

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1935.

Första kammaren.

Nr 23.

Lördagen den 6 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bevillningsutskottets betänkanden nr 26—28 och 35.

Vid föredragning av andra lagutskottets memorial nr 22, i anledning av remiss från andra kammaren av motionen nr 73 angående viss ändring i lagen om allmän pensionsförsäkring, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 3.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande jordbruksutskottets utlåtande nr 49, angående vissa i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning i vad angår jordbruksärenden gjorda framställningar jämte i hithörande ämnen väckta motioner.

Punkterna 1—11.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 12.

Lades till handlingarna.

Föredrogos ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående kapitalökning till statens avdikningslånefond m. m. ävensom väckta motioner om sänkning av räntan å lån ur nämnda fond;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nedsättning av räntan å lån från norrländska andelsmejerifonden;

nr 52, i anledning av väckta motioner angående viss ändring i gällande villkor för lån från allmänna nyodlingsfonden och norrländska nyodlingsfonden samt om sänkning av räntan å lån ur förstnämnda fond;

nr 53, i anledning av väckta motioner om uppskov med erläggande av amorteringar å lån från fiskerilånefonden samt om sänkning av räntan å lån ur nämnda fond; samt

nr 54, i anledning av väckta motioner om sänkning av räntan å lån ur vissa statens utlåningsfonder.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. stats-
understöd till
Lyngsjöns
vattenavled-
ningsföretag.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare statsunderstöd till Lyngsjöns vattenavledningsföretag i Östergötlands län jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen den 1 mars 1935 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 180, hade Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, dels att till inbetalning av det till sänkning av Lyngsjön samt torrläggning och odling av vattensjuka marker inom Häradshammars, Östra Ny och Rönö socknar av Östergötlands län den 5 juli 1929 beviljade lån från statens avdikningslånefond finge från statens avdikningsanslag till företaget anvisas ett statsbidrag av 201,120 kronor, dels ock att avdikningslånefondens fordran för å nämnda lån upplupen ränta finge avskrivas.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft två inom riksdagen före propositionens avlåtande väckta, till utskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen I: 189 av friherre *Lagerfelt* m. fl. och II: 391 av herr *Skoglund* m. fl., vari hemstälts, att riksdagen måtte besluta avskriva tvenne statslån beviljade Lyngsjöns vattenavledningsföretag åren 1920 och 1929 å respektive 132,730 kronor och 201,120 kronor eller tillhopa 333,850 kronor.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet på återopade grunder hemställt,

1) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, medgiva

dels att till inbetalning av det till sänkning av Lyngsjön samt torrläggning och odling av vattensjuka marker inom Häradshammars, Östra Ny och Rönö socknar av Östergötlands län den 5 juli 1929 beviljade lån från statens avdikningslånefond finge från statens avdikningsanslag till företaget anvisas ett statsbidrag av 201,120 kronor,

dels ock att avdikningslånefondens fordran för å nämnda lån upplupen ränta finge avskrivas;

2) att motionerna I: 189 och II: 391, i den mån de ej kunde anses besvarade genom utskottets hemställan under 1), icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Friherre Lagerfelt: Då jag är motionär i detta ärende ber jag att få lämna några korta uppgifter, som närmare belysa frågan. Kammaren behagade finna, att ärendet rör efterskänkande av statslån, som äro beviljade ett sjösänkingsföretag i Östergötland, och jag tillåter mig meddela några siffror angående detta företags ställning.

Totalkostnaden uppgår till 836,200 kronor, under det att båtnaden har beräknats till 190,000 kronor. Så ha svåra naturförhållanden samt konjunkturläget ändrat förutsättningarna för detta företag. Av de 836,000 kronorna har företaget fått direkt statsunderstöd på 234,000 kronor, men det återstår 601,000 kronor för intressenterna att amortera och förränta, allt med en båtnad, som sagt, av 190,000 kronor.

Tillsammans med en del övriga ledamöter av denna kammare, representerande Östergötland, har jag tillåtit mig i en motion framställa den vördsamma anhållan, att riksdagen ville avskriva tvenne lån, ett på 201,000 och ett på 132,000 kronor. Kungl. Maj:t har i nådig proposition föreslagit riksdagen att efterskänka det större lånet på 201,000 kronor, jämte vissa räntor, och utskottet har enhälligt tillstyrkt Kungl. Maj:ts proposition.

Ang. statsunderstöd till Lyngsjöns vattenavledningsföretag. (Forts.)

