

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1935.

Andra kammaren.

Nr 39.

Måndagen den 3 juni.

Kl. 2 e. m.

§ 1.

Herr **talmannen** öppnade sammanträdet med följande ord: Mina damer och herrar! Återigen har ett dödsbud ingått. Det förmäler, att ledamoten av denna kammare August Wilhelm Lundén avlidit. Hans verksamhet inom riksdagen, ej minst under den tid han tillhört konstitutionsutskottet, har uppburits av kärlek till arbetet och vittnat om rik erfarenhet särskilt på det kommunala området. Lundén var en god och rättrådig människa. Genom sitt lugna och sympatiska väsen tillvann han sig många vänner, som nu beklaga hans bortgång. Frid över hans minne.

Detta yttrande åhördes av kammarens ledamöter stående.

§ 2.

Ordet lämnades på begäran till

Hans excellens herr statsministern **Hansson**, som anförde: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har herr Lithander till mig riktat följande frågor:

*Svar å  
interpellation.*

1. Vilken utveckling har tippningsrörelsen enligt regeringen tillhandakomna uppgifter tagit under tiden sedan den koncessionerade tippningens tillkomst?

2. Vilka åtgärder ämnar regeringen vidtaga för att tillse, att tippningen håller sig inom ramen för regeringens förslag i fjol och riksdagens beslut?

Till svar å första frågan vill jag meddela följande.

Aktiebolaget Tipstjänst har med vissa uppehåll anordnat tippning varje vecka å dels engelska och dels svenska fotbollsmatcher. I spelavgifter ha influtit under första tävlingskvartalet, 4 oktober—31 december 1934, cirka 1,324,000 kronor, andra kvartalet, 1 januari—31 mars 1935, 2,290,000 kronor och under det närmast följande kvartalets sex första veckor omkring 1,937,000 kronor. Detta gör tillsammans 5,551,000 kronor. Medeltalet för första kvartalet blir 147,000 kronor per vecka, för andra kvartalet 190,000 kronor och för tredje kvartalets första hälft 322,000 kronor.

Dessa summor äro i och för sig betydande. Före den legaliserade tippningen torde emellertid ännu större summor ha omsatts. Det beräknas sålunda, att enbart i Stockholm och Göteborg under den illegala tippningens högsäsong funnits icke mindre än ett femtiotal tippningsföretag med en veckoomsättning på nära en halv miljon kronor. Till jämförelse med de anförda siffrorna kan det också vara av intresse att påpeka, att vid hästtävlingar den 4 och 5 maj i år omsattes på totalisator sammanlagt 425,000 kronor.

För bedömande av de insatser deltagarna i tippningen göra kan nämnas, att omkring hälften av deltagarna satsa högst 50 öre och att omkring tre fjärdedelar av deltagarna icke satsa över en krona var. Lägsta insatsen är 25 öre,

*Svar å interpellation. (Forts.)*

medan tidigare man genom insatsbelopp på 10 öre och mindre sökte locka även de yngre att delta.

Med anledning av interpellantens andra fråga vill jag upplysa, att regeringen för närvarande icke planerar några särskilda åtgärder i fråga om tippningsrörelsen. Aktiebolaget Tipstjänst är medvetet om sin skyldighet att hålla rörelsen inom rimliga gränser. Bolaget har i det syftet förbjudit s. k. andelstippning och starkt begränsat möjligheterna för olika slag av s. k. systemtippning, det undviker reklam, har begränsat antalet ombud, ransonerar kupongmaterialet och har förbjudit deltagande i tippningen av personer under 18 år. Det är anledning avvakta verkningarna av dessa åtgärder och överhuvud av en längre tids erfarenhet. Vid bedömningen av den legala tippningsrörelsen får icke glömmas, att den har avsetts som ett medel att utrota den olaga tippningen. I detta avseende har den uppenbarligen varit av stor betydelse. Det skulle med hänsyn till syftet vara oklokt att föra en så restriktiv politik, att man på nytt kallade till livs de krafter, som man synes vara på väg att övervinna. För egen del kan jag icke dela den oro, för vilken interpellanten gör sig till tolk. Men självklart kommer regeringen att följa tippningsrörelsen med uppmärksamhet, och den skall icke tveka att inskrida, om förhållandena så skulle påkalla.

*Härpå yttrade:*

**Herr Lithander:** Herr talman! Jag ber att till hans excellens herr statsministern få uttala mitt tack för att han besvarat min interpellation liksom även för hans vänlighet att tillställa mig svaret på förhand. Jag kan emellertid icke annat än livligt beklaga, att detta svar ger vid handen, att regeringen icke lyckats fullfölja de förutsättningar och — jag kan ju säga — utfästelser, som framkommo i den kungl. propositionen förra året. Jag beklagar än mer att utav svaret framgår, att regeringen ännu icke ser någon verkligt framkomlig väg att begränsa en rörelse som i vida kretsar i vårt land vållar oro och bekymmer. Det är icke endast interpellanten, som hyser den uppfattningen. Jag kan icke som tillräckligt restriktiva åtgärder rubricera den begränsning av rörelsen, som skulle ligga i den vidtagna höjningen av lägsta insatsbeloppet från 10 öre till 25 öre, och de åtgärder i övrigt, som hans excellens herr statsministern nu i sitt svar skisserade.

Om man ser på siffrorna, finner man, att rörelsen tagit en allt annat än önskvärd utveckling. Spelavgifterna, som under första kvartalet uppgingo till 1,324,000 kronor, ha för varje vecka vuxit för att under andra kvartalet uppgå till 2,290,000 kronor och under de sex första veckorna av tredje kvartalet till 1,937,000 kronor. Sammanlagt har ett belopp av 5,551,000 kronor på denna tid plockats ur företrädesvis det svenska småfolkets fickor. Medeltalet per vecka var ju första kvartalet 147,000 kronor, andra kvartalet 190,000 kronor och tredje kvartalets först hälft 322,000 kronor. Jag tycker, att detta är en kurva, som borde ge regeringen en allvarlig maning till åtgärder för stävande av en dylik trafik. Det saknas heller ingalunda möjligheter i det hänseendet. En mycket sakkunnig ledamot av denna kammare, landshövding Linnér, har påpekat, att regeringen har möjligheter att, om den vill, gripa in för att åstadkomma en effektiv begränsning. Om regeringen anser, att man kan med straffpåföljd begränsa den förut existerande tippningen, den s. k. illegala tippningen, finns det sannerligen möjlighet att, om man så vill, med samma metod begränsa den tippning, som nu bedrives, och hålla den inom en trängre marginal än den som hittills tillämpats.

Hans excellens säger, att hälften av deltagarna icke satsa över 1 krona var.

*Svar å interpellation. (Forts.)*

Alltså är det tydligt, att då man på en så kort tid kommer upp till en siffra på 5½ miljoner kronor, deltagandet är spritt ut i vida kretsar av det svenska folket och den svenska ungdomen. Enligt min och mångas mening är tippningsrörelsen en kräftska för Sveriges folk, och den hämmas icke i den utsträckning, som borde ske. Det finns andra baciller, som äro farliga för det svenska folket, än dem man på bakteriologiska laboratoriet och medicinalstyrelsen kan komma till rätta med, och här är en av dem, som jag ber att på det ivrigaste få uppmana excellensen och regeringen att ha sin uppmärksamhet riktad på. Jag beklagar mycket, att regeringen icke planerar några särskilda åtgärder.

Man säger, att man undviker reklam. Men tidningsnummer efter tidningsnummer har stora rubriker om tippningsresultaten. Jag har här framför mig en tidning, där det heter: »Fyra tippare dela 80,500 kronor.» Vilken inverkan tro ni det har, att vecka efter vecka sådant publiceras i hela den svenska pressen? Är icke det att göra reklam, förstår jag mig icke på vad reklam är. Vidare talas det om att man inskränkt ombudens antal, men man kan gå gata upp och gata ned och överallt se dessa skyltar: »Ombud för Tipstjänst.» Det är ingalunda något som är oåtkomligt utan tvärtom.

Excellensen framhåller, att »vid bedömningen av den legala tippningsrörelsen får icke glömmas, att den har avsetts som ett medel att utrota den olaga tippningen». Mig förefaller detta vara vad man brukar kalla att utdriva djävulen med Beelsebub. Det går icke att få bort den illegala tippningen med de hittills använda metoderna och medlen. Då excellensen gör gällande, att utvecklingen i detta avseende uppenbarligen varit gynnsam, måste jag säga, att man tydligen har mycket små anspråk när det gäller att nå vad man strävar efter. En restriktiv politik skulle nu icke vara önskvärd, menar hans excellens, då man synes vara på god väg att övervinna olägenheterna. Jag gjorde mig den frågan, när jag såg detta: vilken utveckling är det regeringen avvaktar, innan den anser, att någonting bör göras? För utomstående och för var och en som är intresserad av att på detta område en begränsning skall äga rum måste den utveckling rörelsen tagit te sig fruktansvärt sorglig.

Om man läser kungl. propositionen år 1934 finner man där på sidan 15 de förhållanden skildrade, som regeringen ville angripa. Det heter: »Insatsernas ringa storlek, de täta, regelbundet återkommande tävlingarna och det snabba avgörandet är det som stimulerar till deltagande... Anknytningen till vissa idrottstävlingar har varit en viktig drivfjäder.»... »Emellertid synes mig» — det är departementschefen som talar — »en del av dessa omständigheter vara ägnade att åt tippningsrörelsen giva en karaktär, vilken måste anses vara osund och icke önskvärd. Till följd av de obetydliga insatserna indragas i rörelsen många, vilka eljest aldrig skulle ha ägnat sig åt dylikt spel. Särskilt betecknande är, att ungdomen därigenom i stor utsträckning lockas till dessa vadhållningar. De som väl en gång börjat deltaga fortsätta vanligen varje vecka, ofta med ett ökat antal insatser. Utgifterna för tippningen bli därigenom en post att räkna med och taga ofta i anspråk en anseelig del av arbetsförtjänst eller besparingar.» Detta var departementschefens motivering då för att göra inskränkningar. Äro icke de farhågor, som då uttalades, fortfarande lika levande, och äro icke de verkningar, som då skildrades, en direkt följd av att rörelsen fått växa i den omfattning som skett?

Då saken förra året var uppe och då det gällde bara att ge Kungl. Maj:t befogenhet att i vissa fall bevilja tillstånd till tippning, sade första kammaren nej, medan andra kammaren vid uppresning med mycket liten majoritet gav sitt bifall. Jag menar därför, att det egentligen var oerhört litet för Kungl. Maj:t att gå vidare på, och man borde väl under sådana förhållanden i ännu

*Svar å interpellation. (Forts.)*

högre grad beaktat de farhågor, som i båda kamrarna uttalades. Framför allt borde man väl ha beaktat vad man själv i sin proposition sagt.

Jag skall be att få referera ett par ord av den ärade ledamot, som regeringen sedan gav i uppdrag att handhava denna sak. I första kammarens protokoll nr 30, sid. 22, säger denne ledamot, att såvitt han har läst förslaget är just det, som utskottet velat taga bort, själva kärnan i detsamma, nämligen medgivande för Kungl. Maj:t att bevilja tillstånd till tippning i vissa undantagsfall. Denna tippning pågår nu icke i vissa undantagsfall utan vecka efter vecka och i ständigt stegrad crescendo. Det yttrande, som jag från andra kammaren vill referera och som ger belägg för, vad jag nyss sade, nämligen att regeringen icke är utan maktmedel, hölls av landshövding Linnér. Han yttrade då: »Det är inte tal om annat än att om en sådan legalisering sker, kommer tippningsrörelsen med alla dess avarter att taga en ojämförligt större omfattning än för närvarande.» Han är av statistiken att döma oerhört sannspädd. Men han fortsätter: »Ty en lag är icke utan verkan. Lagen är med sina dagsböter och sitt eventuella fängelsestraff icke något att förakta.» Landshövding Linnér anser, att regeringen har möjlighet att på denna väg sätta ett effektivt stopp för detta. Det vill nu inte regeringen göra utan säger, att man skall icke vidtaga några restriktiva åtgärder utan låta det gå vidare. Det har nu gått så långt, att straffångar skrivit till länsstyrelsen i Kristianstads län och bett att få tidningar, särskilt sådana som gälla tippning, och att få tippa varje vecka. Länsstyrelsen gav medgivande i viss utsträckning till tidningar. Jag vet inte, om medgivandet inkluderade tippningstidningar eller inte. Men länsstyrelsen ansåg sig dock, icke ens med den nuvarande regeringen, våga medgiva straffångarna att tippa.

Det går ju ganska långt, när sådant kan förekomma i våra officiella skrivelser. Visserligen får man väl anse, att de, som kommit i fängelse av den ena eller andra anledningen, måhända icke ändras så mycket till sin inställning, om regeringen ger dem detta tillstånd eller icke, men säkert är, att den svenska ungdomen icke har glädje eller nytta av det förhållande, som nu råder. Det är alldeles givet, att om ungdomen i den utsträckning, som nu sker, redan vid tidiga år inriktas på att genom spel och lotteri komma till inkomster, detta icke är rätt väg.

När förra året propositionen i detta ämne behandlades, skrev utskottet, att utskottet fann det angeläget, att den s. k. tippningsrörelsen genom skärpt lagstiftning effektivt stävjades. Denna utskottets uppfattning stod också i överensstämmelse med huvudsyftet i propositionen. Vidare framhölls, att utskottet för sin del icke kunde finna lämpligt att öppna möjlighet för en legaliserad tippning, även om Kungl. Maj:t torde ha avsett att denna möjlighet endast i undantagsfall skulle komma till användning. Detta är ord från utskottet, som vi icke få lov att glömma.

Jag skall i detta sammanhang be att få citera 18 kap. 14 § strafflagen, där det heter: »Håller någon hus, där äventyrliga spel om penningar eller penningevärde allmänt bedrivs; straffes med fängelse i högst sex månader eller böter. Tillåter den, som håller källare, värdshus eller annat allmänt näringsställe, att sådant spel där bedrivs; dömes till böter. Var som å ställe, som nu sagt är, deltagar i äventyrligt spel, straffes med böter, högst tvåhundra riksdaler.»

När denna lagparagraf skrevs, hade de svenska myndigheterna klart för sig, vilken skadlig inverkan spel har på det mänskliga sinnet, men nu tolererar man det och till och med underlättar dess spridning i den omfattning, som ägt rum bland det svenska folket. Om denna rörelse, som skulle ske blott i undantagsfall, stod i Nya Dagligt Allehanda av den 30 maj 1935: »Tipstjänst i nya

*Svar å interpellation. (Forts.)*

flotta lokaler vid Kungsbroplan», och därefter följde en beskrivning, hur det är ordnat för denna verksamhets bedrivande. Om det är meningen att minska denna tippningsrörelse, skall man väl inte inrätta sig på detta sätt.

För övrigt, vad innebär det för människorna, att staten tagit in  $5\frac{1}{2}$  miljoner kronor i insatser, av vilka blott ett fåtal få del? Hälften av dessa  $5\frac{1}{2}$  miljoner kronor gå tillbaka till dem, som spelat, och fördelas bland dem — till mångas skada. Jag skulle nästan vilja säga, att det är inte långt ifrån till allas skada.

