson i Falun: Herr talman! Mina herrar! Jag skall be att få säga några ord i denna fråga, och jag gör det därför att jag har någon erfarenhet av de svårigheter, som föreligga, när det gäller att reglera automobiltrafiken.

För närvarande är det faktiskt så, att de besvärligaste ärenden, som en länsstyrelse har att handlägga, just äro trafikmålen. Därvidlag är det många och olikartade synpunkter, som länsstyrelsen har att ta hänsyn till, och många olika intressen, som göra sig gällande. Länsstyrelserna ha en allmän riktlinje att gå efter, nämligen vad det allmänna trafikbehovet kräver, som herr Nyblom sade. Jag gratulerar herr Nyblom. Om han skulle besluta i en länsstyrelse under ett kvartal, skulle det gå runt i huvudet på honom, då det gällde att avgöra, vad som är ett allmänt trafikbehov eller icke. Jag skall ta ett exempel, som herr Nyblom bör förstå, och som gör sig gällande särskilt i Norrland och Dalarna, där det finns en del större skogsägare, som önska få sina

*Svar å interpellation. (Forts.)*

skogskörslor utförda med bil i stället för med hästar. De framhålla, att de få timmerkörningen billigast utförd på det sättet. Är detta ett allmänt trafikbehov? Jag är icke så säker på den saken. Man har sagt, att det är ett trängande trafikbehov att kunna få nya trafiktillstånd till så många bilar som möjligt för skogskörslor. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har vägrat lämna en del begärda trafikrättigheter och ordnat trafikfrågan med anskaffande av bilar från andra delar av länet. Vi ha vidare alla dessa mjölkskjutsar, som erbjuda ett svårlöst problem. Vi fingo ett prejudikat för ett par år sidan, vilket innebar, att firmakörningen skulle falla under lagens bestämmelser om trafik-tillstånd. Det hade den icke gjort förut. Därmed fingo vi detta problem i fråga om mjölkskjutsarna. Det har gått att ordna saken något så när. Man har givit personer, som tidigare haft mjölkkörning, trafikrättigheter men med den inskränkningen, att de endast skulle få frakta mjölk, då det ju fanns tillräckligt med bilar förut för den övriga trafiken. Därmed lät man sig nöja till en början, men så kom man med begäran om att få utsträckta trafikrättigheter och förebar som skäl härför, att man inte kunde reda sig med enbart mjölkkörning. Men det finns ytterligare önskemål för dessa transporter. Jordbrukarna vilja nämligen utlämna dessa körslor på entreprenad. Vad är härvidlag »allmänt trafikbehov»? Skall den som bjuder lägst ha trafiktillstånd, även om behov av flera trafiktillstånd icke föreligger. Jag menar, att det reser sig besvärliga problem, när det gäller att avgöra vad som är ett allmänt trafikbehov.

Jag skall här icke yttra mig om trafikutredningens förslag till nya bestämmelser i här ifrågavarande hänseende. Den tiden kommer, när man får yttra sig om förslaget i den delen. Jag tycker emellertid, att man inte skall vara så tvärsäker och kritisera ned förslaget, innan man noga övervägt hur dess bestämmelser komma att verka.

För övrigt synes det mig, att numera den värsta striden mellan biltrafiken och järnvägstrafiken kämpats ut. Jag menar därmed, att lastbilarna i stort sett torde ha tagit hand om den trafik, som de kunna ta hand om. Nu börjar emellertid en allt intensivare kamp mellan lastbilägarna inbördes. Den saken kan endast ordnas på det sättet, att länsstyrelserna vägra utlämna nya rättigheter, och dylika rättigheter utdelas numera mycket sparsamt. Härvidlag möter emellertid ett förhållande, som måhända är ännu svårare att ordna. En person, som har en mindre lastbil, vilken lastar lät mig säga 1,000 å 1,500 kg., begär att få utbyta denna bil mot en annan med två- eller tredubbel lastförmåga. Med den större bilen åter han ut dem som ha mindre bilar. Vad skall man då göra? Skall man säga nej till köparen av den nya lastbilen, som kan köra för ett billigare pris, eller skall man ge honom tillståndet? Här möta problem, som äro vanskliga och svåra att komma till rätta med. Den ena gruppen efter den andra säger, att vi småföretagare konkurreras ut av dem, som äro kapitalstarkare, och som därför kunna skaffa sig allt större bilar. Här uppstår alltså en strid inom lastbilägargruppen själv.

Sedan skulle jag be att få säga ett ord om långtrafiken. Om den kommer allmänheten att säga, att det är ett trafikbehov att ha biltrafik i stället för järnvägstrafik. Kan en affärsman pruta ett eller två öre per kilo på frakten för en vara, gör han det gärna, även om järnvägarna skulle gå under. Detta gör att vi ha dessa oerhört långa biltransporter av varor, som jag för min del inte kan förstå nyttan med. Jag vill säga detta till försvar för järnvägarnas hållning.

Jag kan icke riktigt inse, hur man skall komma till rätta med dessa frågor. Vi ha råkat in i ett sådant kaos, att jag icke förstår, hur man med nya förordningar skall kunna ordna det hela. Faktum är, att vi för närvarande ha en

*Svar å interpellation. (Forts.)*

alltför stor bilpark här i landet. Det är därpå det hela hänger. Under de första åren av bilarnas tillvaro kunde alla få trafik tillstånd; det var rakt ingen svårighet att få dylikt tillstånd. Det var ingen som tänkte på följderna, och länsstyrelserna lämnade ut tillstånd utan vidare, och alla som voro välfredade fingo tillstånd. Bilarna hade på den tiden ringa lastförmåga, men när de gamla bilarna blevo utslitna, köpte man sig nya, som kanske hade två eller tre gånger så stor lastförmåga. Om man tar detta i betraktande förstår man den förskjutning som ägt rum. På detta sätt ha dessa svårigheter uppstått, svårigheter som göra, att många av dem som nu äro bilägare ha en verkligt svag ekonomisk ställning. Undantag finnas, men i stort sett ha lastbilägarna det mycket svårt ekonomiskt ställt. Man kör för taxor, som jag icke kan förstå hur inkomsten kan räcka ens för de dagliga behoven.