Jag ber såsom motionär och framför allt å alla intressenters i det misslyckade företaget vägnar att få till herr statsrådet framföra ett värdsamt tack för hans välvilliga behandling av frågan, på samma gång som jag tackar utskottet för dess tillstyrkan av det större lånets avskrivning.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt.

Vid förnyad föredragning av jordbruksutskottets utlåtande nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avlöningsförmåner åt kassören vid domänverket Einar Ringdahl, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, i anledning av väckt motion angående ändring i § 2 kungörelsen angående handel med farmaceutiska specialiteter. *Ang. handeln med farmaceutiska specialiteter.*

I en inom riksdagens första kammare väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 180, hade herr *Nordborg* hemställt, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla, att § 2 första stycket av kungörelsen angående handel med farmaceutiska specialiteter av den 15 juni 1934 måtte erhålla följande ändrade lydelse: »Farmaceutisk specialitet må icke försälas, utom på av legitimerad läkare utfärdat recept, med mindre specialiteten är upptagen i ett för ändamålet fört register.»

Utskottet hade i det nu förevarande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Herr Nordborg: Herr talman! Anledningen till att jag väckte denna motion var, att det i vissa fall hade yppat sig svårigheter att få tillräckliga kvantiteter av ifrågavarande specialiteter för skeppsapoteken när det gällde behandling av malariapatienter. Sedan motionen väcktes, ha emellertid dessa svårigheter undanröjts, varom även utskottet haft vetskap.

Under förhoppning att det även framdeles skall visa sig vara möjligt att kunna få dessa preparat, har jag för närvarande, herr talman, ingen anledning att ställa något yrkande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 36, i anledning av väckta motioner om vägfred m. m. *Om vägfred m. m.*

I en inom första kammaren väckt motion, nr 21, hade herr *Lindhagen* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet väsentligen på sätt i motionen närmare angivits.

I en senare motion, nr 275, hade herr *Lindhagen* yrkat, att riksdagen ville vid bedömande av den förra motionen taga hänsyn till en i den senare motionen omnämnd petition samt vad motionären i övrigt i denna motion anfört.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Motionerna hade hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet till en början under rubriken Inledning lämnat vissa uppgifter ur tillgänglig statistik över motorfordon och motorfordonsolyckor, varefter utskottet under fyra särskilda punkter redogjort för de i motionerna framförda önskemålen och i anslutning därtill gjort vissa uttalanden i ämnet. Ifrågavarande punkter voro betecknade med A—D och försedda med följande rubriker, nämligen A. Stadsplane- och väg-lagstiftning; B. Lag om trafiksäkerhet, straffbestämmelser m. m.; C. Skadeståndsregler och försäkringslagstiftning; samt D. Övriga i motionerna framförda önskemål.

Under återopande av vad utskottet under nämnda punkter anfört hade utskottet sedermera hemställt,

1) att riksdagen i anledning av förevarande motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa skyndsamt utredning i de av utskottet under A—C närmare omförmälta hänseenden samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda; samt

2) att motionerna i övrigt icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade anmälts av herr *Velander*, som likväl ej antytt sin åsikt.

Herr *Velander*: Herr talman! Herr Lindhagens här föreliggande motion inrymmer bl. a. en drastisk skildring av fotgängarnas vedermödor i vår motoriserade tid. Att han i denna sin skildring skulle på något sätt ha skattat åt överdrifter, skall jag, åtminstone i detta sammanhang, underlåta att påstå. Motionen utgöres till väsentlig del av hans egna inlagor i underrätt och överrätt såsom part i visst mål, och vid dessas avfattande är han, såsom sig måhända bör, livligt medveten om sin femtioåriga »domareverksamhet inom alla instanser». Den 34 trycksidor starka motionens kläm innefattar hemställan, »att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet genom tillrättaläggande medelst lag och samhällelig kultur av motorfordonens privilegier och fotgängarnas rättslösheter».

Till stöd för detta sitt yrkande har motionären återopat vissa av honom gjorda upptäckter. Han har sålunda funnit »överraskande nybildningar i vårt rättsväsende». Han har konstaterat tidens hjälplösa förvandling av vägar till dödsfällor, där varje fotgängare får skaffa sig sin egen tågordning med ledning av sin självbevarelsedrift, därunder även fotgängaren själv tvingas att bidra till ordningen. Han har slutligen insett, att även på vägväsendets område gäller det att lurpassa för att genom »tigersprång och bockhopp» kunna rädda sig fram till någon trottoar eller refuge.