Driftskostnaderna för denna rörelse få enligt föreskrifterna icke överstiga 30 % av  $2\frac{3}{4}$  miljon kronor. Är detta rimligt? Man har dessutom i år genom lagstiftning fritagit denna form av inkomst från en beskattning, som eljest träffar var och en, som genom arbete förtjänar något, alltså en premiering.

Jag kan, herr talman, icke se annat än att man på detta område är inne på vägar, som icke äro önskvärda, och att det vore bättre om regeringen i stället för att avvakta redan nu toge saken i sin hand och hellre stämde i bäcken än i ån.

Herr Olsson i Gävle: Herr talman! Då den debatt herr Lithander här dragit upp ju ingenting annat är än en fortsättning på den debatt vi i början av året förde, när här förelåg Kungl. Maj:ts proposition och bevillningsutskottets utlåtande angående beskattning av tippningsvinster, skall jag liksom vid det tillfället be att få säga ett par ord i anledning av herr Lithanders anförande.

Jag framhöll redan då — och jag är angelägen att nu mycket starkt understryka det — att jag för dem av kammarens ledamöter liksom för de personer i tidningspressen och i landet överhuvud taget, vilka av rent religiösa eller moraliska skäl ställa sig på den linje herr Lithander företräder, har en mycket stor respekt, i all synnerhet när denna mening hävdas konsekvent, så att den icke bara framkommer i inlägg mot tippningsrörelsen utan även i votum mot såväl totalisatorspel som penninglotterier överhuvud taget. Men, herr talman, jag hyser icke samma respekt för dem som själva äro livligt intresserade av spel på andra områden men som i fråga om tippningsrörelsen överdriva allt vad därvidlag förekommer.

Jag har själv aldrig deltagit i någon tippning. Jag har överhuvud taget icke något intresse för den saken, men det har roat mig att på söndagarna taga en rond förbi tidningarnas depeschbyråer, utanför vars fönster människor i massor äro samlade för att få se tippningsresultaten, och titta efter, om det där finns sådana människor, som man både i tidningspressen och i diskussionen om denna sak skildrat. Och jag måste säga, att jag icke sett de där små barnen, som gripits av detta farliga elände. Tvärtom har jag sett människor, som kommit till mogen ålder, som utan tvivel kunna svara för sina handlingar och för vilka det säkerligen icke är större risk att deltaga i en tippning än att gå till Sovalla eller Ulriksdal varje lördag och söndag, som det är möjligt, och vara med och hålla på den ena eller andra hästen. Jag tycker sålunda, att man icke skall göra denna sak märkvärdigare än den är.

När vi i fjol här i andra kammaren — icke med någon knapp majoritet, herr Lithander, utan med en rätt stark majoritet — gävo Kungl. Maj:t rätt att sätta igång med denna lagliga tippningsverksamhet, var det ju därför, att vi hade den bestämda uppfattningen, att det bedrevs en mycket omfattande tippningsrörelse ute i landet, genom vilken de stora pengar, om vilka herr Lithander nu talat, hamnade i fickorna på företagsamma privatpersoner, under det att de nu komma idrotten till godo i den ena eller den andra formen. Jag har här fått på min bänk ett litet cirkulär från en olaglig tippningsrörel-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

se. Det är alldeles nyss utfärdat, och man förklarar där, att man kommer att fortsätta sin tippningsrörelse utan hänsyn till om den är laglig eller olaglig. Visserligen ha vederbörande försökt komma åt dem, heter det, men endast  $\frac{1}{2}$  % av utsända brev ha myndigheterna lyckats stoppa. Man inbjuder folk att fortfarande deltaga och säger, att verksamheten kommer att pågå hela sommaren. Jag tror icke, herr Lithander, att om vi lyckas slå ihjäl den lagliga tippningsrörelsen i landet, vi skulle bli befriade från det hela på det enkla och lättvindiga sätt herr Lithander här skildrat. Tippingen skulle säkerligen icke få mindre omfattning än den för närvarande har.

Det har också förvånat mig i hög grad, att herr Lithander, som jag ju från strider på andra områden alltid uppfattat såsom den fränaste motståndare till allt vad restriktioner och förbudspolitik heter, här är den förste att tro, att landet kan räddas undan dessa saker med restriktioner och enkla förbud. Jag är övertygad om att herr Lithander här liksom på de andra områden, som intressera herr Lithander lika mycket som denna sak, skulle få uppleva samma besvikelse, som så många andra fått uppleva, då de trott, att man på ett så enkelt sätt kan avskaffa ting, som dock fått ett sådant insteg hos vårt folk.

Jag skulle i detta avseende, herr talman, bara vilja säga, att hela min syn på detta problem är, att så länge vi i detta land tillåta lotterispel, så länge vi i detta land tillåta människor, som kunna satsa större belopp, att spela på penninglotteri och på totalisator och jag höll på att säga, så länge vi överhuvud taget tillåta folk, som äro intresserade av det, att sitta hela eller halva nätterna och knacka med vanliga kort, tycker jag vi skola vara konsekventa och säga, att vad som här föreligger beträffande de människor, som icke ha möjlighet att satsa stora belopp utan få nöja sig med små, finns det ingen anledning att blåsa upp till de dimensioner och det farofyllda elände, som man har gjort på åtskilliga håll. Framför allt finns det ingen anledning att göra detta från deras sida, som själva äro livligt intresserade av och deltaga i spel på andra områden än där det gäller tippning.

## § 3.

*Svar å interpellation.*

Herr talmannen gav vidare på begäran ordet till

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **Sandler**, som yttrade: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har herr Meyerhöffer, omförmälade utsändningar på svenska språket från sovjetrysk radio, till mig riktat dessa frågor:

1. Har regeringen sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande radioutsändningar?

2. Om så är fallet, är någon åtgärd från regeringens sida att förvänta i ärendet?

Till svar härå får jag, efter att ha inhämtat nödiga upplysningar om de omförmälda radioutsändningarnas omfattning och beskaffenhet och med stöd av verkställd undersökning av det internationellt-rättsliga läget, anföra följande:

Sovjetunionen är veterligen icke ansluten till någon internationell överenskommelse, som skulle kunna lägga hinder i vägen för dess radiopropaganda. Å andra sidan har Sovjet, så vitt känt är, lojalt iakttagit de av Sovjet under tecknade internationella radiokonventionernas bestämmelser.

Samtliga de försök, som tidigare gjorts av olika länder i syfte att paralysera Sovjetunionens radiopropaganda hava veterligen visat sig resultatlösa.

*Svar å interpellation. (Forts.)*

Den i herr Meyerhöffers interpellation påtalade sovjetryska radiopropagandan är icke någon i sitt slag enastående företeelse. Det allmänna problemet om radion som ett instrument för propaganda för olika länder eller intressegrupper väntar ännu på sin internationella reglering. Det har varit föremål för behandling av internationella radiounionen och är för närvarande under utredning i N. F.

På grund av anförda omständigheter anser jag mig sakna anledning vidtaga några åtgärder ägnade att föregripa resultatet av sagda utredning.

Härefter anförde:

**Herr Meyerhöffer:** Herr talman! Jag anhåller att till hans excellens herr utrikesministern få framföra mitt vördsamma tack för svaret. Min tacksamhet hade varit ännu större, om svaret gått i en helt annan riktning än vad det nu gjorde.

Jag konstaterar, att den första frågan, lydande: Har regeringen sin uppmärksamhet riktad på ifrågavarande radioutsändningar? — icke alls blivit besvarad. Skäl föreligga enligt min mening att följa utsändningarna från fall till fall och vidtaga därav eventuellt betingade åtgärder.

Min andra fråga lydde: Om så är fallet, är någon åtgärd från regeringens sida att förvänta i ärendet? Excellensen svarar härtill: »Sovjetunionen är veterligen icke ansluten till någon internationell överenskommelse, som skulle kunna lägga hinder i vägen för denna radiopropaganda. Å andra sidan har Sovjet, såvitt känt är, lojalt iakttagit de av Sovjet undertecknade internationella radiokonventionernas bestämmelser.» Detta innebär ju, att Sovjet icke lojalt iakttager annat än rent tekniska saker, våglängder och dylikt. Men det var inte det, som min fråga gällde, utan den rena propagandaverksamheten.

Hans excellens påpekar vidare, att det här icke gäller någon enastående företeelse utan en mera allmän. Men för Sveriges del är det i alla fall en enastående företeelse, fastän måhända icke ur den mera upphöjda synpunkt, som Nationernas förbund representerar. Mig veterligen har det icke förekommit, att från något annat land riktats på svenska språket propaganda mot Sverige. Propagandasyftet är klart, då i Ryssland icke finnas svensktalande till något avsevärt antal. Avsikten med propagandan framgår ju också av den vaktslagning, som kommunistpressen verkställt om denna radioutsändning. Ja, den svenska flatheten går ju så långt, att meddelanden om utsändningarna publiceras i det officiella organet »Röster i radio».

Jag tillåter mig anføra ett par exempel på propaganda i detta sammanhang: Utsändningarna i samband med den s. k. Svenskbyaffären och den ryktbara julutsändningen med de kända otidigheterna mot moraliska och religiösa värden på kristenhetens största högtidsdag. Ur tidningen Dagens Nyheter, som knappast kan sägas representera någon ensidig nationell eller moralisk inställning, hämtar jag den 11 april i år bland annat följande uppgift: »Vad tonen i föredragen beträffar är den dock alltfjämt oftast av det tarvligaste demagogiska slag. Jag kan t. ex. aldrig glömma ett föredrag den 1 april 1934, där Karlfeldt karakteriserades som de rika böndernas skald, kulak-skalden.»

I fråga om botemedel hänvisar hans excellens utrikesministern till internationella överenskommelser, med känd förtröstan till dylika och till Nationernas förbund. En försäkran om egen demarche och eget initiativ från excellensens sida hade varit att föredraga.

Jag måste till slut, herr talman, uttala mitt beklagande av, att excellensens svar icke innehåller ett enda ord av ogillande av utsändningarna, och jag

*Svar å interpellation. (Forts.)*

konstaterar, att regeringen har tagit den kommunistiska propagandan utifrån med samma upphöjda ro som den behandlar den inre kommunistiska propagandan.

Herr Hagberg i Luleå: Herr talman! Jag skulle ju kunna komplettera herr Meyerhöffers upplysning med, att det är ju inte bara den i viss mån statsunderstödda »Röster i radio», som lämnar uppgifter om ryska utsändningar, utan sådana förekomma någon gång till och med i borgerliga tidningar. I dessa tidningar lämnas uppgifter om utsändningar på olika språk från olika länders stationer. Men det finner icke herr Meyerhöffer anmärkningsvärt. Det enda anmärkningsvärda — förutom det att man finner det upprörande, att man på vårt språk från ett annat lands stationer skall kunna berätta om förhållandena i det landet — är att man i den kommunistiska pressen anger tiden för de utsändningar, som företagas på svenska. Det borde vara uppenbart, tycker jag, även för herr Meyerhöffer, att det inte finnes någon grundlagsenlig möjlighet för herr Meyerhöffer eller för regeringen att förhindra, att vi i våra tidningar publicera vad man har för föredrag i radio rörande Ryssland. Det är en sak, som man bör understryka: Från ryska radion har man förklarat, att utsändningarna göras därför, att det i Sovjetunionen finnes en massa människor som tala svenska språket. Och de utsändningar, som göras därifrån, handla inte om förhållandena i Sverige utan om förhållandena i Sovjetunionen. De behandla olika problem i fråga om det socialistiska uppbygget och röra sig aldrig med förhållandena i Sverige, om man inte som herr Meyerhöffer går så långt, att man säger, att om i Sovjetunionen antireligiösa föredrag hållas, Sverige därigenom angripes. Går man så långt, kan man bevisa vad som helst. Det i förevarande fall presterade beviset håller ju inte alls.

När man nu går till storms mot, att man genom den ryska radion låter svenskarna i Ryssland taga del av vad som försiggår därborta, vänder man sig mot en princip. Sovjetunionen är ett land med många olika nationaliteter, och varje nationalitet har där rätt att komma till tals i radion. Och eftersom där finnas svenskar — låt vara att de inte utgöra en så stor enhetlig grupp, om jag bortser från Svenskbyborna, som herrarna hade så mycket bekymmer med för några år sedan — är det klart, att även de böra få erhålla uppgifter genom radion. Dessutom ha även svenskar i Sverige behållning av att få veta vad som försiggår därborta. Det är inte bara herr Meyerhöffer, som lyssnar på radioutsändningar, utan folk av olika politisk åskådning, därför att de få uppgifter från det land, som bygger socialismen.

I det sammanhanget kan jag inte, herr talman, neka mig nöjet att påpeka en annan sak, nämligen att de, som från sådana politiska utgångspunkter som herr Meyerhöffers angripa det ryska utsändandet, ha inte ett ord till förebråelse, när man i svensk radio låter den tyske diktatorn i timtal disponera radion och följaktligen utnyttja åhörarnas tålmod med utläggningar om den politik man därnere genomför. Det är många, som också äro missnöjda däröver, men herr Meyerhöffer tillhör självfallet inte dessa missnöjda. Det karakteriserar hans indignation.

Överhuvud taget är det så med den svenska radion, att den upptar en mycket stor del av sina utsändningar med att lämna meddelanden om saker, som äro tämligen ovidkommande, detta gäller inte minst meddelanden om det nazistiska Tyskland. I dagsnyheterna lämnas ofta meddelanden, som göra reklam för det nazistiska Tyskland. Den aktion, som herr Meyerhöffer företagit, har ett uppenbart politiskt syfte. Den riktar sig mot de ryska ut-



*Svar å interpellation. (Forts.)*

sändningarna därför att dessa efter hans förmenande rikta sig mot den åsikt han företräder. Men icke minst formellt är hans aktion fullständigt orimlig.

**Herr Meyerhöffer:** Herr talman! Jag måste medge, att den sista upplysningen, att Sovjetunionen bedriver reklam för det nazistiska Tyskland, var en nyhet. Men det innebär ingen överraskning så som det svänger i de kretsar herr Hagberg tillhör. Han anför som något slags ursäkt att borgerliga tidningar redogöra för dessa förhållanden. I så fall är det ett stort fel, enligt mitt förmenande, av de borgerliga tidningarna att göra det. Men den omständigheten, att utrikesministern i interpellationssvaret säger, att olika länder ha sökt paralysera Sovjetunionens radiopropaganda, visar i alla fall, att vi här ha att göra med något, som icke utan vidare kan bagatelliseras. Det finnes också bestämda skäl att beträffande denna reklam och dessa redogörelser intaga en helt annan ståndpunkt till de sovjetryska utsändningarna än till andra, därför att i den internationella radioprogramkonferensen deltar icke Sovjetryssland till skillnad mot flertalet andra länder, som där vilja skapa en gemensam plan att arbeta på.