En tanke, som herr statsrådet antyde, var att den fråga, som interpellanten berört, skulle kunna ordnas på så sätt, att de som ha tillstånd till länstrafik också skulle få tillstånd till stadstrafik. Ja, jag skall icke yttra mig om vad länsstyrelserna komma att göra i det fallet, men jag skall be att få peka på de protester, som i det fallet komma att möta en länsstyrelse. Inges en sådan ansökan, komma lastbilägarna i staden att protestera. De säga, att man tager ifrån dem deras förvärvsmöjligheter, att de äro för många redan förut. Vi kunna icke reda oss. Vi ha icke trafik, som fyller vårt behov av inkomster. Och nu kommer det en ny ansökan. Vilkendera parten skall man hjälpa? Det är så många bilägare, som på tal om dessa svårigheter sagt till mig: Skall länsstyrelsen för att hjälpa den eller den med rättighet ordna det så, att vi övriga få gå i konkurs? Detta är ingalunda lättlösta frågor herr Nyblom. Herr Nyblom kan vara övertygad om, att länsstyrelserna icke i större utsträckning komma att slå in på linjen att meddela tillstånd, om det blir protester från städerna. Man måste nämligen taga hänsyn till dem, som redan ha tillstånd. Det är detta, jag velat påpeka för att man skall förstå den sidan av saken.

Med detta inlägg har jag velat understryka vilka utomordentliga svårigheter, som finnas. Jag förstår icke, hur man skall kunna reda upp dessa förhållanden. Jag tror icke, att man gör det med trafikutredningens förslag. Det kan ju hända, att man kan göra det i viss utsträckning, men felet är, att vi ha alltför stor bilpark. Bilparken kanske inte var för stor, då trafik tillstånd lämnades, men lastningsförmågans ökning har medfört, att bilparken sedermera blivit för stor.

Herr **Lithander**: Herr talman! Det har kommit fram nya slag av transportmedel, tack vare den rekordartade utveckling, som ägt rum på bilismens område. Det är då tydligt, att innehavare av de äldre kommunikationsmedlen söka på olika vis skydda sig mot den tävlan, som de förut varit fria från, men som nu pressar dem. Man får nog vara mycket försiktig med att stävja utvecklingen på detta liksom på andra områden. Såväl för samhället i dess helhet som för individerna är det av betydelse, att transportmedlen fungera snabbt och billigt. Det, som är till godo för alla, bör i möjligaste mån få lov att kämpa sig fram. Det kan icke undgås, att även på detta område det får bli en tävlan, där det bästa, det mest rationella kommer till sin rätt. Det går nog icke att försöka stävja det med konstlade medel. I denna rörelse är nu engagerat så mycket folk, att den äldre brodern, om jag så får kalla järnvägen, knappast sysselsätter flera. Biltrafiken bär så många utvecklingsmöjligheter inom sig. Det nya transportmedlet inte bara sysselsätter många enskilda individer, det sätter också många orter i förbindelse med andra, vilket icke skulle varit möjligt med det gamla. I ett avseende är det nya onekligen premierat:

*Svar å interpellation. (Forts.)*

När järnvägarna med hjälp av stat, kommun och enskilda personer byggdes, måste marken köpas. Man fick finna sig i stränga villkor. Det krävdes kapitalutlägg för själva färdleden. Det har bilismen i stort sett gått fri från. I varje fall har den sluppit ifrån det ursprungliga kapitalutlägget, ty den begagnar sig av med allmänna medel byggda vägar. Man har sökt att i viss mån lägga avgifter på detta trafikmedel. Man har lagt skatt på gummi, bensin etc. Man kan ordna det så, att biltrafiken får bära någon anpart av kostnaderna. Jag tror dock, att man bör vara synnerligen försiktig med att stävja utvecklingen. Man bör icke snöra in biltrafiken i alltför trånga former. Den oerhörda utveckling, som det engelska industriella livet på sin tid nådde, möjliggjordes av att man hade till sitt förfogande, i början järnvägar och kanaler, som genomkorsade landet, och sedermera biltrafiken på landsvägarna. På landsvägarna gå, utom bensindrivna fordon, lok, som drivas med vanliga ångmaskiner och draga stora tåg. Därigenom förbilligas trafiken, och det blir möjligt att konkurrera med utlandet. Sak samma sker många gånger också hos oss. På smärre distanser, där det förut icke varit möjligt att få trafik i gång, har det nu blivit en tävlan om trafiken. Industrierna kunna vara med och offerera till utlandet. Det sker numera i betydligt större utsträckning än förut. Man bör därför vara försiktig. Utvecklingen kan måhända stävjas, ifall man går för hårt fram.

Det vore mycket önskvärt, om lastbilarna kunde drivas med inhemskt bränsle. Så sker redan nu i viss omfattning. Det finns lastbilar, som drivas med träkolsgas. Genom en omläggning av driften skulle vi kunna spara bortåt 50 miljoner kronor per år, som nu gå till inköp av bensin från utlandet. Vi skulle få en drivkraft, som vore mycket ofarligare än den, som nu användes. Framförallt skulle den ha svenskt ursprung. Genom milning i skogarna skulle arbetslösa kunna få arbete. Vi ha redan nu i varje smedja träkol. I stället för eldfarliga bensinstationer skulle vi längs vägarna kunna få depåer av svenskt träkol. En utveckling i sådan riktning skulle kunna stävjas, om man lade för tunga bördor på biltrafiken.