Första lagutskottet har i sitt utlåtande med utgångspunkt från motionen föreslagit riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i tre vitt skilda avseenden samt framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kan giva anledning. Den föreslagna utredningen skulle sålunda omfatta:

1. möjligheten att åtminstone i viss utsträckning föreskriva skyldighet att anordna gång- och cykelbanor på våra landsvägar;

2. huruvida inte den grundläggande bestämmelsen i gällande vägtrafikstadga att varje vägfärdande har att iakttaga all den omsorg och varsamhet,

Om vägfred m. m. (Forts.)

som till förekommande av olycksfall av omständigheterna betingas, bör jämkas eller kanske rentav elimineras i fråga om fotgängare; samt

3. en omfattande utvidgning av trafikförsäkringen eller kanske rättare uttryckt dess omläggning från ansvarighetsförsäkring till olycksfallsförsäkring.

Då jag inte i allo kunnat följa lagutskottets tankegång, har jag låtit till dess utlåtande foga en blank reservation; och jag skall tillåta mig att med några antydningar ge uttryck åt den tankegång, som uppstår denna reservation.

Den under punkt A i utskottsutlåtandet ifrågasatta utredningen om skyldighet för våra vägdistrikt att anordna gång- och cykelbanor kan jag inte vara med om att tillstyrka. Den vid fjolårets riksdag antagna nya väglagen innehåller bl. a. ovillkorlig föreskrift därom, att de allmänna vägarna skola med avseende å fasthet, bredd och lutningsförhållanden samt beskaffenhet i övrigt vara lämpade efter samfärdselns behov. Såvitt jag förstått, har under de senare åren på vägväsendets område den mest rastlösa utveckling försiggått, och detta just för tillgodoseende av samfärdselns behov och därmed olika trafikanters berättigade krav. De på vägväsendets område verksamma krafterna — jag tänker då i första hand på Konungens befallningshavande i de olika länen, på vägingenjörerna och på vägstyrelserna — äro ock efter mitt sätt att se tillräckligt kvalificerade, tillräckligt insiktsfulla och tillräckligt ansvarsmedvetna för att ingenting skall underlåtas, som ur samfärdselns synpunkt är oundgängligen påkallat. Några direktiv eller tvingande föreskrifter på föranstaltande av riksdagen beträffande anordnande av gång- eller cykelbanor behöva sålunda i närvarande läge landets vägdistrikt knappast.

Den av utskottet under punkt B i betänkandet avsedda uppmjukningen av fotgängarnas skyldighet att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall av omständigheterna betingas, genom en jämkning av straffpåföljden finner jag ur olika synpunkter mycket betänklig. Det förefaller mig betänkligt redan att tala om en sådan sak på grund av den ovisshet och den oreda i folks uppfattning, som kan bli en följd därav ute i de olika bygderna. Den av motionären åsyftade vägfreden kan säkerligen inte heller åstadkommas genom att exempelvis en stor grupp trafikanter fritages från ansvar för eftersättande av dem åliggande omsorg och varsamhet, samtidigt som i motortrafiken anställda och verksamma hållas efter — och detta såsom sig bör — allt hårdare och strängare. Det antydes till och med — detta är kanske inte någon bestämd uppfattning hos utskottsmajoriteten, men det säges i alla fall — att man kan överväga, huruvida inte en fotgängare skall undgå varje kriminell påföljd, såvitt han inte avsiktligt eller genom grov vårdslöshet vållat hinder i trafiken. Man kan fråga sig, hur en sådan grov vårdslöshet skall konstateras. Jag tänker mig, att i domstolsväg skulle det i varje fall inte bli så lätt, och då går jag också ut ifrån, att det regelmässigt skulle bli så, att fotgängaren skulle gå fri från varje påföljd. Avsikten med de nu gällande bestämmelserna, som på sin tid utan meningsskiljaktighet införts och sedan år 1923 tillämpats, har alltmer beaktats och uppmärksamats även av fotgängarna, och disciplinen hos dem inför en välordnad trafiks alltjämt stegrade krav har väl i stort sett gjort betydande framsteg. En återgång till förhållandena före 1923 måste också innebära, att med hänsyn till den växande trafiken icke minst fotgängarna själva skulle komma att utsättas för onödiga risker och faror. En dylik återgång betecknar också ett försök till vägran att taga konsekvenserna av de senaste årtiondenas utveckling på trafikmedlens och vägväsendets område.