Då vidare herr Hagberg talar om, att det i Ryssland är massor av människor som tala svenska språket, vill jag nämna, att jag nyligen såg en uppgift i en socialdemokratisk tidning, att då herr Hagbergs gamle bekante, herr Badlund, kom till Leningrad, fick han inte det gästvänliga mottagande han väntat utan kastades i fängelse. Det tog tre veckor, innan man kunde hålla förhör med honom. Den socialdemokratiska tidningen uppgav skälet vara, att man på kortare tid i Ryssland icke kunde få tag på någon, som kunde meddela sig med Badlund på svenska språket. Behovet av propaganda på svenska språket tyckes därför inte vara så överväldigande stort i Ryssland, som herr Hagberg vill göra troligt.

Det tillkommer icke mig utan snarare hans excellens utrikesministern, som har gjort så stor insats, när det gäller översättande av arbeten utav lärofadern Marx, att säga i vilka länder man uppbygger socialistvälde, men det kan inte vara något skäl för att man skall hålla på att bedriva en propaganda, som ogillas av ett betydande antal medborgare i detta land, liksom f. ö. fallet är i andra länder, när det gäller motsvarande företeelser. Jag upprepar ännu en gång, att en mera positiv inställning i denna fråga från hans excellens utrikesministerns sida varit tacknämlig.

**Herr Hagberg i Luleå:** Herr talman! Jag tror inte, att någon annan än herr Meyerhöffer missuppfattat mig så kolossalt, att han kan göra gällande, att jag sagt, att den ryska radion gjort reklam för den tyska nazismen. Vad jag sade var, att det var den svenska radion, som gjort reklam för Tyskland och den tyska nazismen. Och jag hänvisade till det faktum, som var och en känner till, att den svenske statsministern inte på långt när disponerat svensk radio så mycket som den tyske regeringschefen för sina politiska anföranden.

Beträffande Badlund vill jag säga, att man kan sopa rent för egen dörr. Om en utländsk flykting kommer hit till Sverige, hur behandlas han då? Och hur behandlas de, som komma hit utan papper? Badlund hade kommit till Sovjetunionen utan legitimationspapper. Han hade smitit in över gränsen, och man får stå sitt kast i ett sådant fall.

## § 4.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**, som nu erhöll ordet, anförde: Herr talman! Med denna kammars tillstånd har dess ledamot herr Janne Nilsson till mig framställt följande spörsmål:

*Svar å interpellation.*

*Svar å interpellation. (Forts.)*

1) Anser herr statsrådet det vara önskvärt och möjligt att vid beslut om inköp av bussföretag för statens järnvägars räkning fästa sådana villkor, att den trafikerande allmänhetens intressen skyddas?

2) Har herr statsrådet sin uppmärksamhet riktad på angelägenheten av att ägarna av bussföretag icke utsättas för påtryckningar i syfte att göra dem benägna att överlåta sina företag till statens järnvägar?

Inledningsvis erinrar interpellanten om att riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t beslutat, att för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 2 milj. kronor till »Anläggningar och förlag för automobiltrafik».

Beträffande innebörden av detta beslut vill jag, i anledning av vad i interpellationen därom anförts, erinra om den i departementschefsytttrandet till ifrågavarande punkt i statsverkspropositionen lämnade motiveringen liksom ock om innehållet i riksdagens skrivelse i frågan. I departementschefsytttrandet framhölls, att den samverkan mellan järnvägs- och landsvägstransporter, som vinnes genom ett närmare sammanförande av de båda transportmedlen, möjliggör ett säkrare och mera ordnat tillgodoseende av det allmänna trafikbehovet, samt att därvid ernås även en eftersträfvansvärd lindring i den häftiga konkurrensen inom trafikväsendet, varigenom kan motverkas en från samhälls-ekonomiska synpunkter icke önskvärd och för respektive företagare ofta ekonomiskt ödeläggande överdimensionering av transportapparaten. Jag anförde vidare, bland annat, att en ökad användning av bilen i järnvägens tjänst närmast skulle hava betydelse för ersättande av oekonomiska tågförbindelser och för järnvägsnätets komplettering med väl ordnade landsvägsförbindelser samt att, såsom järnvägsstyrelsen själv framhållit, det föreliggande behovet torde kunna väsentligen tillgodoses genom övertagande av redan förefintliga trafikföretag och dessas egendom, varigenom nyanskaffning av material och utfärdandet av nya trafiktillstånd i möjligaste mån undvikas.

Riksdagen har i sin skrivelse nr 62 — jämte det riksdagen anmält sitt bifall till ifrågavarande anslagsäskande — anfört, att med förevarande anslag avses närmast att öppna möjlighet för statens järnvägar att helt förvärva eller eljest erhålla erforderligt ekonomiskt inflytande över statsbanorna berörande automobilföretag enkannerligen bussföretag, som bedriva en förlustbringande och av de lokala trafikbehoven ej betingad konkurrens. Riksdagen har vidare framhållit, att det måste framstå såsom angeläget, att en sorgfällig prövning sker av de ifrågasatta förvärven, varvid borde tagas i betraktande såväl den allmänna nyttan av sammanslagningen som ock den begärda gottgörelsen. Beaktas måste också självfallet — har riksdagen slutligen anfört — att genom automobilföretagens införlivande med statsbanorna samfärdselmöjligheterna ej hämmas, utan att tvärtom sammanslagningen blir till båtнад för trafikens utveckling.

Av vad sålunda nu anförts eller eljest i ärendet förekommit torde icke kunna dragas den slutsatsen, att avsikten med det beviljade anslaget varit, att statens järnvägar i främsta rummet skulle ingripa i de fall där, som i interpellationen sägs, »trafikbehovet ej på enskilt initiativ är tillfredsställt» eller för att rädda ekonomiskt svaga företag. Tvärtom torde framgå, att meningen varit att anslaget i första hand skulle komma till användning för inlösen av redan befintliga trafikföretag, och av i riksdagens skrivelse gjorda uttalanden om angelägenheten av en sorgfällig prövning från Kungl. Maj:ts sida av eventuellt föreslagna förvärv med hänsyn bland annat till anspråk på ersättning för påstådda framtidsvärden på grund av upparbetad trafik eller för annan good-will torde framgå, att även ekonomiskt goda trafikföretag tänkts kunna ifrågakomma till inlösen.

Det av riksdagen beviljade, nu ifrågavarande anslaget är som redan nämnts

*Svar å interpellation. (Forts.)*

avsett att användas till befordrande av en rationell kommunikationspolitik. Men jag är med interpellanten ense därom, att åtgärder i detta syfte icke få leda till någon generell taxehöjning eller till försämrade kommunikationsmöjligheter. Skulle mot all förmodan tendenser i den riktningen visa sig, lär icke saknas möjlighet att på lämpligt sätt ingripa däremot.

Med detta mitt uttalande torde interpellantens första fråga få anses besvarad.

Vad beträffar de i interpellantens andra fråga antydda farhågorna för att ägarna av bussföretag »utsättas för påtryckningar i syfte att göra dem benägna att överlåta sina företag till statens järnvägar», så har jag svårt att finna någon grund för dylika farhågor. Självfallet är, att inga *obehöriga* påtryckningar få förekomma. Och vad beträffar eventuella farhågor för påtryckningar av den art, som kunna tänkas ligga i lockelsen av ett i förhållande till ett visst företags värde avgivet, för högt köpeanbud, så lär väl såväl statens järnvägars eget affärsintresse liksom den omständigheten, att Kungl. Maj:t skall pröva villkoren för varje föreslaget köp, innebära nödiga garantier mot att uppenbar överbetalning sker.

## Vidare yttrade:

Herr Nilsson i Hörby: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt tack för det jag erhållit svar på min interpellation. Jag skall samtidigt tack-samt annotera vissa utfästelser, som i svaret gjorts rörande de förhållanden jag berört. Jag kan däremot icke förklara mig riktigt tillfredsställd med svaret, i varje fall i nuvarande tidsläge, därför att det kommer att hänga på frågans vidare utveckling under de fortsatta inköp, som statens järnvägar komma att göra. Statsrådet talade om, att en av orsakerna till, att statens järnvägar skulle göra dylika inköp, var att det allmänna intresset fordrade dylika. Mig veterligt är det fråga om två köp, dels av ett omnibusföretag i norra Skåne och dels av omnibuslinjen mellan Lund och Malmö. Jag har i varje fall i fråga om den senare liksom på känn, att det är definitivt fastslaget, att statens järnvägar skall övertaga den. Först vill jag säga, att såvitt jag kan bedöma det — och det företag, som trafikerar linjen Lund—Malmö känner jag väl till, men jag tror, att det gäller båda företagen — är det icke något allmänt intresse, som ligger bakom inköpet, i annat fall än om man tar särskild hänsyn till statens järnvägar, när man bedömer det allmänna intresset. Den trafikerande allmänhetens intresse har varit fullt tillgodosett genom de båda företagen och det sätt, varpå de utövat sina trafikrättigheter och trafikskyldigheter. Det enda som avhörts är att en påtryckning ägt rum, sannolikt från statens järnvägars sida, rörande inskränkning av omnibusturerna mellan Lund och Malmö. Jag skiljer där på statens järnvägars intresse och allmänt intresse, ty allmänheten krävde ingen inskränkning i dessa turer. Båda bussföretagen hade god ekonomi. Det var ingen som helst fara för att de skulle gå omkull och att av den anledningen busstrafiken skulle inställas och ett allmänt intresse sålunda skadas. Söker jag orsaken till att statens järnvägar i första hand slå under sig dessa båda bärande företag, kan jag icke komma till annat resultat, än att statens järnvägar åsyfta trafikmonopol inom såväl nordvästra Skåne som inom området Lund—Malmö. Det är mot denna monopolinställning som jag genom min interpellation velat rikta mig och därigenom påkalla riksdagens uppmärksamhet. Jag tror nämligen, att en avsevärd folkopinion icke önskar ett dylikt monopol. Men man har icke riktigt hunnit följa med, så hastigt som utvecklingen här gått.

Nu vill jag omnämna statsrådets gynnsamma svar, då han talade om, att

*Svar å interpellation. (Forts.)*

inga generella förhöjningar i taxorna skola komma att ske. Jag tar fasta på det, och så få vi se, hur utvecklingen kommer att te sig. Vid sidan om det problemet ligger emellertid trafikturnernas problem. Jag vill erinra om, att innan motortrafiken kommit till stånd voro statens järnvägar och kanske också andra järnvägar, någonting sakrosankt. De betraktade allmänheten som något, som de själva kunde exploatera hur de ville. Jag kan taga ett exempel i fråga om skolbarn, som på den tiden fingo lämna hemmet klockan 6 på morgonen, ehuru skolan icke började förrän klockan 9. Man kunde icke ordna bättre tågförbindelser. Skolan slutade klockan 4 e. m. men det blev ingen tågförbindelse förrän klockan 8 på kvällen. Och vid hänvändelse till järnvägen erhöles svaret, att man kunde taga sig hem hur som helst, om icke järnvägsförbindelsen passade. Men när omnibustrafiken tog vid och fick ha sin rörelsefrihet, blev det turer som passade, så att barnen icke behöfde lämna hemmet förrän i lagom tid innan skolan började och så att de kunde komma hem igen i tid. Det är för ett återförande av utvecklingen i dylika tidigare följda banor, som jag här vill varna. Jag skall icke draga upp hela den kartan med exempel, om vilka jag har kännedom, på hur statens järnvägar ha motarbetat denna strävan till önskad ordning. Jag ser icke den största faran i, att det blir ett stoppande av utvecklingen, utan däri att det blir ett tillbakaträngande av den utveckling vi redan ha i fråga om samfärdsmedlen och bekvämligheten för den trafikerande allmänheten. Jag vill göra den personliga deklarationen, att jag förstår fullt väl, att statens järnvägar och andra järnvägar kunna i vissa fall komma att få det ekonomiskt svårt. Men ha vi kommit till andra transportmedel, som gjort järnvägarna överflödiga i viss mån, måste man släppa fram den nya kommunikationsform, som motortrafiken utgör. Jag vill göra en tankeställare. Hur skulle det bli, om vi sökte tränga tillbaka icke bara automobiltrafiken utan även järnvägstrafiken och återgå till de förhållanden, som rådde, innan järnvägarna kommo till stånd? Två viktiga frågor skulle komma att lösas, ifall vi skulle pressa utvecklingen tillbaka 75 år. För det första komme hela arbetslöshetsspörsmålet att lösas, ty det skulle komma att behövas en massa kuskar; och för det andra komme frågan om spannmålsproduktionens avsattningsmöjligheter att lösas, enär tusentals hästar finge sättas in. Men inte vill jag och ingen annan heller vara med om att tränga tillbaka utvecklingen på det sättet. Jag menar, att man icke får föra en sådan politik i fråga om järnvägarna, att trafikutvecklingen på andra områden förhindras eller stoppas. Med denna utveckling har jag åsyftat automobiltrafiken, men jag kan säga, att jag är inte säker på att denna synnerligen länge kommer att utgöra toppunkten i denna utveckling. Det hänger här på utvecklingen av flygväsendet. Det kan hända, att det om tio eller femton år icke är fråga om spörsmålet järnvägar eller autobiler utan järnvägar eller flygväsen. Och jag måste fordra, att landet står öppet jämväl för en sådan utveckling. Det var mitt resonemang angående svaret på frågan nr 1.

Angående svaret på frågan nr 2 så säger sig herr statsrådet i anledning av mitt uttalande om att jag ville ha litet trygghet för att inte bussföretag »ut-sättas för påtryckningar i syfte att göra dem benägna att överlåta sina företag till statens järnvägar» ha svårt att finna någon grund för dylika farhågor. Herr statsrådet säger till sist, att han inte kan tänka sig, att det kan bli några »påtryckningar av den art, som kunna tänkas ligga i lockelsen av ett i förhållande till ett visst företags värde avgivet för högt köpeanbud». Jag vill genast säga det, att jag delar herr statsrådets uppfattning på den sista punkten. Jag tror inte, att statens järnvägar gör förvärfv av bussföretag genom för höga köpeanbud. Jag tycker snarare, att de gå för hårt fram i allmänhet, men sta-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

tens järnvägar kunna ha andra medel till förfogande för att genomdriva sina villkor och det i all synnerhet i de län, där länsstyrelserna låta påverka sig av statens järnvägar. Nog finnes det tillfällen att göra livet surt för ett bussföretag. Jag vill säga om de båda sålda omnibusföretagen, att det är min bestämda mening, att de hade icke sålts, om icke ägarna hade varit utsatta för påtryckningar och trakasserier, som gjorde livet så surt, att de hellre sålde.