Det är klart, att om en näring går framåt, så är det fler och fler, som anmäla sig till deltagande. På detta liksom på andra områden, där det icke finns något monopol, få väl de enskilda tävla med varandra. Den, som är duktigast, får leva vidare.

Jag har med dessa ord, herr talman, velat uttala betänkligheter mot att stävja utvecklingen av biltrafiken. Denna trafik har ju tagit en glädjande stor omfattning och ger, direkt och indirekt, sysselsättning åt många människor, som tidigare hade det ganska svårt att finna sin utkomst och som, om man stävjade utvecklingen av biltrafiken, skulle komma att få sina försörjningsmöjligheter betydligt försämrade.

Herr andre vice talmannen **Jeppsson**: Herr talman! Först vill jag säga, att den omständigheten, att jag icke deltog i 1933 års debatt i denna fråga, väl icke ger vare sig kommunikationsministern eller någon annan rättighet att betaga mig min rätt att yttra mig i debatten i dag.

Att jag den gången liksom många andra iakttog en viss återhållsamhet ifråga om yttranden här i kammaren, trodde jag skulle räknas mig till godo. Man talar ju om, att riksdagsmännen böra begränsa sina yttranden. Visserligen ha vi under den sista tiden hört talas om många nya monopol, men jag har ännu icke hört talas om något monopol, som skulle innebära uteslutande yttranderätt för kommunikationsministern och sådana som tidigare yttrat sig, då frågor som denna och likartade spörsmål kommit upp i kammaren.

Kommunikationsministern vill ha exempel. Av sådana finnes ett otal. Jag

*Svar å interpellation. (Forts.)*

kan ju taga ett exempel, som är konstruerat — det medger jag gärna — men det finns många sådana fall i verkligheten också.

I Bromölla ligger en stor kaolinfabrik. Där finns en bilägare, som har läns- trafik tillstånd. Han utför vissa körslor åt fabriken och äger rätt utföra körs- lor även till Malmö. Han har till och med rätt att taga gods i retur men endast från *en* ort utanför trafikområdet. Låt oss säga, att han tar gods från Malmö. Hans bil lastar 2,000 kg. Han får beställning att frakta 1,000 kg. från Malmö till någon ort i Kristianstads län. Det kommer kanske en person som säger: Kan du hämta också 500 kg. åt mig i Lund, när du ändå kör igenom där? Det kan han inte göra. Gör han det, blir han bötfälld enligt 1933 års förordning. Det kan också hända, att en köpare i Kristianstad eller någon an- nan ort säger: Kan du taga hem 1,000 kg. socker från Arlövs sockerfabrik? Han får hämta det i Arlöv, men han får inte avlasta det i Kristianstad. Han måste omlasta det vid stadsgränsen.

Det är sådana resultat av 1933 års ändringar, som jag i mitt förra anfö- rande tillät mig säga bra mycket liknade medeltida skräförhållanden.

Herr talman! Jag har för närvarande icke mera att tillägga.

Herr **Nyblom**: Herr talman! Jag kan helt ansluta mig till den sista ärade talarens uppfattning. Det förekommer på detta område rent abderitiska förhål- landen, och man skulle kunna draga fram det ena exemplet efter det andra, som visade, hur det urartat på trafikväsendets område. Det är väl icke menin- gen att vi skola leva i ett samhälle så kringgårdade av utomordentliga bestäm- melser, att vi icke kunna uppehålla vår näring och verksamhet. Jag tror det finns alla skäl i världen att här »reformera baklänges», d. v. s. att gå tillbaka till de något friare förhållanden, som rådde före den 1 januari 1934, även om man icke kan önska, att friheten bleve så utomordentligt stor, att alla de skräck- målningar, som man på visst håll har dragit upp, skulle komma att bli verk- lighet.

Gentemot herr Eriksson i Falun vill jag säga, att jag naturligtvis är myc- ket tacksam för den inblick i en länschefs svårigheter, som han här — jag för- modar i pedagogiskt syfte — gav mig.

Jag talade dock egentligen icke om de svårigheter, som kunna möta, då det gäller att bevilja nya tillstånd. Jag är alldeles övertygad om, att herr Eriks- son och de andra landshövdingarna ha ofantliga bekymmer och mycket stora svårigheter. Jag talade emellertid närmast om de personer, som ägt länstra- fik tillstånd före den 1 januari 1934, men som genom den ändring av motorfor- dons förordningen, som genomfördes 1933 och trädde i kraft den 1 januari 1934, berövades själva underlaget för sin verksamhet. Dessa människor befinna sig nu i en så bekymmersam situation, att ett ingripande sannerligen skulle vara fullt ut berättigat.

Jag får också gentemot herr Eriksson i Falun säga, att det kan ju visserligen många gånger vara en kär skyldighet för det allmänna att ingripa, då man ser, att människor icke handha sin näring och verksamhet på det kloka sätt, som man själv i sin upphöjda ställning tycker de borde göra. Men jag tror dock, att vår samhälleliga levnad kräver ett visst mått av frihet, även om vi under den friheten i någon mån kunna skada oss själva. Det är icke bra, om vi glida in i ett förhållande, som skulle kunna kallas för låt mig säga dadaism, därvid man alltid från samhällets sida skulle ha en moderlig omsorg om sam- hallets enskilda medlemmar, så att folk inte hade frihet att taga några egna risker. Om en man vill riskera sitt kapital i en affär, är det ju hans ensak. Förlorar han pengarna, så är det ju han själv, som står risken. Jag är allde- les övertygad om, att om vi gå för långt med de samhälleliga kontrollåtgär-



*Svar å interpellation. (Forts.)*

derna och det samhälleliga förmynderskapet, kommer detta i sin tur att verka hämmande på den enskilda företagsamheten.