Utskottets ståndpunkt i förevarande hänseende synes mig inte heller kunna

Om vägfred m. m. (Forts.)

betecknas som konsekvent. Utskottet torde skatta åt den uppfattningen, att exempelvis en fotgängare, som i följd av motortrafik drabbas av skada, skall på grund av försäkring, bekostad av motorfordonets ägare, erhålla full gottgörelse för alla konsekvenser av denna skada, undantagandes möjligen det fall, då den skadelidande själv avsiktligt eller genom grov vårdslöshet vållat skadan. Denna inställning må i och för sig kunna försvaras. Men då utskottet går in för en sådan uppfattning, borde väl kravet på omsorg och varsamhet från fotgängarnas sida inte eftersättas eller medlet att inskräpa detta krav mildras.

I nu angivna tvenne hänseenden är det således icke för mig möjligt att följa utskottets tankegång; och då jag är av den meningen, att denna tankegång från principiella och andra utgångspunkter är synnerligen betänkelig, kan jag icke underlåta att markera denna min uppfattning genom att yrka avslag på utskottets utredningsförslag beträffande punkterna A och B i utlåtandet.

Beträffande utskottets förslag under punkt C i utlåtandet, avseende omläggning av trafikförsäkringen, anser jag mig kunna vara med därom, och detta ehuru det synes mig, av skäl som även redovisas i utskottsutlåtandet, vara så, att dessa spörsmål redan äro föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet och övervägande. Dessa spörsmål äro emellertid av så omfattande räckvidd och så komplicerade, att utrymme för de mest skilda meningar gives och att därför ett förnyat förutsättningslöst övervägande just angående trafikförsäkringens lämpliga anordnande anses påkallat.

I anslutning till det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till klämman i utskottets utlåtande, dock med uteslutande i första punkten av A och B, så att denna punkt alltså kommer att lyda: »att riksdagen i anledning av förevarande motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa skyndsamt utredning i de av utskottet under C närmare omförmälda hänseenden samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.» Punkten 2 erhåller alltså oförändrad lydelse.

Häri instämde herrar *Bernhard Nilsson, Johan Bernhard Johansson, Borell och Bengtsson.*

Herr **Nylander**: Herr talman! Ingen, som sysslar med trafiktekniska frågor och som fördenskull har en livlig känsla för trafiksäkerhetens krav i allmänhet, kan underlåta att hysa det största intresse för de olika omständigheter, som herr Lindhagen berör i sin här föreliggande motion, vilken första lagutskottet nu har behandlat. Jag vill öppet erkänna, att jag i herr Lindhagens motion har funnit en hel del utomordentligt viktiga och bärande synpunkter, när det gäller vad som möjligen skulle kunna göras för att öka trafiksäkerheten i vårt land, och jag kan fördenskull i många punkter ansluta mig till vad han har anfört.

Då jag nu emellertid på vissa punkter har en annan uppfattning än den, som har kommit till synes i lagutskottets utlåtande, vill jag här beröra dessa. Jag har ju klart för mig, att man då lätt kan få den uppfattningen, att jag skulle vara ointresserad av alla de positiva förslag och synpunkter i övrigt, som herr Lindhagen framfört, men så är icke förhållandet, och jag har därför velat i förväg förutskicka detta. Jag hoppas alltså, att den kritik, som jag på olika punkter kommer att framföra, icke behöver föranleda, att hela min inställning av motståndarna betecknas såsom på sätt och vis negativ, något som i detta fall ingalunda är förhållandet.

Om jag i min framställning får följa samma uppställning, som utskottet har gjort, och först säga några ord om avdelning A i utskottsutlåtandet, så

Om vägfred m. m. (Forts.)

vill jag lägga en synnerligen stor vikt vid detta kapitel, som benämnes Stadsplane- och väglagstiftning. Det är min mening, att det är på detta område, som vi här i landet ha att vänta de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerhetens främjande. Men vi måste då också komma därhän, att vi få ingenjörer och arkitekter, som förstå att behärska konsten att framställa så att säga trafiksäkra stadsplaner och som ha trafiksäkerhetsbegreppet klart inpräntat i sig, när de gå till sitt arbete. Jag skulle därför gärna vid detta tillfälle vilja efterlysa resultatet av den utredning, som sedan många år har pågått angående den särskilda undervisningen för de ingenjörer och arkitekter, som skola syssla med stadsplaneväsendet, och uttalar den förhoppningen, att vi verkligen skola få fram den undervisning, som för dem erfordras. Ty först genom den så att säga trafiksäkra stadsplanens genomförande kunna vi vänta att uppnå några verkligt gynnsamma resultat. Vad vi hitintills fått göra, när det gäller våra gamla, i vissa fall månghundraåriga stadsplaner, det är att genom tvångsreglering av trafiken, genom ljussignaler, genom personlig bevakning eller andra anordningar hjälpa olika trafikanter. Detta är naturligtvis en nödfallsåtgärd, som vi skulle kunna undvika, i den mån som våra stadsplaneförfattare kunde komma fram till bättre resultat. Under tiden få vi även inrikta oss på en utomordentligt stark upplysningspropaganda bland alla trafikanter, och vi återkomma vid ett senare ärende i dag, då det gäller anslaget till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande under sjätte huvudtiteln, till samma angelägenhet.