Jag skall draga en del ur en exempelsamling. Herr statsrådet kan privat få se vem som undertecknat den, men jag vill inte lämna ut namnet till ett offentligt protokoll. Det heter där: »Undertecknad omnibusförening» — det gäller linjen Hälsingborg—Hasslarp — »har erhållit tillstånd till denna linjetrafik, som gäller tills vidare, dock längst till den 1 januari 1937, men kan det samma när skäligen anledning förekommer indragas. Samtidigt beviljades vi tillstånd till länstrafik, s. k. extraturer, dock blott för ett år i sänder. Att detta tillstånd, vars ekonomiska betydelse framgår därav att tredjedelen av våra intäkter härrör från denna rörelse, måste varje år förnyas, förorsaka omnibusföretagen omkostnader och besvär och dessutom innebär ytterligare ett stort riskmoment, är ju tydligt.» — Ja, det är ju uppenbart, att det ligger ett riskmoment i faran för att inte få förnyat tillstånd. — »Då vi i oktober 1933 inlämnat vår vördsamma anhållan om tillstånd till länstrafik, fingo vi från länsstyrelsen meddelande om att vi borde hänvända oss till poliskammaren i Hälsingborg för att där erhålla tillstånd till stadstrafik. Sådant tillstånd erhöles vi även för det sökta året, men vår ansökan om förnyelse i december 1934 blev utan motivering avslagen. Vi sökte då hos länsstyrelsen återfå det tillstånd till länstrafik, som vi under åren 1931—1933 innehaft, men möttes här av ett bleklagt nej. Samma öde röntes vårt överklagande av poliskammarens beslut hos länsstyrelsen och länsstyrelsens hos Kungl. Maj:t.» — Så kommer man in på gången. — »Av länsstyrelsen erhöles vi emellertid under hand meddelande» — jag ber åhörarna uppmärksamma detta »under hand», ty det kommer igen — »att, om vi avstode vår rättighet till linjetrafik till omnibusägare L. Larsson i Hälsingborg, som startat denna trafik och före oss innehaft den i cirka 9 år och som enligt med oss upprättat kontrakt hade att mot viss ersättning ställa sina bussar till vår disposition för trafikens uppehållande, skulle poliskammaren säkerligen ej avslå en från hans sida framställd förnyad ansökan. Motiveringen till denna länsstyrelsens inställning är oss fullständigt obekant. Vi inlämnade emellertid till länsstyrelsen en skrivelse, i vilken vi förklarade oss villiga att avstå från koncessionen till linjetrafik under förbehåll att densamma beviljades ovannämnde L. Larsson. Vår ansökan bifölls, men då Larsson nu vände sig till poliskammaren för erhållande av stadstrafik, fick han åter avslag. En klagan till länsstyrelsen resulterade i en återförvisning av ärendet till poliskammaren.» Härefter följer ett citat ur länsstyrelsens protokoll: »Enär enligt vad länsstyrelsen numera inhämtat endast ett fåtal av de omnibusar, vilka godkänts för brukande i stadstrafik för personbefordran i Hälsingborg, kunna disponeras å de dagar, när s. k. turistomnibustrafik merendels förekommer samt vid sådant förhållande behov av den sökta trafiken får anses förefinnas, prövar länsstyrelsen skäligen visa målet åter till poliskammaren i Hälsingborg för ny behandling.» Därefter fortsätter åter brevskrivaren: »Oss åtminstone synes det varit länsstyrelsens oavvisliga plikt att, innan den avlog vår ansökan eller vårt överklagande av poliskammarens beslut, den hade inhämtat de upplysningar, som nu övertygat den om befintligheten av detta trafikbehov, något som vi med skärpa framhållit och styrkt med ett flertal intyg från skolor och föreningar.» Föreningen drager av detta den slutsatsen, och jag är icke beredd att säga, att den är felaktig: »Det är anmärkningsvärt att länsstyrelsen givit uttryck åt denna sin förändrade upp-

*Svar å interpellation.* (Forts.)

fattning först sedan statens järnvägar avslutat preliminärt inköp av ifrågasvarande bussar.»

Jag vill bara säga, att här är endast *ett* bussföretags lidandes historia refererad, men den ger dock ett bestämt intryck av hur svårt det kan vara, då våra bussägare och trafikbilägare skola söka tillstånd minst en gång om året och betala därmed förenade kostnader. Men det värsta är att de icke kunna veta, om de, när de väl upparbetat en rörelse, som ger dem och deras familjer deras uppehälle, få nytt tillstånd. När jag dragit upp detta, har jag icke gjort det för att rikta något klander mot herr statsrådet. Jag har talat med honom många gånger och känner i viss mån hans principiella inställning, men jag har velat taga upp saken på ett mera offentligt sätt här i kammaren för att väcka kammarens uppmärksamhet på saken, så att vi kunna med förenade ryggar stoppa en monopolhistoria som synes vara på väg. Jag har sagt detta utan att därför annonsera mig såsom vare sig monopolist eller antimonopolist, utan mitt uttalande gäller bara det fält som det här är fråga om. Jag vill till sist säga, att det finnes en stark opinion bakom kravet på frihet för den enskilda företagargranden på samfärdsmedlens område.

Herr andre vice talmannen **Jeppsson**: Herr talman! Jag skall icke ingå i diskussion om något speciellt fall, ehuru det vore mycket frestande att taga upp ett dylikt resonemang, i all synnerhet som jag har haft anledning att syssla med ett av de företag interpellanten omnämnde, men då den ärade interpellanten har dragit denna fråga inför kammaren genom sin interpellation till kommunikationsministern och i interpellationen har påtalat vikten av skydd för den trafikerande allmänhetens intressen vid inköp av bussföretag för statens järnvägars räkning, har jag icke velat underlåta att giva uttryck för mina synpunkter på dessa frågor. Jag vill då i första hand erinra om och understryka vad riksdagen yttrade i sin skrivelse innevarande år, då det gällde riksdagens medgivande att använda statens järnvägars medel till inköp av bussföretag, nämligen att inköpen icke finge medföra försämring av samfärdsmöjligheterna. Detta är för mig ett oerhört viktigt uttalande, och jag vill därför än en gång understryka detta riksdagens uttalande.

Motortrafikens tillkomst och icke minst busstrafikens utveckling har medfört en fullständig omvälvning i fråga om kommunikationsförhållandena på framför allt landsbygden. Det har medfört, att många, som förut bott olägligt i trafikhänseende, tack vare motortrafiken och icke minst busslinjers tillkomst ha lösts från det isolerade läge de tidigare befunnit sig i. De ha icke längre samma känsla av isolering som tidigare på grund av brist på kommunikationer. Jag har alltid hävdadt, att hänsynen för äldre trafikmedel får icke omöjliggöra för allmänheten att tillgodogöra sig de fördelar, som motortrafiken kan bereda.

Men när det gällt att skapa nya busslinjer, har det ofta varit så, att busslinjerna kommit till icke på initiativ från järnvägens sida utan på grund av enskildas initiativ. Vi känna till, hurusom järnvägarna till en början underskattade motortrafikens betydelse och dess konkurrensförmåga gent emot järnvägarna. Sedan ha järnvägarna på grund av bittra lärdomar kommit till en annan insikt. Men för att återgå till frågan, hur busslinjerna tillskapats, har det som sagt ofta varit på enskildas initiativ. Det har bildats en trafikförening eller ett trafikbolag eller det har varit en enskild person, som velat öppna buss trafik och ingivit ansökan därom. Då saken kommit in till länsstyrelsen ha ofta nog vederbörande järnvägsintressenter vaknat upp och kommit in med en ansökan under förmenande att det äldre trafikföretaget skulle få den kon-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

cession, som det nybildade trafikbolaget eller den enskilde bussägaren gjort framställning om att få. Hade icke detta initiativ tagits från enskilt håll, är det i många fall säkert, att man icke fått den busslinje, som sedan tillkommit. Men när så koncessionen beviljats, har den i många fall gått deras näsa förbi, som egentligen tagit initiativ till saken, och vederbörande järnväg har i stället fått trafiktillståndet. Emellertid har detta privata intresse medfört vissa betydelsefulla fördelar i kommunikationshänseende för bygden i fråga, och därmed har allmänheten fått sitt trafikbehov tillgodosett.

Jag har, herr talman, begärt ordet därför att jag velat understryka detta. Det är kanske anledning att göra det, så att man icke genom inköp av busslinjer för statens järnvägars räkning eller på annat sätt försämrar de möjligheter i kommunikationshänseende, som motorfordonen, enkannerligen busslinjerna ge vår svenska landsbygd.

**Herr Paulsen:** Herr talman! Jag fruktar, att man har all anledning att befara, att när statens järnvägar övertaga busslinjerna, det blir försämring i trafikhänseende. Jag tänker på busslinjen Malmö—Lund. Det går två tåg om dagen i vardera riktningen mellan dessa städer, och det går även två bussar i vardera riktningen. Jag misstänker, att när statens järnvägar övertaga denna linje, det blir indragningar, men dessa indragningar bli endast till nytta för statens järnvägar och icke för den trafikerande allmänheten. Jag tror alltså, att det är all anledning för kommunikationsministern att hålla ögonen öppna, så att icke sådana förhållanden inträda, som man icke önskar från den trafikerande allmänhetens sida. Det är för att peka på de förhållanden, som kunna uppstå, när järnvägen och bussarna gå gemensamt, som jag tagit till orda vid detta tillfälle.

**Herr Pehrsson i Göteborg:** Herr talman! Jag har begärt ordet för att uttala min tillfredsställelse över interpellantens inställning. Jag har också en ganska riklig erfarenhet på detta område och skulle kunna upprepa från annat håll exempel från den lidandes historia, som busstrafiken har fått utstå på sina håll under de gångna åren. Jag vill därför be att få understryka vad som från herr andre vice talmannens sida sades om nödvändigheten av att vid de eventuella inköp, som här komma att ske, liksom vid andra tillfällen, icke den trafikerande allmänhetens intressen komma att på något sätt förbises. Jag kan icke underlåta att säga, att jag har varit med om att se, hur järnvägsstyrelsen varit på väg att med de maktmedel, som ligga i dess hand, genom vägrande av koncession och å annat sätt konkurrera ihjäl företag, där man från en liten begynnelse kommit upp till en storartad trafik, som för bygden varit av en utomordentlig betydelse, och hurusom länsstyrelser stått ödmjukt vid sidan av järnvägsstyrelsen. Det var den dåvarande kommunikationsministern, som nyss yttrade sig, som i av mig åsyftade fall med klar blick såg betydelsen av att icke monopol tendenserna fingo framgång och avvärjde detta hot mot bygdens trafikintressen, allmänheten till synnerlig tillfredsställelse. Det hade blivit uppror, sades det rent av, i denna trakt, om det inte gått på det sätt, som nu skedde. Vi stå i stor tacksamhetsskuld till honom. Jag hoppas, att herr kommunikationsministern vill taga dessa synpunkter i livligt beaktande och sålunda tillvarata även de enskildas rätt, så att de i sin trafik icke bli — låt mig använda uttrycket — ihjälkonkurrerade genom de medel, som finnas i myndigheters hand. Jag ber sålunda att få understryka dessa båda önskemål, som från olika håll framställts.

**Herr Osberg:** Herr talman! Jag vill blott säga några ord i denna debatt. Jag tror mig nämligen sitta inne med rätt stor kännedom om huru staten

*Svar å interpellation. (Forts.)*

sköter sina busslinjer. Vi ha nämligen i Bohuslän förmånen av rätt omfattande busslinjer, som drivas av staten. Jag har icke funnit annat än att staten bemödat sig om att tillmötesgå trafikanternas krav så mycket som möjligt. Vi ha nämligen fått en stor busscentral i Dingle; de där sammanträffande linjerna ha i dagarna utökats med en linje till Norge. Staten håller praktiga fordon, och det är vidare så ordnat, att om man ställer sig vid en busstation och väntar på bussen och det visar sig, att den är försenad, så meddelas detta till busscentralen, varifrån en hjälpbuss skickas ut. Icke nog med detta, utan tågen stanna kvar till dess hjälpbussen kommer fram. Vi ha således en god erfarenhet av statens åtgärder på detta område. Nu gå fordringarna rätt långt hos en del personer. De vilja ha bussturer kanske var femtonde eller var tjugonde minut. Jämte sin uppgift att på tillfredsställande sätt sköta busstrafiken har staten en annan, nämligen att tillse, att icke bussarna rentav förinta järnvägarna utan att järnvägarna kunna bära sig. Av människorna får väl också krävas något av anpassningsförmåga, de kunna icke fordra, att staten skall stå till tjänst på det sättet, att man kan få en buss när helst man vill, utan man får väl rätta sig efter vissa tidtabeller. Om staten sköter trafiken på samma sätt som den skötes i Bohuslän har man icke fog för anmärkningar.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Den förda debatten ger mig endast anledning att säga ett par ord. Det har från några håll antytts, att det förekommit och kanske även i fortsättningen kunde förekomma obehöriga påtryckningar från statens järnvägar på enskilda bussföretag i avsikt antingen att konkurrera ihjäl dem eller förmå dem antaga anbud om försäljning till statens järnvägar. Det har också antytts, att statens järnvägar i dessa sina strävanden skulle ha ett stöd hos åtminstone vissa länsstyrelser. Jag saknar möjlighet att bedöma, hur pass riktig en sådan antydning är. I brist på anförda konkreta fall, som man hade möjlighet att tillräckligt noga sätta sig in i, kan jag icke uttala något om dömne om de fall, som de ärade talarna haft i tankarna. Herr Nilsson i Hörby anförde visserligen ett fall ifrån Hälsingborg, men fränsett den omständigheten, att han endast relaterade den ena partens uppfattning i frågan, var det tydligenvis ett fall, som hade sin upprinnelse mycket längre tillbaka i tiden än då frågan om statens järnvägars förvärv av Kullabygdens busslinje var aktuell.

I öfrigt vill jag blott, såsom herr Osberg nyss gjorde, vädja till kammarens ledamöter, att då de vid olika tillfällen behandla dessa trafikfrågor, de må komma ihåg, att man har att göra med mer än en part av företagare. Det är icke blott bussföretagen, som kunna uppvisa exempel på ett »lidandes historia», utan även järnvägarna kunna göra det. Jag erinrar om att, då vi i kammaren diskutera frågan om järnvägarnas ställning, kammarens ledamöter bruka vara precis lika angelägna om att bevara och skydda järnvägarna som de äro, när det gäller att beskydda bussföretag. Det där kan synas vara mycket objektivt och mycket rättvist, och är det otvivelaktigt också, men jag tror, att det vore bättre för hela vårt kommunikationsväsende, om man vid de tillfällen, då man behandlade dessa kommunikationsspörsmål, ville försöka se dessa frågor *samtidigt* ur både järnvägarnas och landsvägstrafikens samt helst också ur sjöfartens synpunkt.

Jag begagnar tillfället att bestämt försäkra, att jag har ingen som helst avsikt att gynna järnvägarna på något annat trafikföretags bekostnad. Jag har icke heller någon som helst önskan, att en järnväg skall bestå, ifall utvecklingen av de moderna transportmedlen fört med sig, att järnvägen icke



*Svar å interpellation. (Forts.)*

längre har någon egentlig uppgift att fylla. Jag har vid ett par tillfällen strävat för att få en sådan järnväg nedlagd, men det har mött ett mycket starkt motstånd, icke minst bland ortsbefolkningen, där man, trots att man i stort har övergått från järnvägs- till landsvägstrafik, ändå vägrar släppa järnvägen ifrån sig, ehuru det medför stora utgifter att hålla den i gång.