**Herr Eriksson** i Falun: Herr talman! Med anledning av herr Lithanders och den siste ärade talarens anföranden skall jag bekänna, att jag ibland, då jag sett på de svårigheter, som möta med den nuvarande ordningen, gjort mig den frågan, om det icke skulle vara bäst att släppa alla restriktioner, så att vem som helst, som skaffade sig en bil och hade körkort, finge trafikrättighet. Men jag vet redan nu resultatet. Det skulle inte dröja länge, förrän de kapitalstarka ägarna av större bilar åte ut alla de små. Är det dithän man vill komma, så säg ifrån! Inte skola länsstyrelserna hindra det! Det är för att skydda de ekonomiskt svaga bilägare, de som ha en eller två mindre trafikbilar, som vi ha dessa bekymmer. Är det så, att staten vill gå in för en ny politik, då blir problemet mycket enkelt och lätt, men hurudana förhållandena komma att bli och vilka som komma att inneha trafikmonopol, det skola vi talas vid t. ex. om fem år.

Redan nu äta de stora företagen ut de små. Man har exempel på hur trafikstarka företag redan nu köpa bilar, som drivas i andra trafikrättighetsägares namn. De stora bilarna kunna köra så billigt, att de konkurrera ut de andra.

Det vore måhända den enklaste åtgärden att helt släppa lös konkurrensen på detta område, så sluppe man de bekymmer, man nu har för att hjälpa de ekonomiskt svaga företagen.

**Herr Anderson** i Råstock: Herr talman! Bara några få ord.

Jag tror icke, att det är lämpligt att låta det bli ett allas krig mot alla, vare sig då det gäller järnvägar och bilar eller något annat. Jag har under de sista veckorna fått mig tillsänt några nummer av en tidskrift, som heter Lasttrafikbilägaren — tror jag det var — och det vill jag säga, att inte rekommenderar man i den tidskriften, att vem som helst, när som helst och var som helst skall få köra bil, utan där predikas i stället, att man måste bereda möjlighet för trafikbilägarna att leva — precis som herr Eriksson i Falun sagt.

Så vill jag passa på tillfället att säga ett enda litet ord till, och det är, att jag icke tror, att vi få någon ordning på förhållandena här, innan vederbörande organiserat sig själva i någonting, som jag skulle vilja kalla länsförbund. Därigenom skulle de få tillfälle att göra upp sinsemellan, hur de vilja ha sina trafikrättigheter ordnade. Ty att släppa Barrabam lös helt och hållet, skulle ta död på alla, liksom det lyckats biltrafiken att taga död på eller åtminstone försvåra existensen för en hel del järnvägar. Då var det icke fråga om att bevara någon sorts monopolrätt. Då skulle man, som herr Lithander uttryckte sig, taga vägarna i anspråk utan vidare. Man ansåg sig ha full rätt att begagna vad som blivit byggt för helt andra trafikbehov.

Eftersom jag har ordet, vill jag nämna, att jag hört klagomål från min grannprovins Värmland. (Jag ser ingen här, som kan förmodas vara i tillfälle att verifiera det.) Man har sagt, att främmande stora sågverksbolag utan vidare vid sina skogstransporter köra sönder böndernas i skogarna anlagda utfartsvägar utan att göra minsta min av att hjälpa till att ställa dem i ordning igen. Kan detta vara riktigt?

Till sist blott ett par ord i min egenskap av järnvägsman, som jag tycker jag kan få säga vid detta tillfälle. Våra tunga industrier skulle absolut icke kunna existera, åtminstone icke inne i landet, om inte järnvägar finnes, som kunde ta hand om deras produkter. Den trafikmängd, som finnes där, måste fraktas till ett ytterst billigt pris, ty i annat fall blir det för dyrt ur flera

*Svar å interpellation.* (Forts.)

synpunkter. Skulle det nya trafikmedlet övertaga allt det högvärdiga gods, som kan betala något så när ordentligt för sig, blir resultatet, fränsett persontrafikens andel, att nära på hela bördan med järnvägarnas underhåll och drift kommer att läggas på den tunga industriens godstrafik. Jag är icke säker på, att detta i det långa loppet blir så lyckligt för land och folk.

**Herr Lithander:** Herr talman! Den ärade talaren på dalabänken sade, att man borde skydda de små. Det är glädjande att den synpunkten kom fram, ty vid monopol är det många gånger de små, som få sitta hårdast emellan.

Det är alldeles tydligt och klart, som den ärade talaren på örebrobänken sade, att det här är ett problem, där striden står mellan järnvägar och enskild trafik. Jag har för min del sagt, att man skall vara försiktig, man skall gå varsamt fram, när man hämmar utvecklingen på detta område. Det finns ett annat sätt att tillgodose den tunga industriens behov av billiga transportmedel, och det är att man försöker nedbringa kostnaderna för själva transportererna genom att förbilliga driften av våra järnvägar. Men det är inte alltid man kan spåra ansträngningar i den riktningen. Jag vet inte, om det kan vara den rätta vägen att se lösningen av denna fråga, som den föregående ärade talaren gjorde, till huvudsaklig del däri, att andra transportföremål eller annan trafik, som kan bära en högre tariff, skall vara den, som får bära upp den tyngre trafiken. Jag tror, att den tunga trafiken med sina mängder av vagnslast-gods nog klarar sig. Det är nog icke för dess livsbehov nödvändigt, att man förhindrar vad jag här velat tillgodose, nämligen åstadkommandet på alla områden av billigare transporter.