Utskottet har emellertid mycket riktigt påpekat, att vi i stadsplanlagen och byggnadsstadgan av 1931 ha föreskrifter om hur man skall kunna utbygga en stadsplan och ordna en bebyggelse med tillvaratagande av trafiksäkerhetens fordringar, och utskottet slutar ju också med att hänvisa till denna lagstiftning, som givetvis ännu inte har kunnat slå igenom och visa sina verkningar. Emellertid går utskottet på dessa punkter, vilket herr Velander redan har berört, något längre och vill i viss mån föreskriva skyldighet att anlägga gång- och cykelbanor. Vad gångbanorna beträffar, har den föregående ärade talaren påpekat, att det enligt nu gällande lag om allmänna vägar åligger vägdistrikten att utföra gångbanor i den mån sådana av Konungens befallningshavande provas erforderliga inom ett tätbebyggt samhälle, och det framgick vid särskilda utskottets behandling förra året av denna fråga med all tydlighet, att gångbanor höra till sådana anordningar på vägen, som Konungens befallningshavande kan ålägga vägdistrikten att utföra. Några ytterligare påpekanden angående gångbanornas anläggande synas fördenskull icke erforderliga, då det tvärtom är så, att befolkningen inom tätbebyggda samhällen plägar vara mycket angelägen, när det gäller framställningar till vägstyrelser, respektive länsstyrelser, om att få dylika gångbanor anordnade.

Vad sedan cykelbanorna beträffar, tror jag att utskottet därvidlag pekat på en sak, som kan bli synnerligen vittutsvävande och synnerligen dyrbar att genomföra. Jag kan också erinra om att vår kommunikationsminister för ungefär två år sedan till alla vägingenjörer och länsstyrelser lät utgå ett påpekande, att man vid planerandet av nya trafikleder och förändring av gamla trafikleder borde ha i ögonsikte möjligheten att anordna även cykelbanor bredvid körbanorna. Jag tror alltså, att man redan kommit in på denna utveckling, men givetvis är det ett ofantligt mycket längre steg, som utskottet har gått, då det sätter i fråga att man skall föreskriva anläggandet av dylika cykelbanor. Jag kan fördenskull icke finna, att utskottets förslag i punkt A kan vara lämpligt att taga i det föreliggande skicket, och jag ber därför att i likhet med herr Velander få yrka avslag på denna punkt.

Vad beträffar punkt B, i vilken beröres lagen om trafiksäkerhet, föreslår

Om vägfred m. m. (Forts.)

ju utskottet på sidan 12 i sitt utlåtande »ett övervägande, huruvida icke straffbudet i vägtrafikstadgan för den, som icke iakttagit all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, bör jämkas beträffande fotgängarna». Där användes sålunda ordet »jämkas». Jag har fått den upplysningen under hand, att med ordet »jämkas» menas, att man vill vidtaga en förändring, som är så obetydlig, att man inte ens vill kalla det för förändring, utan jämkning. Ja, det är gott och väl, om så vore. Men om man läser hela motiveringen i sitt sammanhang, finner man, att utskottet är helt inställt på att helt enkelt borttaga allt straff för fotgängarna. Härtill bör i alla händelser påpekas, att redan nu äro straffsatserna väsentligen »jämkade» till förmån för fotgängarna, d. v. s. på så sätt, att straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan äro avsevärt skärpta för dem, som framföra motorfordon. Straffet kan för fotgängare och andra trafikanter endast bli dagsböter, medan den, som framför motorfordon, kan straffas med fängelse intill högst ett år. Där ha vi således en väsentlig »jämkning», om jag så får kalla det, i detta fall till motorförarens nackdel genom det skärpta straffet för honom.