Herr andre vice talmannen **Jeppsson**: Herr talman! Jag begärde ordet i anledning av herr kommunikationsministerns anförande. Utan att i detta sammanhang vilja polemisera med honom ber jag blott, när kommunikationsministern uppmanar kammarens ledamöter att vid bedömandet av dessa frågor komma ihåg, att det finns mer än en part, nämligen företagarparten, att få erinra om — fastän det är motbjudande, efter vad som hände i lördags, att tala om tredje man — att det även finns en tredje part, nämligen den trafikerande allmänheten, och dess intressen äro för mig det viktigaste. Det är dess intressen, som man icke får glömma eller rubba i detta sammanhang. Hänsyn därtill föranledde mig att första gången begära ordet, och jag har nu andra gången tagit till orda för att ytterligare understryka att de intressen, som i första hand skola tillgodoses, då det gäller trafikfrågor, äro den tredje partens, *den trafikerande allmänhetens* intressen.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Jag är givetvis alldeles överens med andre vice talmannen i vad han nu yttrat. Jag anser det vara självfallet, att riksdagsmännen i en debatt som denna i regel företräda den tredje partens, allmänhetens, intressen. Jag menade emellertid, att då man detta gör, man vid sitt bedömande av de olika transportmedlens läge, svårigheter och möjligheter skulle försöka att kanske något mera än som skett tänka *samtidigt* på dem alla och icke så att säga taga dem var för sig, varigenom resultatet icke blir lika bra.

## § 5.

Efter att ånyo hava erhållit ordet yttrade

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Under erinran, bland annat, att riksdagen i år liksom i följ anslagit medel till stensättning av vissa sträckor av större vägar inom landet med tidigare för statens räkning tillverkad men ännu ej försäld gatsten har ledamoten av denna kammare, herr Osberg, med kammarens tillstånd till mig framställt följande frågor:

1. Anser herr statsrådet, att kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid befraktningen av statens sten under föregående år handlat på ett för staten och de skattetyngda kommunerna i Bohuslän fördelaktigt sätt genom att två å tre mäklarfirmor på avlägsna orter erhållit befraktningen och att sådana fartyg fått ombesörja transporten, som haft stora utsikter till annan befraktning?

2. Har herr statsrådet för avsikt att vidtaga åtgärder i syfte att statens stembefraktningar under innevarande år i största möjliga utsträckning komma att överlämnas till behövande skeppsmäklare och skeppare inom de orter, varifrån stenen skall utlastas och där arbetslösheten är störst?

Den första frågan har av den ärade interpellanten närmast motiverats med det enligt hans mening mindre tillfredsställande sätt, varpå stentransporterna sjöledes för ifrågavarande stensättningsarbeten under år 1934 varit ordnade, i det att i norra Bohuslän bosatta mäklare och skeppare, som hoppats erhålla dessa transporter, i stort sett skulle hava lämnats utanför. Detta förfarings-

*Svar å  
interpellation.*

*Svar å interpellation. (Forts.)*

sätt har förefallit interpellanten så mycket mera anmärkningsvärt, som nämnda mäklare och skeppare försäkrat, att de erbjudit vederbörande sina tjänster för en ersättning, som ej skulle överstigit den, som blivit utbetald till de å andra orter boende mäklarna.

Vad beträffar nu ifrågavarande del av interpellationen ber jag, efter inhämtande av nödiga upplysningar, att få meddela följande.

Den myndighet, som enligt Kungl. Maj:ts uppdrag har att föranstalta om den för de olika arbetena erforderliga gatstenens transport från stenlagren till arbetsplatserna, är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För anskaffande av nödigt tonnage för sådant ändamål har styrelsen att följa bestämmelserna i 1920 års upphandlingsförordning. Enligt § 35 i denna förordning må uppgörelse under hand ske, när avtal skall träffas rörande befraktning av fartyg. Även vid uppgörelse under hand skall det anbud antagas, som är att anse såsom det förmånligaste för staten, vilket torde vara att tolka så, att det billigaste anbud, som i övrigt uppfyller de fordringar, som för upphandlingen böra gälla, skall antagas.

Under åren 1932 och 1933 anlidade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sina befraktningar vid försäljning av statens gatsten i stor utsträckning mäklare inom Göteborgs och Bohus län. Befraktningsavtalen för år 1932 avslutades enligt av Sveriges segelfartygsförening — till denna torde de flesta av i nämnda län hemmahörande motorseglare vara anslutna — fastställd tariff med en rabatt av minst 10 %. För år 1933 fanns ingen tariff fastställd, utan föreningen hade givit sina medlemmar rätt att själva bestämma frakterna. Under detta år skedde emellertid befraktningarna enligt fraktsatser, som i vissa fall motsvarade ända till 30 % rabatt å 1932 års tariff. Att styrelsen för dessa skeppningar företrädesvis anlidade mäklare i nämnda län berodde, bland annat, därpå att dåvarande landshövdingen vid påbörjandet av skeppningarna uttalat som sin önskan, att till nyssnämnda förening anslutet tonnage i möjligaste mån måtte komma till användning vid skeppningar av statens sten.

Vad därefter angår de av interpellanten närmast åsyftade skeppningarna av sten under år 1934 för de statliga stensättningsarbetena må nämnas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sedan föreningen under förra delen av året fastställt ny tariff med höjda fraktsatser, den 16 april 1934 skrev till föreningen, att styrelsen, som fortfarande önskade i möjligaste mån efterkomma den av landshövdingen uttalade önskan, emotsåge föreningens snara meddelande, huruvida föreningen vore villig att för 1934 års skeppningar medgiva en rabatt av minst 10 %. Å denna förfrågan erhöll styrelsen svar av innehåll, att framställningen icke bifallits. Vid hänvändelse sedermera till andra, även tidigare anlidade mäklare erhöll styrelsen däremot genast erbjudande om rabatt med 5—10 % å nämnda 1934 års tariff och slöt i anledning därav i slutet av juli avtal med en mäklare om befraktning av viss mindre del av det erforderliga stenpartiet, nämligen den del, som erfordrades för arbetena i Östergötlands län. För denna del erhöles en rabatt av 11.9—22.6 %, beroende på från vilken plats inom norra Bohuslän stenen skeppades.

Den 21 augusti inkom till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett telegram från segelfartygsföreningen med erbjudande om 5 % rabatt å tarifffrakten, vilket anbud av styrelsen accepterades för de laster, styrelsen komme att erbjuda föreningen. Anbudet återkallades emellertid av föreningen, enär väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg sig varken kunna eller böra garantera föreningen *alla* ifrågakommande frakter. Styrelsen ansåg sig nämligen icke hava anledning medgiva föreningen någon monopolrätt till styrelsens stenskeppningar. I detta sammanhang bör också nämnas, att i slutet av september 1934 till styrelsen inkommo skrivelser från en rederiförening samt 19 redare och befäl-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

havare å olika motor- och segelfartyg, i vilka skrivelser protester framfördes mot segelfartygsföreningens monopolplaner och betonades, att befraktingarna borde vara öppna för fri konkurrens.

Slutligen vill jag här särskilt anmärka, att styrelsen i sina skeppningsinstruktioner till de mäklare, med vilka avtal om skeppningar under år 1934 slötos, framhöll, att i Bohuslän hemmahörande tonnage i största möjliga utsträckning borde anlitas för skeppningarna och att transportererna borde fördelas på fartyg, hemmahörande i norra, mellersta eller södra Bohuslän. Jag har också av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat, att de skeppningar, varom här är fråga, trots att andra än i Bohuslän bosatta mäklare anlidades, likväl till ojämförligt största delen utfördes av småtonnage från Bohuslän och till en avsevärd del från norra Bohuslän.

Vad sålunda förekommit synes mig icke giva anledning till uppfattningen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förfarit oriktigt eller olämpligt vid ifrågavarande stenskeppningar.

Vidkommande interpellantens andra fråga kan jag meddela följande beträffande 1935 års skeppningar av sten för de statliga stensättningsarbetena.

Vid ett på landshövdingens i länet föranstaltande och under hans ordförandeskap den 15 januari 1935 hållet möte i Göteborg, i vilket deltog representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt för segelfartygsföreningen och länets mäklare, meddelades från föreningens sida, att föreningen vore villig att lämna 10 % rabatt å 1934 års tariff för skeppningar inom Bohuslän. Styrelsen, som med hänsyn till detta erbjudande ansåg sig kunna medgiva viss förmånsrätt för bohustonnage beträffande dylika skeppningar, avlät sedermera, den 18 januari, till landshövdingen en skrivelse med bekräftande av sin vid sammanträdet intagna ståndpunkt. Denna ståndpunkt innebar, att styrelsen i fråga om ännu icke kontraherade skeppningar under år 1935 av sådan gatsten, vars transporterande ankomme på styrelsen och som under nämnda år skulle skeppas från platser inom Göteborgs och Bohus län till platser inom samma län, komme att söka anlita uteslutande mäklare inom länet samt fördela skeppningarna på dem efter möjligast skäligen grunder, att styrelsen vid meddelande av skeppningsinstruktioner till mäklarna komme att såsom villkor föreskriva, att vederbörande skeppningar skulle rättvisligen fördelas mellan största möjliga antal i länet hemmahörande, för dylika skeppningar lämpade mindre fartyg, oavsett om dessas ägare eller redare vore anslutna till någon förening eller icke, samt med företrädesrätt för dem, som kunde anses vara mest i behov av sysselsättning, samt att styrelsen komme att särskilt kontrollera, att ifrågavarande villkor behörigen iakttoges. Den ståndpunkt, åt vilken styrelsen sålunda givit uttryck, har styrelsen, enligt vad jag inhämtat, därefter följt vid fördelning av skeppningar inom länet, utan att klagomål mot handhavandet av stenskeppningarna avhörts, och styrelsen ämnar också söka följa densamma under återstående del av året. Därmed synes också interpellantens syfte hava i allt väsentligt redan ernåtts.

Härpå anförde:

**Herr Osberg:** Herr talman! Till att börja med vill jag uttala ett tack till herr statsrådet för det svar, som jag erhållit, och för att det kommit så skyndsamt.

För de flesta av kammarens ledamöter är ju bekant vilken kris vi haft att genomleva i de trakter, där den väsentligaste delen av stenindustrin förekommer, nämligen i norra Bohuslän. Den, som nu hörde herr statsrådets svar på min interpellation, har helt naturligt, kan man säga, fått den uppfattningen,

*Svar å interpellation. (Forts.)*

att här icke är något att erinra mot de åtgärder, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidtagit i de här påtalade frågorna. När kriget bröt ut år 1914, blev ju hela stenindustrien lamslagen, och de skeppare, som haft sin utkomst på att frakta sten till olika delar av våra grannländer och även i mindre utsträckning inom vårt eget land, blevo i och med detta arbetslösa på samma gång som stenhuggarna. Det blev under den närmaste tiden därefter så små utsikter att få något att göra, att dessa skeppare i stor utsträckning hemställde hos Kungl. Maj:t att erhålla licens att sälja sina båtar. Det hade nämligen utfärdats exportförbud på fartyg, såväl större som mindre, och det behövdes i varje fall särskilt tillstånd att få sälja sådana. Det svarades då så gott som undantagslöst, att landet icke var betjänt med att fartygen såldes, emedan man, när, som man hoppades, stenindustrien skulle komma i gång igen, skulle behöva både skepparna och deras båtar. Skepparna voro sålunda fullkomligt handikappade.

Sedan kom ju så småningom verksamheten vid stenhuggerierna i gång igen, och de skeppare, som det här är tal om, ha haft sysselsättning hos de fria företagarna, så länge det fanns sådana. Det hördes då icke något vidare klander mot de tillämpade fraktsatserna utan man kom bra överens och det hela gick, kan man säga, friktionsfritt. Så kom emellertid den senaste krisen. Dessa människor hade då sina båtar kvar och blevo då hemsökta i lika hög grad av krisen som de, som huggit stenen. Det är ju varken herr statsrådet eller kammarens ledamöter obekant, vilka uppoftningar som ha gjorts och alltjämt göras från det allmännas sida för att hjälpa stenhuggarna, så att de överhuvud taget skola kunna leva och dra sig fram under krisen. Det är många miljoner, som ha gått till detta, tack vare de statsbeställningar av gatsten, som ha skett. Nu skall ju sten fraktas till olika delar av landet och i främsta rummet till södra delen av Bohuslän.

Jag vill här inom parentes passa på tillfället att påtala ett tryckfel i min interpellation. Av protokollet för den 11 maj, sid. 70, framgår, att jag åberopat, hurusom vederbörande skeppare inkommit med framställning vid första krisens början om att få sälja, vilket avslagits, och att de nu kunna sälja sina båtar. Här fattas ett »icke».

Skepparna kunna nu icke sälja sina båtar och dessa ha legat sysslösa. I fjol i början av sommaren träffade jag vägingenjören i Bohuslän och frågade honom, hur länge det skulle dröja, innan våra skeppare kunde få börja att distribuera stenen åtminstone till de trakter i Bohuslän, där vägarna skulle stensättas, och han svarade då, att nu är det snart färdigt och då få de att göra allihop.

Här har nu åberopats i herr statsrådets svar, hurusom förre landshövdingen von Sydow hade arbetat mycket för att dessa skeppare skulle få befraktningarna. De blevo emellertid besvikna. Det kom i stället det ena främmande fartyget efter det andra, och det var ändå sådana fartyg, som hade rätt stor dräktighet och som kunde användas även för befraktning av annat än sten, nämligen för skrymmande gods. Dessa fartyg kommo från Värmland, från ostkusten o. s. v. Jag är säker på att om herr statsrådet varit skeppare där nere, skulle han ha känt sig beklämd. Flera stycken av dem kommo till mig och frågade, om jag icke kunde göra dem sällskap till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för att resonera med vederbörande om huruvida det icke vore möjligt för dessa skeppare att få något att göra. I sällskap med en Hunnebostrandsmäklare uppsökte jag väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och träffade dess chef samt den man, som närmast hade hand om saken, och hade långa överläggningar med dem. Det är ju alltid så, att när man besöker myndigheter, kan man säga, att man får röna ett välvilligt bemötande, och så var det

*Svar å interpellation. (Forts.)*

också denna gång. Jag förstod emellertid rätt snart, att frakterna redan voro kontraherade, ehuru det icke sades ut till andra än dem, som bo i norra Bohuslän.

I norra Bohuslän, räknat från Lysekil till norska gränsen, ha vi nu omkring 150 sådana små båtar, som äro mycket lämpade att frakta sten och som ha gjort dessa transporter till sin uppgift. Av dessa 150 båtar ha ett 90-tal en dräktighet av mellan 40 och 90 ton, medan de övriga ha mellan 90 och 150 ton. Dessa båtar kunna icke med fördel transportera vare sig timmer eller skrymmande gods av annat slag, utan de ha inriktat sig speciellt på stenfrakter.

Herr statsministern brukar ju tala om »folkhemmet», och det vore verkligen trevligt, om våra verk och inrättningar även ville tänka på folkhemmet och försöka avhjälpa nöden där den är stor. Ingen kan väl betvivla, att det icke varit en verklig misär för de stackars människorna där nere. Stenhuggarna blevo, kan man säga, i stort sett hjälpta, men skepparna voro sina egna företagare, och det var ingen, som brydde sig om dem.

Det skulle vara av intresse att med herr kommunikationsministerns goda vilja få undersöka, hur det verkligen förhållit sig med denna sak. I den förklaring, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit och som herr statsrådet använt som underlag för sitt svar, finnas åtskilliga påståenden som vore av största intresse att få granska, och där man kanske skulle finna, att det hela icke är så slätstruket och förnämt som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger.