Det talades om att lastbilarna köra sönder böndernas vägar. Det är klart, att om de göra det, får man bringa vederbörande inför rätta, ty det är ingalunda min mening att sådant skall ske. Min mening är, att hur stränga än bestämmelserna för vägtrafiken, ur ordningssynpunkt och ur säkerhetssynpunkt, för allmänheten må vara, skall man i varje fall se till, att trafiken följer gällande bestämmelser, icke minst beträffande hastigheten men även i fråga om den godsvikt, som är tillåten att frakta fram. Men när vederbörande följa allmänna säkerhetsregler och iaktta de övriga bestämmelser, som gälla, skall man icke lägga alltför stor hämsko på möjligheterna för människor att tävla sins emellan. En viss frihet i detta avseende far det allmänna i längden bäst av.

## § 5.

Föredrogos var för sig herr *Lithanders* å kammarens bord vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionen nr 512; och  
till konstitutionsutskottet motionen nr 513.

## § 6.

Vidare föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtande nr 7.

## § 7.

Vid nu skedd föredragning av statsutskottets memorial, nr 46, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande det i statsverkspropositionen under fjärde huvudtiteln, avd. Lantförsvaret, upptagna anslaget för avlöning till personal vid staber och truppförband m. fl. blev den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen av kammaren godkänd.

## § 8.

Härefter föredrogos, men blevo ånyo bordlagda statsutskottets utlåtanden nr 47—51, bevillningsutskottets betänkande nr 22 och bankoutskottets utlåtanden nr 13—17.

## § 9.

Härpå föredrogs bankoutskottets memorial, nr 18, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande bankoutskottets utlåtande nr 5, i anledning av väckta motioner om pension åt f. d. sekreteraren hos statsutskottet, statskommisarien A. G. Thorstenson; och blev den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen av kammaren godkänd.

## § 10.

Slutligen föredrogos, men bordlades åter bankoutskottets utlåtanden nr 19—22 och första lagutskottets utlåtanden nr 24—26.

## § 11.

Herr *Nyblom* avlämnade en motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 184, med förslag till lag om kommunalstyrelse i Stockholm.

Denna motion, som erhöll ordningsnumret 514, bordlades.

## § 12.

Ordet lämnades härefter på begäran till herr **andre vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa att statsutskottets utlåtande nr 51 måtte på morgondagens föredragningslista uppföras sist bland två gånger bordlagda ärenden.

Ifrågavarande hemställan bifölls.

## § 13.

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

nr 104, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 77, 78 och 79 §§ lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation, m. m.; och

nr 105, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om upptagande av ed för rättighets tillvaratagande i utlandet.

## § 14.

Till bordläggning anmälades andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 1, i anledning av väckt motion angående ändring av § 5 i kungörelsen angående handel med farmaceutiska specialiteter; och

nr 2, i anledning av väckt motion angående ändring i 2 § i kungörelsen angående handel med farmaceutiska specialiteter.

## § 15.

Justerades protokollsutdrag.

## § 16.

Herr *Lundstedt* beviljades ledighet från riksdagsgöromålen under tiden 23 mars—13 april för fullgörande av uppdrag att vara sakkunnig vid tillsättande av en professur vid universitetet i Lund.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades vidare:

herr <i>Karlsson</i> i Grängesberg	under 5 dagar fr. o. m. den 22 mars,
fru <i>Nordgren</i>	» 6 » » » 21 »
herr <i>Lind</i>	» 7 » » » 20 »
» <i>Johansson</i> i Hälleforsnäs	» 5 » » » 22 »
» <i>Hagberg</i> i Malmö	» 6 » » » 21 »
» <i>Danielsson</i>	» 7 » » » 20 »
» <i>Andersson</i> i Malmö	» 7 » » » 20 » och
» <i>Andersson</i> i Ovanmyra	» 4 » » » 23 »

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 5.43 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

## Onsdagen den 20 mars.

Kl. 11 f. m.

### § 1.

Herr talmannen tillkännagav, att, enligt träffad överenskommelse mellan talmännen, gemensamma omröstningar skulle äga rum onsdagen den 27 innevarande mars över då godkända voteringspropositioner.

### § 2.

Enligt därom den 13 innevarande månad fattat beslut företogs nu val av dels sex revisorer för deltagande i den granskning av statsverkets, riksbankens och riksgäldskontorets tillstånd, styrelse och förvaltning, som skall äga rum under innevarande år, dels ock sex suppleanter för dessa revisorer; och befunnos efter valförrättningens slut följande ledamöter av riksdagens andra kammarare hava blivit utsedda till revisorer och suppleanter, nämligen:

herr <i>Bäcklund</i>	till revisor med herr	<i>Hallén</i>	som suppleant
» <i>Fast</i>	» » » »	<i>Lovén</i>	» »
» <i>Gustafson</i>	» » » »	<i>Johansson</i>	» »
» <i>Hage</i>	» » » »	<i>Törnkvist</i>	» »
» <i>Holmgren</i>	» » » »	<i>Laurén</i>	» » och
» <i>Olsson i Närlinge</i>	» » » »	<i>Andersson</i>	» » ,
		<i>i Grimbo</i>	

var och en med 128 röster.

### § 3.

Justerades protokollsutdrag angående det i nästföregående paragraf omnämnda valet.

### § 4.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande proposition, nr 215, angående anslag till lånefonden för bostadsbyggande i städer och stadsliknande samhällen samt anslag till främjande av bostadsbyggande på landsbygden.

### § 5.

Vidare föredrogs samt remitterades till konstitutionsutskottet herr *Nybloms* på bordet liggande motion nr 514.

### § 6.

Härefter föredrogs, men bordlades åter andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden nr 1 och 2.

## § 7.

Till avgörande företogs statsutskottets utlåtande, nr 7, angående regleringen för budgetåret 1935/1936 av utgifterna under riksstatens sjunde huvudtitel, innefattande anslagen till finansdepartementet.