Det har i vida kretsar väckt den allra största uppmärksamhet, att utskottet velat komma fram med det förslag, som här är framställt. Här har man länge från olika håll arbetat på att i enlighet med gällande vägtrafikstadga inpränta hos alla trafikanter, även hos fotgängarna, vikten av att iaktta all omsorg och uppmärksamhet i trafiken, och nu finna vi utskottet, på grund av kanske inte bara herr Lindhagens olycksfall utan också något enstaka annat olycksfall, färdigt att omedelbart föreslå den ändringen, att fotgängaren skall såsom ett heligt ting sättas utanför eller rättare ovanför lagen, den lag, som gäller för alla övriga trafikanter. Alla människor äro säkerligen största delen av sitt liv fotgängare, och så är även jag, och jag skulle kanske för den skull ha all anledning att vara mycket belåten med vad utskottet har föreslagit och över att få denna sakrosankta position i livet. Men jag är också så pass mycket bilist, att jag har försökt sätta mig in i hur denna bestämmelse skall komma att verka för framtiden. Känslan av strafffrihet kommer givetvis inte hos fotgängaren att frammana de bästa sidorna i hans karaktär; den gör honom i stället säkerligen ännu hänsynslösare och djärvare i sitt uppträdande i trafiken, då han vet, att han i alla händelser inte kan bli ålagd något straff. Motorföraren däremot är väl redan nu tillräckligt hårt klämd genom allt slags lagstiftning, genom förordningar, skatter, försäkringsavgifter etc., allt i en utsträckning, som det här skulle bli för vidlyftigt att närmare beröra. Men skall nu också bilföraren göras till något slags fredlös niding, som ensam av alla trafikanter skall kunna straffas för överträdelse av vägtrafikstadgans föreskrifter, medan alla andra a priori gå fria, hur illa och vårdslöst de än bära sig åt?

Motionären påstår, att rättsuppfattningen reagerar, när en fotgängare blivit åtalad för felaktigt gående. Det har jag inte hört talas om, men så mycket är säkert, att nog kommer den allmänna rättsuppfattningen att kraftigt reagera, om utskottsförslaget skulle vinna tillämpning som lag.

Det har förefallit mig, som om utskottet i vissa avseenden vore ganska verklighetsfrämmande. Med utgångspunkt från ett i detalj skildrat fall, som för övrigt skildras på ett så ömkansvärt sätt som möjligt, dragas generella slutsatser med de mest vittutsävande följder av rättslöshet och trakasserier för en viss kategori av trafikanter. Det har också syntts mig, som om utskottet i viss mån frångått den objektivitet i framställningen, som bör utmärka ett utskottsutlåtande. Man beklagar nämligen på sid. 12 den fotgängare, som, ehuru kanske oskyldig, blir invecklad i en rättegång, men har inte ett ord av

Om vägfred m. m. (Forts.)

beklagande eller ens förståelse för en likaledes oskyldig bilförare. Varför tillsluter utskottet sitt hjärta för den oskyldige bilföraren, som kanske i själva verket är mycket fattigare och mycket mer ömkansvärd än fotgängaren?

Medan utskottet är i farten med att jämkta straffbestämmelserna för fotgängarna, går man friskt på i ullstrumporna och tillägger: »Tilläggas må, att det även kan ifrågasättas, huruvida icke vissa andra vägförande, som icke använda ett för övriga trafikanter farligt färd sätt, böra jämföras med fotgängare.» Jag har fäst mig vid detta uttryck såsom synnerligen otydligt. Inte något exempel, inte någon antydning ges i utlåtandet om vad som menas med detta. Det innebär tydligen möjlighet att såsom ofarliga färd sätt betrakta allt annat än bilåkning, och man skulle således i värsta fall kunna befara, att detta kunde tagas till intäkt för att lämna bilföraren ensam kvar såsom den vägförande, som överhuvud taget kan bli ålagd ett straff.

Jag kan heller inte underlåta att påpeka, att utskottsutlåtandet på en annan punkt har en stor lucka. Det talas i sista stycket på sidan 12 om den tysta trafiken, och där hänvisas till den avlämnade kungl. propositionen 171, som skall behandlas av andra lagutskottet. Ja, denna proposition handlar mycket riktigt om den tysta trafiken, men jag skulle för första lagutskottets medlemmar vilja framhålla, att den innehåller också något för ifrågavarande angelägenhet synnerligen viktigt, nämligen att den som ett nytt särskilt åläggande för bilförarna inför förbud mot användande av större hastighet »vid passerande av obehäkat, särskilt för gående avsett övergångsställe» än att fordonet omedelbart kan stannas. Detta är en punkt som på det allra närmaste ansluter sig till den fråga, som här varit föremål för utskottets behandling, och nog hade det väl varit objektivt riktigt, om utskottet hade sträckt sig så långt, att det vid sitt omnämnande av propositionen nr 171 även hade nämnt denna viktiga detalj.