Styrelsen åberopar sig bland annat på 1920 års upphandlingsförordning. Ja, det är ju ingenting att säga om att man följt den, men man bör dock taga hänsyn också till andra saker än vad som precis är skrivet på papperet. Säkert är, att hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vänt sig till dessa skeppare i Bohuslän, som ha alldeles tillräckligt med båtar för att ombesörja dessa befraktningar, i stället för att gå utanför länet, så hade den icke fått uppbära något klander vare sig från regeringen eller riksdagen. Man säger, att man nu har fått något billigare frakter i vissa fall, och det kan ju hända, men det är icke så säkert, att man icke hade kunnat få det lika billigt i Bohuslän.

Den första frågan i min interpellation hade följande lydelse: »Anser herr statsrådet, att kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid befraktningen av statens sten under föregående år handlat på ett för staten och de skattetyngda kommunerna i Bohuslän fördelaktigt sätt genom att två å tre mäklarfirmor på avlägsna orter erhållit befraktningen och att sådana fartyg fått ombesörja transporten som haft stora utsikter till annan befraktning?» På detta svarar herr statsrådet: »Vad sålunda förekommit synes mig icke giva anledning till uppfattningen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förfarit oriktigt eller olämpligt vid ifrågavarande stenskeppningar.» Ja, jag vill icke säga, att den förfarit oriktigt, ty styrelsen har naturligtvis ingen skyldighet att särskilt vända sig till en trakt, därför att på denna trakt råder nöd. Men jag vill för min del säga högt och tydligt, herr statsråd, att det är synnerligen olämpligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förfarit som den har gjort. Den kunde nog ha jämkat ihop detta, och det hade icke varit genant för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att ha underhandlat med dessa människor. Styrelsen kände ju till förhållandena. Länets hövding hade vid upprepade tillfällen bett väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att låta dessa skeppare, som voro sysslösa, få dessa befraktningar. De ha icke begärt något annat. De gjorde icke anspråk på att få befrakta annat än den sten, som skulle levereras till trakten från Göteborg till Uddevalla, alltså inom deras eget län. Hade styrelsen givit dem detta, så hade det icke blivit några missnöjesyttringar.

*Svar å interpellation. (Forts.)*

Nu säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det är ingen, som har gjort anmärkningar på styrelsens sätt att ordna saken. Jo, det är många, som ha gjort anmärkningar, och berättigade anmärkningar, och de ha haft all anledning att göra det. Jag förstår icke, varför man behövt insvepa dessa omtalade stenfrakter med sådant hemlighetsmakeri. Det hade kunnat vara fullkomligt borta, och saken hade kunnat framläggas öppet för alla, som haft intresse därav.

Det har tillkommit en ytterligare omständighet, nämligen att när det gäller de små partier, som nu kunna säljas till utlandet och vars befraktning förut kommit dessa skeppare till del, ha vederbörande köpare nu gått in för den principen och fordra, att hemforslingen skall ske med deras egna fartyg. De köpa stenen men förbehålla sig rätt att hämta stenen på kajen och att själva forsla den för att på det sättet bereda sina egna något att göra.

Det återopas nu ett brev till landshövdingen, som skulle ge garanti för att dessa skeppare i Bohuslän i fortsättningen skola få påräkna att forsla den sten, som skall befraktas i enlighet med det av riksdagen i år fattade beslutet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger nämligen i brev till landshövding Jacobsson om detta, att styrelsen kommer att i fråga om ännu icke kontraherade skeppningar under år 1935 av sådan gatsten, vars transporterande ankomme på styrelsen och som under nämnda år skulle skeppas från platser inom Göteborgs och Bohus län till platser inom samma län, söka anlita utslutande mäklare inom länet samt fördela skeppningarna på dem efter möjligast skäliga grunder. Ja, men varför skall man uttala sig så här diplomatiskt genom att säga »av ännu icke kontraherade» partier? Det skulle vara intressant att få höra, om herr statsrådet har sig bekant, hur mycket man redan har kontraherat. Det kan ju vara så, att den sten, som nu ligger färdig att skeppas, blivit kontraherad. Det vore som sagt mycket intressant att få höra vad herr statsrådet har att säga om den saken. Brevet till landshövdingen säger ju ingenting med anledning av detta förbehåll.

Nu känner jag herr statsrådet väl och tror att statsrådet unnar dessa skeppare att få den befraktning, det här gäller, och ser ingen annan utväg än att vädja till herr statsrådet om hjälp för dessa människor. Jag har försökt tala med vederbörande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men det blev som sagt intet resultat. Jag har den fasta övertygelsen, att det redan var klart med befraktningarna, när vi voro där, och det var ändå rätt tidigt i fjol. Vid hemkomsten gjordes åtskilliga förfrågningar av skeppare om, hur det lät i Stockholm och vad chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade sagt, och jag kunde icke svara annat än att jag icke hade fått något egentligt svar men att man sagt, att man skulle göra sitt bästa under den närmaste tiden. Eftersom det kom så många till mig, skrev jag sedan ett privat brev till chefen, men fick aldrig något svar på det. Han hade naturligtvis ingen skyldighet att svara på detta, men jag tycker verkligen, att han kunde ha offrat den lilla tid, det skulle ha tagit för att ge ett svar och tala om hur det låg till. Det gällde dock en representant från orten, och ett stort antal nödställda personer, som bo i den delen av landet och som haft dessa befraktningar till sin inkomstkälla.

Jag fick häromdagen ett brev från en mäklare, som jag strax skall be att få läsa upp. Dessa mäklare skola ju också leva, och varför kan då icke väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämna dessa befraktningar till mäklarna på orten? Det kommer snart också ett lagförslag, att man skall hänvända sig till antagna mäklare, som bo på orten. Denne mäklare skriver nu: »Efter personligt samtal med en av Segelfartygsföreningens medlemmar bedja vi härmed i anledning av Eder interpellation till kommunikationsministern få meddela följande: En-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

ligt löfte till landshövdingen skulle den statens sten som skulle skeppas inom Bohuslän fördelas bland mäklarna inom Bohuslän för befraktning. Vid förfrågan hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela dock dessa att vår firma icke alls ifrågakommer för något parti av de 16,000 tons som nu är under fördelning bland mäklarna. Huruvida vi någon gång i framtiden komma i åtnjutande av något parti för befraktning är därför ovisst, varför vi härmed vördsamt vända oss till Eder med anhållan om hjälp för att få en ändring till stånd. Vi vilja samtidigt framhålla att vår firma är en av de äldsta i Bohuslän och hava vi alltid haft stenbefraktningar såsom vår huvudsakliga syster-sättning, varför de tryckta tiderna inom stenindustrien drabba oss mycket hårt.»

Jag hoppas emellertid, att herr statsrådet verkligen kommer att göra sitt bästa — och viljan finns, det vet jag — för att hålla efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att taga hänsyn till de människor, som haft detta till sin näring, och som borde ha företrädesrätt till dessa befraktningar. Det är icke med den båttyp, dessa skeppare ha, gott att komma ut på den allmänna fraktmarknaden, och de äro därför hänvisade till detta begränsade område. När nu allting råkat i misär, förstår man i vilket bryderi de ha kommit. Jag kan lova herr statsrådet, att det skall härefter icke saknas ansträngningar för att försöka få reda på hur denna affär ligger till. Jag tycker, att änskönt det är ett affärsdrivande verk eller en styrelse, böra de icke vara främmande för hur det ligger till i landet, och det skall räknas dem till förtjänst, om de rätta sina åtgärder efter förhållandena. Det kan icke vara riktigt att icke taga hänsyn till dem, vilkas näring blivit alldeles bortskuren. Jag talade förut om hur man sökt ställa till rätta för dem, vilkas uppgift det varit att hugga stenen, och då bör man också tänka på andra, som både direkt och indirekt ha haft sitt levebröd av denna näring. Härefter skrev, vill jag minnas, landshövding Jacobsson till regeringen och ifrågasatte, huruvida det icke vore möjligt att få ett visst anslagsbelopp, som kunde utdelas utöver de vanliga kommunala utjämningsmedlen för att rädda vissa kommuner från att ekonomiskt stå på huvudet. Sådant tycker jag också väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle taga hänsyn till och göra vad som göras kan. Här ha de haft en möjlighet att hjälpa men man har icke tagit hänsyn härtill i den omfattning, som hade bort äga rum.

Jag måste åter vädja till herr statsrådet att se till att dessa människors önskemål bli beaktade och att de icke bli alldeles bortglömda. Det är dock, kan man säga, en rättighet för dem att få utföra det arbete, som förut har varit deras.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Interpellantens omdömen om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åtgärder i denna sak förefalla mig väl hårda och icke grundade. Jag är övertygad om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hela tiden försökt göra vad som varit möjligt för styrelsen att göra för dessa skeppare i Bohuslän, vilkas svåra läge även styrelsen mycket väl känt till. Av mitt interpellationssvar framgick emellertid, att frågan om en uppgörelse mellan skepparna i Bohuslän och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fjol strandat därpå, att Sveriges segelfartygsförening uppenbarligen tog för sig för mycket och då råkade ut för den vanliga malören i dylika fall att gå miste om hela stycket. Dels ville denna förening icke erbjuda samma ekonomiska villkor som övriga mäklare och dels ville den göra anspråk på en viss monopolrätt vid befraktningarna — två villkor, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tydligen icke kunde gå med på. Att emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ändå gjort sitt bästa för skep-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

parna i Bohuslän, framgår därav, att av de 208 resor med sten, som i fjol gjordes från eller inom Göteborgs och Bohus län, utfördes icke mindre än 200 resor av fartyg från Bohuslän och endast 8 av fartyg från andra län. I själva verket fingo således skepparna i Bohuslän även i fjol praktiskt taget hela den transport, som det här är fråga om. Att de ha alla utsikter att få det även i år, framgår av vad jag redan sagt, nämligen att det föreligger en preliminär överenskommelse mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Sveriges segelfartygsförening om huru skeppningen i år skall bedrivas, och eftersom denna överenskommelse ingicks så tidigt som i januari i år, innan riksdagen hunnit besluta om det anslag å 5 miljoner kronor till stensättningar, som sedermera i år beslutades, förmodar jag, att skepparna i Bohuslän även i år komma att få praktiskt taget all den stenfrakt, som det här är fråga om.

**Herr Osberg:** Jag vill endast säga till herr statsrådet, att i fråga om talet om monopolställning kan jag vara vittnesgill, eftersom jag var med uppe i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och det förklarades då uttryckligen, att man icke komme att skilja på dem, som tillhörde svenska segelfartygsföreningen, och dem, som stodo utanför densamma.

Så sade herr statsrådet, att de velat ta för sig alltför mycket. Ja, året förut arbetade man på det sättet med dessa fartyg, att de fingo mycket sämre inkomst av sitt arbete än en reservarbetare. Det gick så långt, att man faktiskt icke kunde underhålla fartygen. Det kan väl icke vara riktigt att låta en näring duka under på det sättet. Man har dock gjort eftergifter, och de eftergifterna har man naturligtvis varit tvungen att göra.

Herr statsrådet talade om att av dessa 208 befraktningar ha 200 utförts av fartyg från Göteborgs och Bohus län. Det är dock en himmelsvid skillnad mellan Göteborgs och Bohus län i dess helhet och de trakter, där stenen hör hemma och varifrån befraktningarna utgå, nämligen norra Bohuslän. Det är egentligen en firma på ostkusten och två stora Göteborgsfirmor, som fått lejonparten av dessa frakter. De ha visserligen i sin tur lämnat ut frakterna till vissa fartyg i norra delen av länet men i ringa omfattning. Jag skall be att få skicka herr statsrådet en uppgift om hur många fartyg, som varit använda, och om hur många resor som gjorts från norra Bohuslän, och då skall det nog te sig annorlunda för herr statsrådet än vad han nu gjorde gällande. Men varför skall man vända sig till en mäklare på ostkusten, varför icke vända sig till de mäklare, som bo på orten? Skillnaden i kostnader hade säkerligen icke blivit någon. Jag tror, att om man vänt sig till norra Bohusläns mäklare och skeppare, hade man fått lika billiga frakter. Det är emellertid helt naturligt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill skyla över och göra det så förmånligt för sitt eget handlingssätt som möjligt.

Man säger sig ha tillbakavisat kravet på monopolställning, men jag hörde med egna öron, när det förklarades för chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det icke alls var meningen, utan att man endast skulle taga hänsyn till att alla små skeppare i norra Bohuslän kunde få sin anpart.

Jag hoppas fortfarande, att herr statsrådet ville beakta denna fråga.

**Herr Lindberg** i Stockholm: Herr talman! Det är ganska intressant att åhöra denna polemik, som förts mellan interpellanten och statsrådet angående stenfrakterna i Bohuslän. Jag begärde emellertid ordet närmast i anledning av det yrkande, om jag får kalla det så, som herr Osberg hade, då han sade, att det borde förbehållas skepparna i Bohuslän rätten att ensamma få frakta



*Svar å interpellation. (Forts.)*

all den sten, som hugges i Bohuslän, och som där användes på landsvägarna. Huru skulle det vara, herr Osberg, om man på andra håll sökte göra gällande samma krav och sade, att rätten att frakta de varor, som tillverkas i den eller den landsändan, skulle vara förbehållen de skeppare, som kunna finnas i samma landsända? Det går naturligtvis icke för sig. Jag undrar, hur det skulle se ut, om man på andra håll skulle förbjuda Bohusläns skeppare att uppträda på den offentliga fraktmarknaden. Huru skulle det se ut exempelvis om man uppe i Stockholm skulle säga, att här får ingen annan taga emot last och frakta gods än den, som har fartyg, hemmahörande i Stockholm eller i dess omedelbara närhet? Det skulle givetvis bli ett förfärligt gnissel, om något sådant skulle inträffa. Jag kan blott nämna, att utomstående praktiskt taget konkurrerat ihjäl hela Mälartrafiken till Stockholm, men ändå har man icke hört någon på allvar vända sig till statsmyndigheterna med begäran att de skulle förbjuda en sådan konkurrens.

När herr Osberg nämnde något därom, att statsrådet skulle taga hänsyn till, huruvida vederbörande tillhör eller icke tillhör Sveriges segelfartygsförening, måste jag säga, att för statsrådets vidkommande måste det väl synas ganska omöjligt att få klart, vilka som tillhöra föreningen och vilka som icke göra det. Jag vet nämligen, att man, när det passar, talar om att man icke är medlem av föreningen, men när det en annan gång passar, talar man om att man tillhör den. För att belysa detta mitt påstående vill jag blott säga, att när vi för några år sedan voro i konflikt med Sveriges segelfartygsförening och erbjödo dem, som stodo utanför föreningen att träffa överenskommelse och sade, att de, som vi visste ha tillhört segelfartygsföreningen, skulle med intyg styrka att de utträtt, innan någon uppgörelse kunde träffas med dem, så var det flera medlemmar i föreningen, som telegraferades talade om att de begärt utträde ur densamma. De fingo naturligtvis träffa en separat uppgörelse. När vi emellertid sedan skulle förhandla med Sveriges segelfartygsförening, vilka var det då, som uppträdde som förhandlingsdelegerade på föreningens sida? Jo, just dessa, som telegramledes förklarade, att de icke voro medlemmar av föreningen. Skulle samma malör inträffa, när herr statsrådet skall undersöka vilka som tillhöra eller icke tillhöra föreningen, tycker jag, att det närmast vore synd om det hela och mest om dem, som aldrig varit medlemmar.