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren, att förevarande utlåtande skulle föredragas punktvis samt att vid föredragningen av de särskilda punkterna endast rubrikerna skulle uppläsas.

*Punkterna 1—4.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 5.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 6—15.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 16.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 17 och 18.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 19.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 20 och 21.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Ang. kontrollstyrelsen.*

Härefter föredrogs *punkten 22*, angående kontrollstyrelsen: omkostnader; och anförde därvid

**Herr Lithander:** Herr talman! På denna punkt föreslås ett anslag av 38,000 kronor till bestridande av kontrollstyrelsens omkostnader. Jag har icke någon anmärkning att göra mot beloppet i och för sig. Det vore emellertid önskvärt, att hela den utgiftsstat, som berör systembolagen, komme under riksdagens prövning, och att en redogörelse häröver för sådant ändamål lämnades riksdagen. Såvitt jag har mig bekant uppgår systembolagens utgiftsstat till över 10 miljoner kronor per år, men vi ha här i riksdagen aldrig tillfälle att yttra oss i denna fråga på annat sätt än genom att anknyta den till något annat. Jag vill därför, herr talman, då vi nu behandla denna punkt rörande kontrollstyrelsens omkostnader, uttrycka den önskan och den förhoppningen, att till ett kommande år riksdagen i en eller annan form får tillfälle att litet mera ingående diskutera denna ingalunda oviktiga post i budgeten.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 23—29.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 30.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 31—38.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 39.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 40—43.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 44.*

Lades till handlingarna.

## § 8.

Härpå föredrogos vart efter annat:

statsutskottets utlåtanden:

nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående lån för utvidgning av Vilhelmsro anstalt för fallandesjuka;

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för notarien J. O. V. Gadd att för uppflyttning i löneklass tillgodoräkna viss tjänstgöring;

nr 49, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln gjorda framställning om bidrag till uppförande av en hangar å Bromma flygplats; och

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning gjorda framställningar om anslag till belyningsanläggningar för luftfartsleder m. m.;

bevillningsutskottets betänkande, nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § förordningen den 23 oktober 1908 angående bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter; samt

bankoutskottets utlåtanden:

nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsförhöjning i vissa fall till mejerikonsulent med delaktighet i statens pensionsanstalt;

nr 14, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beräkning av engångsavgift till statens pensionsanstalt beträffande lärarbefattningar vid vissa anstalter för yrkesundervisning m. m.;

nr 15, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förbättrade pensionsförmåner för vissa förutvarande anställningshavare vid Hässleholm—Markaryds järnväg;

nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående delaktighet i statens pensionsanstalt för överläkare vid statsunderstödda vanförestalter;

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag av statsmedel till gäldande av förra kamreraren vid Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag Maria Wijkströms avgifter till enskilda järnvägarnas pensionskassa;

nr 19, i anledning av väckta motioner angående tryckning av en förteckning över bondeståndets ledamöter under tiden 1710—1800; och

nr 20, i anledning av väckt motion med förslag om utredning av fråga om publicering av hittills otryckta riksdagsprotokoll.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtanden och betänkande hemställt.

## § 9.

Ang. riksdagens 500-årsjubileum.

Vidare föredrogs bankoutsrottets memorial, nr 21, angående anordnande av en folkfest i samband med högtidlighållandet av riksdagens 500-årsjubileum. Ordet lämnades därvid på begäran till

Herr **Bäcklund**, som yttrade: Herr talman! Jag har till detta utskottsutlåtande fogat en blank reservation. Jag har nämligen inom utskottet framfört den synpunkten, att man skulle vidga ramen för inbjudandet i anledning av riksdagens 500-årsjubileum.

Enligt kommitténs förslag, som utskottet biträtt, skola inbjudas kommunalordförandena i vederbörande landskommuner, likaså stadsfullmäktigeordförandena samt i kommuner med över 4,000 invånare jämväl respektive vice ordförande. Tillsammans skulle det alltså bli omkring 3,000 deltagare, och dessutom skulle landshövdingarna få inbjuda ytterligare 500 personer, som skulle utses bland unga män och kvinnor.

Jag har ansett, att högtidlighållandet av riksdagens 500-åriga tillvaro är en så sällsynt tilldragelse, att firandet av densamma borde läggas bredare och präglas av ett verkligt folkinslag. Man kan inte säga, att om ordförandena, respektive vice ordförandena i våra kommunala institutioner inbjudas att delta i denna fest, det egentligen blir ett folkinslag. Jag tycker, att man borde lagt upp detta litet bredare, så att det blivit ett verkligt folkinslag.

Som vi veta anordna järnvägarna, framför allt statens järnvägar, billighetståg, ofta till Stockholm, och ingenting hindrar, att man till denna fest anordnade så många billighetståg, som det vore möjligt för järnvägarna att utrusta. På detta sätt skulle man kunna få hit en hel del folk. Jag utgår då ifrån, att resorna med dessa billighetståg, som redan nu äro billiga, genom riksdagens medverkan gjordes ännu billigare, så att även den stora, breda publiken finge vara med och fira riksdagens 500-årsjubileum. Det vore därför enligt min mening inte ur vägen, om riksdagen trädde emellan och betalade en del av biljettpriset. På detta sätt hade man verkligen kunnat få vad jag kallar ett folkinslag.

Jag förstår ju, att kommittén är rädd för att det skall bli för mycket folk, men så kan det nog bli i alla fall, ty jag antar, att järnvägarna och andra kommunikationsmedel komma att utnyttja detta tillfälle, men många kanske ändå på grund av sin ekonomiska ställning skulle bli utestängda. Anordnade man emellertid billiga biljettpriser med anslag från riksdagen för att täcka en del av kostnaderna, kunde det bli ett verkligt folkinslag från de djupa leden, som ha ont om slantarna men som gärna skulle vilja resa till Stockholm. Jag tycker att i dessa tider, när riksdagen kanske i vissa fall inte anses vara så värst populär och när det i mångt och mycket gäller att slå ett slag för demokratin, borde man också vända sig till den bredare publiken.