Jag kan på grund av vad jag här i all korthet har anfört inte ansluta mig till utskottets förslag i punkt B, utan ber att i likhet med den föregående talaren få yrka avslag på denna punkt.

Vad sedan beträffar avdelningen C i utlåtandet, har redan herr Velanders framhållit vilket komplicerat problem detta kapitel om trafikförsäkringen är. Jag vill för den skull inte här försöka mig på att närmare ingå på frågan. Jag delar gärna utskottets uppfattning, att man här bör göra en speciell utredning och granska alla de olika situationer, som kunna uppkomma, och jag ansluter mig därför i denna punkt till utskottets förslag.

Men jag kan inte heller här underlåta att påpeka ett yttrande av utskottet, som jag finner högst anmärkningsvärt. Utskottet talar på sid. 35 om de ökade utgifter, som skulle drabba bilägarna genom höjda premier vid en omläggning av trafikförsäkringen, och säger därom helt enkelt, att dessa kostnader inte spela så stor roll, ty då det gäller den yrkesmässiga trafiken, äro de ju lätta att ta igen hos allmänheten i form av höjda taxor. Jag undrar just, om det kommer att bli så särskilt angenämt för allmänheten att se taxorna höjda för detta ändamål, och i varje fall tror jag det kommer att bli mycket svårt för trafikbilägarna att vinna något gehör för en taxehöjning med hänvisning till denna nya försäkringsavgift.

Men det mest märkvärdiga kommer sedan, då utskottet säger: »Beträffande de automobiler som endast användas för privatbruk kommer däremot ägaren att få slutligen vidkännas kostnaden. Då privatbilarna emellertid icke äro till någon nytta för den övriga allmänheten men däremot för denna medföra åtskilliga olägenheter, varjämte deras ägare kunna bättre än andra ömfly bilismens menliga verkningar, synes det icke kunna framställas några berättigade invändningar mot att kostnaden i nämnda fall stannar å automobiläga-

Om vägfred m. m. (Forts.)

ren.» Man får väl leta efter ett sådant uttalande som detta, och jag hoppas, att den uppfattning, som utskottet här har givit till kända, inte delas av Sveriges riksdag, ty jag vet, att den inte delas av den stora allmänheten i landet, då denna förvända uppfattning inte på något sätt stämmer med verkligheten. Och samma synpunkt går igen några sidor längre fram, då det talas om privatbilarna såsom lyxföremål. Ingenting kan i våra dagar vara mera oriktigt än den uppfattning, som utskottet här har givit uttryck åt. Tvärtom är det så, att de s. k. privatbilarna — utskottet talar om bilar i privatbruk i motsats till trafikbilar och lastbilar — i nio fall av tio, för att inte säga mer, tjäna ett nyttigt ändamål. De tillhöra firmor och affärsmän inom handel och industri, som använda dem för sin verksamhet och sin rörelse, och jag skulle tro, att de bilar i vårt land, som kunna betraktas som lyxbilar, utgöra ett så försvinnande fåtal, att man inte för deras skull behöver göra någon särslagstiftning eller ställa dem i någon särklass.

Herr talman! Jag har inte alls någon fullmakt att tala å deras vägnar, som här i landet köra bil, men jag vet i alla fall, att de synpunkter jag har framfört delas av ett mycket stort antal, kanske 300—400 tusen personer här i Sverige, som dagligen köra bil eller mer eller mindre syssla med sådana. Jag vet, att de synpunkter, som utskottet givit uttryck åt, bland alla dessa väcka den allra största förtrytelse, för att inte använda ett ännu hårdare uttryck.

Jag ber därför, herr talman, att beträffande klämman få instämma i det yrkande, som är gjort av herr Velander.

I detta anförande instämde herr *Tamm*, *Gustaf*, och herr *Pålsson*.

Herr **Åkerman**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Den förste ärade talaren yttrade i början av sitt anförande, att han ansåg det vara betänkligt att bara *tala* om en sådan sak, som utskottet har inlåtit sig på i betänkandet, nämligen fotgängarnas rättsliga ställning, det vill säga han menade, antar jag, att för den stora massan, som nu börjar bli en smula dresserad att gå i vimlet bland bilarna, blir det farligt att höra talas om en ändring i lagen till dess förmån. Man får inte störa den goda disciplin, som håller på att inarbetas hos fotgängarna och som går ut på, att de få vara så goda att iaktta samma försiktighet som den, som sitter och kör bil.