Beträffande sedan vad herr Osberg nämnde därom, att främmande fartyg av stor dräktighet togo laster nere i Bohuslän, vill jag säga, att det är klart, att på sjöfartsmarknaden uppträda fartyg, som söka att få frakt litet här och var, och de, som kunna få en frakt, ta den givetvis. Men jag skulle väl ändå icke tro, att för korta distansfrakter några större fartyg anmäla sig såsom aspiranter, ty det kan väl knappast betala sig för dem att blott få lasta och lossa. De måste också göra seglingar, för att det skall inbringa något.

I övrigt torde det också vara så, att dessa fartyg från Bohuslän, som det är fråga om här, uppträda även på andra marknader, låt vara att de icke kunna lasta timmer, sparrar och sådant. Men det är något som egentligen inga små fartyg kunna lasta. Segelfartygsföreningens fartyg äro i allmänhet icke större fartyg utan mindre sådana, fartyg om högst 150 ton, kanske 200 i enstaka fall, men i regel icke över 100 ton, och det är icke många, som komma upp till 150 tons storlek.

Annars när det gäller frakter och dylikt har man från sjöfartshåll alltid talat om att staten skall hålla sina fingrar borta från detta område. Den får icke lägga sig i befraktning av fartyg och sådant. Det sköta redarna och mäklarna själva om, och man vill icke alls, att staten skall ingripa på något sätt. Det är därför icke heller riktigt, tycker jag, att av staten begära, att

*Svar å interpellation. (Forts.)*

ensamrätt till en del frakter skall förbehållas en viss del av sjöfarten, medan alla andra icke få samma hjälp från statens sida. Det borde ju, tycker man, kunna vara förbehållet de mäklare, som nu fått hand om att befrakta denna sten, att överlämna den till de fartyg, som de önska. Är det så, att det var mäklare nere i Bohuslän, som skötte denna sak, tycker jag, att man bort rikta sitt klander mot dessa mäklare, som icke förstått tillvarata sina hemkommuners eller sitt landskaps intressen bättre, än att de släppt ut frakterna till främmande människor, om man nu kan tala om främmande människor, när det gäller folk i ett och samma land. Jag tycker, att herr Osberg i första hand bort vända sig till de bohuslänska mäklarna och segelfartygsföreningen och icke ge sig ut i ogjort väder för att skaffa monopol på frakterna. Det kanske skulle lättat under ganska bra för de skeppare, som det här är tal om.

Jag vill icke med detta ha sagt, att skepparna i Bohuslän ha det så bra, att de icke behövde få det bättre. Men jag har velat påpeka detta, därför att det naturligtvis finns fartygsägare och skeppare även på andra håll, som kunde behöva få en eller annan frakt för att uppehålla livet. Vad segelfartygsföreningen i övrigt beträffar, vet jag, att man från denna förenings sida för ett par år sedan skröt över att man enrollerat i sin förening alla små skeppare från hela den bohuslänska kusten. Därför tycker jag, att det är litet underligt, när man kommer och säger, att en del av dem, som närmast haft stenfrakterna om hand, icke äro medlemmar i denna förening.

**Herr Osberg:** Jag ber att få säga den siste ärade talaren, att han tydligen icke följt med vad jag yttrade. Jag har icke särskilt framhållit denna förening, utan jag har talat om de skeppare, som bo i norra Bohuslän. Jag vet icke, om herr statsrådet uppfattade mitt yttrande på samma sätt.

Jag har i likhet med den siste ärade talaren den uppfattningen, att det icke bör tagas någon sådan hänsyn i vanliga fall, men jag har framhållit, att det var ett nödläge. Det gäller 150 små fartyg i norra Bohuslän. Herr Lindberg borde likaväl som jag förstå, att när man tar bort för dem möjligheten att driva den näring, de förut drivit, blir det brydsamt för dem. De ha själva försökt göra vad de kunna. Det är här icke tal om någon monopolställning. Om ni klandra denna segelfartygsförening, så kommer det icke mig vid. Det är skepparna i allmänhet jag talat om, och det torde väl icke vara olämpligt, att de tillhöra en förening. Föreningsväsende finnes det ju på alla områden. Till och med inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Jag vill än en gång tillbakavisa detta tal om monopolställning. Något sådant har aldrig ifrågasatts. Men det ligger nära till hands att finna det underligt, att när dessa skeppare i norra Bohuslän ägnat sig åt den befraktning, det här är fråga om, det då skall komma fartyg från andra håll och taga dessa frakter, fastän det icke råder lågkonjunktur på deras hemort utan högkonjunktur på fraktmarknaden för sådana fartyg. Dessa fartyg i norra Bohuslän äro som jag förut sagt icke lämpliga för vilken befraktning som helst på grund av att de äro för små; när jag angav deras antal och storlek, anser jag detta vara klarlagt.

**Herr Lindberg i Stockholm:** Herr talman! Det var ju segelfartygsföreningen, som ville skaffa sig monopolställning, och när den icke fick den, avstod den från dessa befraktningar. Det är, vad som framgår av interpellationsdebatten. Därför har jag omnämnt den saken. Jag anser det icke oriktigt, att dessa skeppare tillhöra en förening, utan jag anser tvärtom, att de böra tillhöra den och på så sätt söka skaffa sig en bättre ställning.

## § 6.

Slutligen lämnades på begäran ordet till

*Svar å  
interpellation.*

Chefen för jordbruksdepartementet herr statsrådet **Sköld**, som anförde: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har dess ledamot herr Georg Nyblom till mig framställt följande spörsmål:

1) Av vilka skäl låter domänstyrelsen större delen av det för försöksverksamhet på träkolsbriketteringens område avsedda anslaget ligga outnyttjat?

2) Föreligger icke anledning att med utnyttjande av gjorda uppfinningar nu igångsätta en försöksstation i Norrland för barrträkolsbrikettering?

Vid 1933 års riksdag hemställde Kungl. Maj:t på mitt förslag om anvisande av 475,000 kronor till vissa åtgärder på skogshushållningens område. Härav avsågos 150,000 kronor skola stå till förfogande för anläggning av fabriker för brikettering av träkol. Vid förslaget framläggande anförde jag bland annat, att uppförandet och drivandet av en dylik anläggning lämpligen borde i första rummet ske genom domänstyrelsen. Denna min uppfattning överensstämde med vad som uttalats av 1931 års skogssakkunniga och delades av riksdagen, som biträdde Kungl. Maj:ts hemställan. Den 30 juni 1933 anbefallde Kungl. Maj:t domänstyrelsen att vidtaga åtgärder för uppförande och drivande av en anläggning för tillverkning av träkolsbriketter i fabriksmässig drift samt anvisade 50,000 kronor att på domänstyrelsens rekvisition i mån av behov användas för bestridande av kostnaderna för anläggningens uppförande. Såsom lämplig plats för anläggningen utsåg domänstyrelsen Grankullavikens sågverksområde å Böda kronopark på Öland.

I avsikt att få fram en lämplig pressapparat för brikettering av träkol, tillverkat av avfall från sågverket, konsulterade domänstyrelsen firmor och personer, som ansåges besitta förutsättningar för konstruktion av en sådan apparat. Styrelsen lät jämväl sända träkol från Grankullaviken till en firma för tillverkning av brikettpressar i Köln för att försök där skulle anställas med pressning av briketter av träkolen. Vid sidan härav verkställde styrelsen undersökningar angående fabriksinredning, kombinerad anläggning av ugnskolning och briketttillverkning, lämpligt bindemedel vid denna tillverkning m. m.

Såsom ett led i försöken att ernå en lösning av träkolsbriketteringsproblemet har domänstyrelsen vidare anlitat bergsingenjören H. A. Mueller i Djursholm för framställning av träkolsbriketter utan tillsatt bindemedel enligt av Mueller upfunnen metod.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 mars 1935 har domänstyrelsen anmält, att de undersökningar, styrelsen låtit utföra rörande förutsättningarna för den påtänkta träkolsbrikettsanläggningen vid Grankullaviken synts styrelsen giva vid handen, att ringa förutsättningar tillsvidare funnes för uppförande och drift med ekonomiskt försvarbart resultat av en sådan anläggning. Styrelsen hemställde därför, att Kungl. Maj:t ville föreskriva, att med vidtagande av ytterligare åtgärder från styrelsens sida för uppförande och drivande av en anläggning för tillverkning av träkolsbriketter i fabriksmässig drift skulle tillsvidare anstå.

Kungl. Maj:t beslöt den 12 april 1935 i enlighet med domänstyrelsens hemställan.

Med denna redogörelse torde interpellantens första fråga vara besvarad.

Vad interpellantens andra fråga beträffar erinrar jag, att, såsom av redogörelsen framgår, domänstyrelsen funnit någon ekonomiskt tillfredsställande metod för framställning av träkolsbriketter ännu icke vara utexperimenterad. Interpellanten, som ganska ingående skildrat en av ingenjörerna E. Nordström och H. Aminoff utarbetad framställningsmetod (den s. k. NA-metoden), synes, då interpellanten förordar omedelbart igångsättande av en statlig försöks-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

anläggning, närmast hava utgått från att denna metod därvid skulle komma till användning. Enligt vad jag inhämtat har domänstyrelsen, innan styrelsen kommit till det resultat, jag förut omnämnt, haft överläggningar i ämnet med såväl Nordström som Aminoff, senast i juni 1934. Vad interpellanten anförst synes därför knappast vara av beskaffenhet att kunna föranleda någon ändring i det ståndpunktstagande, som från domänstyrelsens sida redan skett. För egen del kan jag ej annat än dela den uppfattning, som torde ligga till grund för domänstyrelsens åtgöranden i ärendet, nämligen att villkoret för en statlig fabriksanläggning av ifrågavarande slag bör vara, att de rent tekniska förutsättningarna för en ekonomisk bärande brikettframställning äro för handen. Ingenjörsvetenskapen är i ständig utveckling, och nya uppfinningar och förbättringar på området torde vara att emotse. Av riksdagen anvisade medel stå till Kungl. Maj:ts förfogande för stödande av sådan verksamhet, i den mån den kan finnas förtjänt därav. Att i denna ordning igångsätta och understödja ren uppfinningsverksamhet inom detta område i statens egen regi synes emellertid ej lämpligt. Kungl. Maj:t har för anläggning av en fabrik för träkolsbrikettering i Tving i Blekinge den 24 november 1933 beviljat lån av statsmedel å 48,666 kronor enligt kungörelsen den 30 juni 1933 med bestämmelser angående understöd av statsmedel för anläggning av fabriker för brikettering av träkol. Då emellertid någon kontinuerlig drift ännu ej torde vara igångsatt, synes det vara för tidigt att med säkerhet yttra sig om utgången av detta försök till fabriksmässig framställning av träkolsbriketter.

Vad jag nu anförst talar för att man tillsvidare ställer sig avvaktande och att frågan om åtgärder för anläggande av en statlig briketteringsfabrik får vila någon tid i avbidan på att bättre metoder utexperimenteras och större erfarenhet på området vinnes.

*Härefter yttrade:*

Herr **Nyblom**: Herr talman! Jag skall först be att få framföra ett vördsammt tack till herr statsrådet för hans svar på min interpellation. Jag måste emellertid säga, att det sätt, varpå man använt de pengar, som 1933 ställdes till förfogande för att stödja träkolsbriketteringen, icke är fullt tillfredsställande. Det är visserligen sant, att domänstyrelsen utfört vissa experiment och att man med statsmedel understött en fabrik i Blekinge, men man kan dock icke säga, att resultatet av denna verksamhet är av sådan karaktär, att vederbörande skördat någon ära därav eller att man överhuvud taget visat något större intresse för den sak, det här gäller.

Herr statsrådet redogör i sitt svar för vad som gjorts. Det första fallet gäller en anläggning på Öland. Domänstyrelsen beslöt här utföra en experimentanläggning vid Grankullavikens sågverksområde å Böda kronopark. Man kan ju fråga sig, av vilka skäl man förlade denna verksamhet till Öland, då det i första hand skulle vara ett inlandsintresse för Norrland att få hand om denna träkolsbrikettering. Men låt vara att man utförde dessa försök på Öland. Man experimenterade då med en metod, där det gällde att binda träkolen med sulfitolut. Det visade sig emellertid, att man hade mycket svårt att komma fram till ett gott resultat, därför att briketterna icke blevo hållbara. Vidare kunde man icke finna en press, som var tillräckligt effektiv. Domänstyrelsen hade uppdragit åt tvenne utredningsmän, jägmästaren i revirret Enander och ingenjören E. Nordström, att vidtaga den utredning, som var nödvändig. Det visade sig då, som sagt, att sulfitoluten icke var lämplig som bindemedel. Då föreslog i juni månad 1934 en av utredningsmännen, ingenjör Nordström, att man i stället för sulfitolut skulle använda tjära som bindemedel.

*Svar å interpellation. (Forts.)*

Detta avvisades bestämt av domänstyrelsen, som, såvitt är bekant, avbröt experimenten, i varje fall avskedade de två utredningsmännen och skilde dem från varje befattning med experimenten i fortsättningen. Dessa experiment kostade staten cirka 1,500 kronor utan att giva något som helst praktiskt resultat.

Så ha vi Tvingfabriken i Blekinge. Där lånade staten ut 48,666 kronor i november månad 1933, och ännu i dag, efter nära två års verksamhet, har man icke kommit fram till någon kontinuerlig drift. Det har berättats mig, att fabriken visserligen är byggd och står färdig men att ännu i april månad i år den icke skulle innehållit tillräckligt med maskiner för en verklig fabriksdrift. Å andra sidan kan denna fabrik enligt min mening aldrig få annat än lokal betydelse för Blekinge och den närmaste trakten av det skälet, att den för det första bygger på användning av bokkol och för det andra som bindemedel använder material, i vilket till någon del ingår en del produkter från sockerfabrikationen. Om detta är riktigt, vet jag icke med bestämdhet, men det har sagts mig, att denna fabrikation av träkolsbriketter icke kan få betydelse för landet i dess helhet och i varje fall icke för Norrland utan att den får betraktas mera som en lokal anläggning för Blekinge och trakten däromkring.

Så ha vi den tredje anordningen, ett anslag på cirka 7,000 kronor till bergingenjören Mueller i Djursholm för förädling av sågspån till briketter. Det föreligger icke heller från denna verksamhet några praktiska resultat och kan, såvitt jag vet, svårligen komma att göra det, eftersom uppfinnaren är avliden.

Det är i detta läge, som jag ansett det nödvändigt att fästa uppmärksamheten vid att det verkligen finnes en utexperimenterad metod, för vilken domänstyrelsen mycket väl skulle kunna visa ett visst intresse. Domänstyrelsen avvisade den vid sitt ställningstagande i juni månad 1934. Men denna metod är så pass märklig och har givit så goda resultat, att domänstyrelsen hade alla skäl till att experimentera med denna metod och anlägga en försöksstation, i all synnerhet som domänstyrelsen för detta ändamål har 41,500 kronor, som den icke använt.