Beträffande inkvarteringsfrågan tror jag, att den mycket väl kan anordnas. Jag påminner om, att det vid bondetåget 1914 icke var några inkvarteringssvårigheter. Det gick ganska bra att ordna den saken, och jag tror, att förhållandet skulle bli detsamma vid denna fest, som ju är av kortare varaktighet. Folk har ju ofta släktingar och bekanta att anlita. Vidare har ju staden blivit större sedan 1914, och detta kanske gör sitt till, så att svårigheterna inte bli så stora. Att bönderna i stor utsträckning ändrat politisk färg sedan dess kan ju inte alls behöva vara avgörande, och inkvarteringen borde ju kunna ordnas lika bra nu, även om bönderna i stor utsträckning blivit bondeförbundare i stället för att de då voro högermän.

Det är dessa synpunkter, som jag för min del anlagt på denna fråga. Jag förstår ju, att jag icke med utsikt till framgång kan göra något annat yrkande än om bifall till utskottets förslag, men jag anser, att detta anslag är av



*Ang. riksdagens 500-årsjubileum. (Forts.)*

den natur, att kommittén, om den så vill, även kan reflektera på de synpunkter, jag här andragit. Jag har därför ställt mig som reservant i utskottet och även ansett mig böra förfäktat dessa synpunkter här i kammaren till den kraft och verkan detta nu kan ha.

Jag har, herr talman, ännu ett önskemål att framföra, ett önskemål som gäller riksdagens personal. Det står i detta memorial ingenting om, att denna personal kommer att inbjudas. Jag tycker, att riksdagen skulle vara en mycket dålig arbetsgivare, om den icke inbjöde sin egen personal. Om en arbetsgivare vilken som helst skulle fira ett 500-årsjubileum och hade råd därtill, skulle han säkert inbjuda sin egen personal till jubileet. Jag gör därför en hemställan till kommittén att beakta önskemålet, att även riksdagens personal måtte inbjudas till jubileet.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

## § 10.

Härefter föredrogos vart för sig:

bankoutskottets utlåtande, nr 22, i anledning av väckt motion om anvisande av medel för gäldande i viss utsträckning av maskinisten N. W. Andersson och eldaren I. W. Rahm åliggande befordringsavgifter till civilstatens änke- och pupillkassa; samt

första lagutskottets utlåtande, nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 30 augusti 1932 (nr 404) om kyrkofond.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

## § 11.

Vid nu skedd föredragning av första lagutskottets utlåtande, nr 25, i anledning av väckt motion angående lindring för vissa pastorat och arrendatorer i dem gentemot kyrkofonden åliggande ränteförpliktelse erhöles på begäran ordet av

*Ang. lindring  
i viss ränteförpliktelse  
gentemot  
kyrkofonden.*

Herr **Johansson** i Bro, som anförde: Herr talman! Vid detta utskottsutlåtande har jag fogat en blank reservation, och jag skall med anledning därav nu be att få säga några ord.

Utskottet har icke kunnat biträda motionärernas krav på en räntesänkning, då utskottet dels ansett, att en räntesänkning över hela linjen icke blott skulle komma att verka orättvist utan även åsamka kyrkofonden alltför stora utgifter och förluster, och då utskottet dels haft den uppfattningen, att Kungl. Maj:t redan har befogenhet att i vissa fall tillmötesgå krav på en räntesänkning, där en sådan kan befinnas nödvändig. Motionärerna ha emellertid med sin motion ingalunda haft för avsikt att få till stånd en räntesänkning över hela linjen. Vi ha varit väl medvetna om det verkliga läget i detta fall. Överhuvud taget betyder det egentligen ingenting, vilken ränta kyrkofonden tar på byggnadsförskott, då ju hänsyn till räntans storlek skall tagas vid normaluppskattningsförfarandet. Då vi varit väl medvetna om detta sakförhållande, ha vi icke heller avsett en räntesänkning över hela linjen.

Anledningen till att vi framburit denna vår motion är att söka i de undantagsfall, som så ofta förekomma, och där det hela ligger till på ett helt an-

*Ang. lindring i viss ränteförpliktelse gentemot kyrkofonden.* (Forts.)  
 nat sätt. Som bekant ha en hel del pastorat icke några prästlönetillgångar och befinna sig sålunda i ett nolläge, och en hel del pastorat ligga betydligt under nolläget. Det är givet, att dessa pastorat för att kunna betala fem procents ränta å byggnadsförskott måste ta till skattemedel för att kunna betala denna höga ränta. Det är dylika särskilda förhållanden, som gjort, att vi krävt räntesänkning för att komma dessa nödställda pastorat till hjälp. Jag kan i detta sammanhang som exempel nämna ett fall från mitt eget boställsdistrikt. Där finns ett pastorat, som har ettusen kronor i arrendeinkomst, men som till arrendatorn i byggnadskostnader fått betala 30,000 kronor. Om nu detta pastorat skall betala fem procents ränta på dessa 30,000 med dessa 1,000 kronor i arrendeavgifter förstår man, att pastoratet måste ta ut en hel del pengar av socknens skattebetalare. Det är i detta avseende vi nu försökt få en ändring till stånd. På samma sätt förhåller det sig i fråga om de arrendatorer, för vilka kontrakt enligt äldre lag fortfarande gälla. Som vi ju alla känna till tilltråda icke pastoraten boställena, förrän de äldre kontrakten gått till ända. Det finns således en hel del arrendatorer, som fortfarande sitta kvar på sina gamla kontrakt. Dessa arrendatorer ha under sin arrendeperiod haft skyldighet att nybygga och underhålla boställsbyggnaderna och ha ofta nog byggt betydligt mer än som motsvarats av i kontraktet överenskomna byggnadsarrende och därför erhållit lån ur kyrkofonden. Dessa arrendatorer få också betala fem procents ränta, och detta på medel, som ju egentligen äro deras egna pengar. Vid avträdet av arrendet skall nu pastoratet betala det hela. Dylika missförhållanden ha utgjort anledningen till, att vi genom vår motion sökt få en rättelse till stånd i förhållanden, som vi kunna beteckna som ett fullständigt nödläge.

Jag vill i detta sammanhang vädja till herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet, att de krav på en räntesänkning, som säkerligen komma att resas från dem, som befinna sig i det nödläge, varom jag här talat, måtte av Kungl. Maj:t bifallas.

Häruti instämde herr *Gustafsson* i Lekåsa.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

## § 12.

Slutligen föredrogs första lagutskottets utlåtande, nr 26, i anledning av väckt motion om revision av lagen om ekonomiska föreningar; och biföll kamraren utskottets däri gjorda hemställan.

## § 13.

Avgåvos följande motioner, nämligen av:

fru *Nordgren* och fru *Gustafson*, nr 515, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 213, med förslag till ändring i hälsovårdsstadgan samt omorganisation av distriktsvården m. m.;

herr *Jonsson* i Haverö, nr 516, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 206, angående avstående i vissa fall av allmänna arvsfondens rätt till arv;

herrar *Johnsson* i Kalmar och *Gustavson* i Västerås, nr 517, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, angående statens övertagande av vissa kostnader för folkskoleväsendet m. m.;

herr andre vice talmannen *Jeppsson m. fl.*, nr 518, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 162, angående understöd till svensk luftfart m. m.;

herrar *Andersson* i Igelboda och *Lundqvist*, nr 519, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 190, angående omorganisation av länsarkitektsinstitutionen m. m.;

herr *Lovén m. fl.*, nr 520, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 166, med förslag till frihamnsförordning m. m.;

herr *Paulsen m. fl.*, nr 521, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 171, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285); samt

herr *Pehrsson* i Bramstorp *m. fl.*, nr 522, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 187, angående vissa åtgärder till reglering av jordbrukets skuldförhållanden.

Dessa motioner bordlades.

#### § 14.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets memorial och utlåtanden:

nr 52, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om Kungl. Maj:ts proposition angående utvidgning av samrealskolan i Haparanda till ett högre allmänt läroverk;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inredningsarbeten m. m. för universitetsbiblioteken i Uppsala och Lund;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utarrendering av kronan tillhörig andel i Jössefors vattenfall;

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kontorsbyggnad för statens vattenfallsverks räkning i kvarteret Björnen i Stockholm; och

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förstärkning av sjunde huvudtitelns anslag till kommittéer och utredningar genom sakkunniga; samt

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående sänkning av pensionsåldern för distriktsveterinär med delaktighet i statens pensionsanstalt;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsrätten för vissa f. d. rektorer vid allmänna läroverk m. fl. undervisningsanstalter;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående grunder för pension till vissa tjänstemän, som i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst;

nr 26, i anledning av fullmäktiges i riksbanken framställning om pension åt gårdskarlen och eldaren vid riksbankens avdelningskontor i Uppsala August Karlsson; och

nr 27, angående gratifikation åt vaktmästaren hos första lagutskottet N. A. Carlssons änka.

#### § 15.

Justerades protokollsutdrag.

#### § 16.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *Norsell*

under 6 dagar fr. o. m. den 23 mars,

› *Persson* i Grytterud

› den 23 mars,

herr <i>Isacsson</i>	under 5 dagar fr. o. m. den 23 mars,
› <i>Carlström</i>	› 7 › › › 21 ›
› <i>Bengtsson</i> i Norup	› 5 › › › 23 ›
› <i>Niklasson</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Persson</i> i Trången	› 4 › › › 23 ›
› <i>Hermansson</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Johansson</i> i Krogstorp	› 5 › › › 22 ›
› <i>Eriksson</i> i Toftered	› 3 › › › 21 ›
› <i>Brännström</i> i Skellefteå	› 4 › › › 22 ›
› <i>Lovén</i>	› 5 › › › 21 ›
› <i>Werner</i> i Hultsfred	› 5 › › › 22 ›
› <i>Gustafson</i> i Dädesjö	› 4 › › › 23 ›
› <i>Hagman</i>	› 5 › › › 23 ›
› <i>Blomquist</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Gustafson</i> i Kasenberg	› den 22 mars,
› <i>Falk</i>	› 3 dagar fr. o. m. den 24 ›
› <i>Norling</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Andersson</i> i Prästbol	› 4 › › › 23 ›
› <i>Gardell</i> i Gahns	› 4 › › › 23 ›
› <i>Fast</i>	› 3 › › › 23 ›
› <i>Gustavson</i> i Västerås	› 4 › › › 23 ›
› <i>Johnsson</i> i Kalmar	› 5 › › › 23 ›
› <i>Aronson</i>	› 6 › › › 23 ›
› <i>Heiding</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Eriksson</i> i Falun	› 2 › › › 22 ›
› <i>Johanson</i> i Huskvarna	› 5 › › › 23 ›
› <i>Ryberg</i>	› 4 › › › 23 ›
› <i>Brädefors</i>	› 6 › › › 21 ›
› <i>Persson</i> i Undersvik	› 4 › › › 22 › och
› <i>Werner</i> i Höjen	› 3 › › › 23 ›

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 11.52 f. m.

In fidem  
Per Cronvall.