Sedan den förutnämnde civilingenjören Nordström skilts från sitt utredningsuppdrag inom domänstyrelsen, har han själv gjort vissa experiment beträffande träkolsbrikettering med tjära som bindemedel. Han utgick då från den principen, att ett briketteringsverk borde ha omedelbar anslutning till kolningen vid sågverken, en kolning, som avser att tillgodogöra det avfall, som finnes vid sågverken. Han utgick från den förutsättningen, att dessa briketter icke skulle huvudsakligen användas för bildrift utan som bränsle främst vid mindre värmeanläggningar, därför att man i detta fall hade den största möjligheten att kunna konkurrera med koksen. Det har visat sig, att man med denna metod, N.A.-metoden, kan framställa en brikett för kr. 1:80 per hektoliter, alla omkostnader inräknade. Denna brikett har ett värmevärde, som med 7 procent överstiger koksens. Den bjuder vidare på den fördelen, att den nästan icke lämnar någon aska. Den lämnar icke någon slagg, som koksen gör, och medför icke heller någon besvärlig tjärbildning i värmeanläggningarna.

De två män, som närmast uppfunnit denna metod, ingenjörerna Nordström och Aminoff, äro så betydande auktoriteter på detta område, att de icke borde utan vidare avvisas, och det förvånar mig mycket, att domänstyrelsen rörande denna metod kunnat fälla ett så bestämt omdöme, som den gjort till herr statsrådet. Ingenjör Aminoff är dock en av vårt lands främsta kolningsexperter, och ett bevis därpå är, bland andra, att han helt nyligen fick ett uppdrag av holländska staten att utföra vissa stora kolningsanläggningar i holländska Indien. När sådana män syssla med ett problem som detta, tycker jag, att

*Svar å interpellation. (Forts.)*

de borde på allt sätt uppmuntras av statsmakterna, i all synnerhet som detta är en utomordentligt viktig angelägenhet.

För övrigt har uppfinnarkontoret, som är en halvofficiell inrättning med statsunderstöd, uttalat, att denna metod är väl värd att komma till vidsträckt användning i Sverige, och ingenjörsvetenskapsakademien har uttalat, att erfarenheten från en stationär anläggning av angiven art bör bli av värde för bedömandet av lämpligaste anordningen för flyttbara brikettverk av denna typ. En internationellt känd kolningsexpert, civilingenjör Carl Cederquist, har framhållit, att det vore önskvärt, att tillverkningen av träkolsbriketter kunde komma till stånd vid ett sågverk för att tillgodogöra vid sågningen uppkommet avfall.

Det finns utöver denna N.A.-metod en annan, om vilken jag vet, att herr statsrådet senast i lördags erhöll kännedom genom en skriftlig framställning till Kungl. Maj:t. Det är en metod, där man icke pressar briketten utan med sulfitlut behandlar träkolen så, att de kunna hålla vid kortare transporter, en metod, som visat sig vara ekonomiskt framkomlig. Jag skall emellertid icke närmare uppehålla mig vid den.

Tyvärr är det så, att domänstyrelsen icke har visat något större intresse för denna brikettering. Här ligger emellertid metoden klar. Det finnes pengar för experiment. Men hela denna fråga seglar i en motvind, som det tyckes vara omöjligt att övervinna. I varje fall har det visat sig absolut omöjligt att intressera enskilt kapital. Så länge som man från domänstyrelsens och från statens sida överhuvud taget deklarerar, att man vill ställa sig avvaktande, att man icke funnit någon metod, som vore värd att experimentera med eller överhuvud taget kosta några pengar på, avskräcker detta naturligtvis enskilda intressenter från att satsa någonting på experiment därvidlag.

Här finnes nu emellertid 40,000 kronor, som skulle kunna användas för ändamålet. Jag tycker, att det finnes väl inga skäl till att låta dessa pengar innestå i bank, då man kan använda dem på sådan här praktisk verksamhet. Även om det icke skulle giva annat än negativt resultat, är det ändå ett resultat, och pengarna hava dock anslagits av riksdagen för att man skulle utföra experiment. Kan man här finna en väg, så varför icke riskera dessa pengar?

Jag vill till sist säga som min bestämda mening, att denna briketteringsfråga är en mycket stor fråga. Den är stor ur arbetslöshetssynpunkt, därför att den kan speciellt i Norrland skapa nya arbetsmöjligheter för skogsarbetare, kolare och sågverksarbetare. Den har också nationalekonomisk betydelse, om detta bränsle kan komma att konkurrera med det importerade bränslet. Jag är för min del övertygad om, att skulle en statlig försöksanläggning visa, att metoden är praktiskt genomförbar och att den överhuvud taget kan åstadkomma ett bränsle till sådant pris, att konkurrens med andra bränslen är möjlig, skulle också det enskilda kapitalet lättare komma att intressera sig för saken än vad nu är fallet.

Jag har därför velat begagna detta tillfälle att vädja till statsrådet att hava sin uppmärksamhet riktad på saken och att överhuvud stöta på domänstyrelsen för att den må visa mera av praktiskt intresse för denna fråga.

Chefen för jordbruksdepartementet herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! När interpellanten här anser, att domänstyrelsen visat för litet intresse för ifrågavarande sak, så tycker jag mig finna, att det i viss mån beror på, att interpellanten missuppfattat situationen. Såvitt jag kan förstå är interpellantens utgångspunkt den, att det finnes en metod och att den metoden borde för-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

söksvis provas. Den borde så att säga vetenskapligt och tekniskt utexperimenteras.

Jag vill då anföra, att domänstyrelsen är ju ingen ingenjörsvetenskapsakademi. Domänstyrelsen kan icke hava till uppgift att pröva uppfinningar, att vara något slags försöksstation för dylika utredningar. För det ändamålet finnes det andra inrättningar. Jag kan försäkra herr Nyblom, att just på det område, som vi här diskutera, har det varit en mycket stor uppsjö på uppslag och uppfinningar. Jag vill också säga, att dessa uppfinningar hava alltid varit mycket märkliga — liksom NA-metoden. Men när de blivit litet närmare granskade, då har i allmänhet märkligheten försvunnit. Jag vill alltså om denna metod icke hava sagt annat än att om den har ett sådant värde, att den är värd att provas, antar jag, att man från statens sida icke skall motsätta sig att få den provad. Men jag förmenar, att det är icke domänstyrelsens uppgift att verkställa det arbetet. För det ändamålet är icke domänstyrelsen danad. Domänstyrelsen fick en gång i uppdrag att anlägga en fabrik för praktiskt behov, och domänstyrelsen har försökt efter sin förmåga att komma till resultat och taga reda på, om det finnes praktiska framgångsmetoder. Domänstyrelsen har misslyckats. Man kan enligt mitt sätt att se icke begära mera av domänstyrelsen.

Jag skulle också vilja här hava sagt, att den omständigheten, att träkolsbriketteringen seglar i motvind, beror icke på bristande intresse från statens eller myndigheternas sida utan på helt andra förhållanden. När denna fråga först kom upp, var den omgiven av stor optimism. Man trodde, att här skulle kunna bli något stort. Man trodde framför allt, att träkolsbriketterna skulle kunna i stor utsträckning användas som drivmedel för automobiler. Det har inträffat omständigheter, som med rätt eller orätt i det allmänna medvetandet infört föreställningen, att denna möjlighet icke är så stor som förut ansetts.

Den befattning, jag tagit med dessa frågor, har emellertid sagt mig, att om man på allvar vill försöka komma fram till en fabrikation, som bär sig, går det icke att bygga denna fabrikation på framställning av briketter för värmeapparater. Den måste kombineras med framställning av briketter för drift av lastautomobiler. För att det skall vara möjligt att bedriva en sådan fabrikation, är det nödvändigt att finna en brikett, som duger att använda som drivmedel för automobiler.

Jag har alltid gjort på det sättet, att så snart man kommit in med en brikett och sagt, att här är Columbi ägg, så har jag skickat den till ingenjörsvetenskapsakademien och låtit pröva den. Det har aldrig förekommit, att inlämnade briketter icke blivit provade. Även de mest horribla uppslag har mottagits välvilligt. Men resultatet av proven har blivit, att det hittills endast kommit fram två briketter, som något så när fylla kraven på ett lämpligt drivmedel för automobiler. Det är dels den brikett, som skall framställas vid Tving, och dels en tysk brikett. I övriga fall har det visat sig, att briketterna icke varit lämpliga för automobiler. Det har kostat rätt mycket pengar både för jordbruksdepartementet och för försvarsdepartementet att få fram lämpliga briketter.

Jag vill alltså understryka, att det blåser en motvind, men den motvinden beror icke på statsmakternas eller myndigheternas bristande intresse utan på förhållanden, som ligga utanför. Jag kan icke göra annat än påpeka, att från statsmakternas sida skall man nog vidtaga de åtgärder, som kunna vidtagas, för att komma till praktiska resultat och att om det kommer fram goda metoder, skola de provas. Men man skall icke begära, att denna prövningsverksamhet skall utövas av domänstyrelsen, ty domänstyrelsen är ett affärsdri-

*Svar å interpellation. (Forts.)*

vande verk, föga lämpat för en sådan verksamhet. Därför måste jag för min del tillbakavisa påståendet, att domänstyrelsen visat för litet intresse för saken. Domänstyrelsen har visat så mycket intresse, som man kunnat begära i denna sak.

**Herr Nyblom:** Herr talman! Den metod, som jag talat om, är redan vetenskapligt och tekniskt utexperimenterad, så att domänstyrelsen behövde icke alls befatta sig med några sådana arbeten eller experiment. Metoden föreligger klar. Man har alla ritningar till nödiga maskiner och dylikt. Det, som fattas, är endast lusten hos domänstyrelsen att pröva denna metod på Öland, när det visade sig, att lutmetoden icke var genomförbar. Man kan ställa den frågan, varför icke domänstyrelsen tog någon som helst hänsyn till vad den ene utredningsmannen hade att föreslå, då det visade sig, att lutmetoden icke var användbar. Varför experimenterade man icke med tjäran utan kastade alltsammans över bord? Det har sedan visat sig vid de enskilda experiment, som denne ingenjör utfört, att en brikett låtit sig framställa till det jämförelsevis hyggliga priset av 1 krona 80 öre per hektoliter. I Norrlands inland skulle en sålunda framställd brikett kunna konkurrera med koksen. I Östersund är sålunda kokspriset 2 kronor 50 öre och i Lycksele 3 kronor 50 öre, vill jag minnas. I hela Norrlands inland, där man har dryga koksfrakter, skulle denna brikett kunna konkurrera med koksen för värmeändamål. Det viktiga är icke att få fram en brikett för automobildrift, utan det viktiga är att få fram en brikett, som kan konkurrera med koksen i värmepannorna och kaminerna. Vi hava allt skäl i världen att använda eget bränsle och att icke i onödan importera sådant. Det är klart, att om man skulle få träkolsbriketter använda i större omfattning för åtminstone mindre värmeanläggningar, skulle stora arbetstillfällen skapas.

Jag är övertygad, att det är rätt många metoder, som företetts för herr statsrådet, och att många av dem visat sig dåliga. Men jag undrar, om man fördenskull bör avvisa just denna NA-metod, som dock är garanterad därigenom, att det är mycket omdömesgilla, kunniga och auktoritativa människor, som stå bakom densamma.

Jag vill därför bestämt vidhålla min vädjan till herr statsrådet, att statsrådet försöker få domänstyrelsen att fortsätta sina experiment, så att man verkligen får den försöksstation, som domänstyrelsen en gång fick order att anlägga.

Chefen för jordbruksdepartementet herr statsrådet **Sköld:** Herr talman! Jag vill bara hava sagt, att jag vill icke diskutera den frågan med herr Nyblom, om det är möjligt att göra en träkolsbrikett, som kan konkurrera med koksen. Ty varken herr Nyblom eller jag begriper de sakerna tillräckligt för att kunna göra annat än svära på magisterns ord.

För det andra vill jag säga, att denna NA-metod tyckes efter vad jag sett bygga på, att briketten skall framställas av sågverksavfall. Domänverket äger icke något sågverk i Norrlands inland, från vilket avfallet skulle kunna tagas i bruk.

Vidare vill jag säga, att domänstyrelsen har aldrig fått i uppdrag att anlägga försöksstationer utan den har fått i uppdrag att anlägga en fabrik för affärsmässig drift. Slutligen vill jag säga, att denna NA-metod har aldrig varit mig förelagd för provningsåtgärders vidtagande. Jag vidhåller, att domänstyrelsen är icke det rätta verket att fullgöra sådana uppgifter.



*Svar å interpellation. (Forts.)*

**Herr Nyblom:** Herr talman! Då herr statsrådet säger, att han icke fått mottaga någon officiell framställning om bidrag till understöd åt NA-metoden, så vill jag säga statsrådet, att statsrådet kanske redan i morgon blir i tillfälle att taga del av en sådan framställning, bakom vilken en skogsägareförening i Norrland ställt sig. Jag hoppas under sådana förhållanden, att herr statsrådet kommer att ägna denna framställning välvillig uppmärksamhet.

## § 7.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 152—155, bevillningsutskottets betänkanden nr 60 och 61, första lagutskottets utlåtanden nr 53 och 55, andra lagutskottets utlåtanden nr 36—38, sammansatta andra lag- och jordbruksutskottets utlåtanden nr 1 och 2, jordbruksutskottets utlåtanden nr 83 och 84, särskilda utskottets utlåtanden nr 1 och 2 samt andra kammarrens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 6.

## § 8.

Ordet lämnades nu på begäran till herr **andre vice talmannen**, som anförde: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att kammaren måtte besluta, att å morgondagens föredragningslista främst bland två gånger bordlagda ärenden följande måtte upptagas i nedannämnda ordning, nämligen statsutskottets utlåtanden n:ris 142, 152, 153, 143 och 144, konstitutionsutskottets memorial nr 20, statsutskottets utlåtanden n:ris 135, 136, 137, 138, 139, 140 och 141, bevillningsutskottets betänkande nr 53, bankoutskottets utlåtanden n:ris 65, 66, 67 och 68 och memorial nr 71, jordbruksutskottets utlåtande nr 82, statsutskottets utlåtande nr 145, memorial nr 146 och utlåtanden n:ris 11, 147, 148, 149, 150, 151, 154 och 155, bevillningsutskottets betänkanden n:ris 60 och 61 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 83.

Vidare tillåter jag mig hemställa, att å föredragningslistan för plenum onsdagen den 5 juni främst bland två gånger bordlagda ärenden uppföras särskilda utskottets utlåtanden n:ris 1 och 2.

Denna hemställan bifölls.

## § 9.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 272, till Konungen i anledning av väckta motioner angående beredande av familjepension åt vissa grupper av statsanställda.

## § 10.

Till bordläggning anmälades andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av väckt motion angående skapandet av tekniska och ekonomiska förutsättningar för ökad utskeppning av lapplandsmalm över svensk hamn.

## § 11.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Lövgren</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 2 juni och
» <i>Olsson</i> i Närlinge	» den 6 juni.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.55 e. m.

In fide  
*Per Cronvall.*