Jag kan ge den ärade talaren rätt i, att det kan vara betänkligt att tala om den saken, ifall man gör det på det vanställda sätt, som både han och hans efterträdare på denna talarstol ha gjort. De måla upp en sak på ett sätt, som utskottet aldrig har tänkt sig, för att sedan kunna piska den. »Så jag målar, ty så lyster mig att måla», säga de ärade herrarna, och då kan det, som sagt, vara farligt att tala om saken. Men jag vill verkligen vädja till herrarna och deras gelikar att framdeles i denna debatt och även utanför riksdagen, då de tala om utskottets utlåtande, vara så hyggliga att tala om det, som vår hemställan går ut på, och ingenting annat.

Hur är det nu med denna sak? Jag skall tala om fotgängarna först. Vad är det utskottet skrivit beträffande dessa? Jo, vi ha tillåtit oss anmärka, att när ordet fotgängare insattes i trafikstadgan, så skedde det — jag kan inte komma ifrån att så var förhållandet — utan att riksdagen kanske fullt övervägde, vilka konsekvenser detta kunde ha. Förut var fotgängaren visserligen föremål för uppmärksamhet på det sättet, att han straffades enligt ordningsstadgan för rikets städer med någorlunda beskedliga böter, ifall han bar sig klumpigt åt på gatan. Men 1923 insattes genom riksdagens beslut en bestäm-

Om vägfred m. m. (Forts.)

melse, varigenom fotgängarna placerades vid sidan av och i paritet med motorförarna. Den bestämmelse, som jag nu kritiserar, stadgar nämligen generellt, att det åligger var och en vägförande att iaktta all den omsorg, som situationen kräver. Ja, gubevars, det är väl ingenting ont i det, men längre fram stadgas det ganska kraftiga böter även för fotgångare, och de likställas där med övriga trafikanter. Nu är det visserligen sant, som den siste talaren sade, att motorförarna under vissa förutsättningar få ett ytterligare påbröd i straffbestämmelserna, men det är ju i alla fall en annan sak. Faktum är, att en fotgångare, som av domstolen inte anses ha ådagalagt all den omsorg, som situationen kräver, blir fälld till dagsböter, som ofta kunna bli betydande nog.

Nu undras det från motsidan, varför man har denna ömhet om fotgängarna. Och det har av våra motståndare använts sådana ord som att vi vilja göra fotgångaren till ett sakrosant föremål, upphöja på ett plan över övriga medborgare, så att lagstiftningen inte kan nå honom o. s. v. — allt överord, som jag ber herrarna vara hyggliga att hålla inne med, ty det tjänar rakt ingenting till att förvilla allmänheten på det sättet, och här i riksdagen tror jag inte de ha den ringaste effekt. Nej, låt oss hålla oss till vad det är frågan om!

Vad vill utskottet? Jo, utskottet har i sin kläm — jag skall nu gå förbi motiveringen — hemställt om att denna paragraf måtte jämkas. Det är inte detsamma som att upphäva allt ansvar för fotgängarna, långt därifrån. Jag kan tala om för herrarna, att från början var det i förslaget till utskottets utlåtande litet utförligare beskrivet, hur man tänkte sig att kunna gå fram i en blivande lagstiftning, men av rena försiktighetsskäl lämnade vi ute de detaljerade föreskrifterna och stannade för ordet »jämkas». Var och en som har en aning om skrivning av ett betänkande och den stil, som där användes, vet vad som menas med ordet »jämkas».

Nå, varför ha vi då varit så hjärtnupna, eller vad herrarna vilja kalla det, mot fotgängarna? Jo, därför att vi anse det vara en alldeles avgjord och väsentlig och i naturens ordning grundad skillnad mellan en fotgångare och en herre, som sitter och kör bil. Den, som har löst sitt körkort, har därigenom fått ett officiellt intyg på, att han både kan se och höra och har en så snabb uppfattning, att han kan behärska en farlig situation. Han har fått besked på den saken, och han sköter sig också i de flesta fall så, att man förstår, att den karlen kan behärska en situation. För övrigt befinna sig de flesta bilförare i den ålder, då man är som kraftigast; varken barn eller åldringar få ju lov att köra bil.

Nå, en fotgångare, hur ser han ut? Ja, titta på varandra, mina herrar, så få ni se våra skavanker! Man måste gå ut på gatorna, vare sig man är till åren kommen eller i de första barnaåren. Redan barnen springa ju fritt där, fast de kunna inte straffas, därför att de inte äro kriminellt ansvariga. Men i alla fall: både barn och gubbar och gummor måste gå ut på gatorna. Hur se deras »fordon» ut? De äro ofta sämre än den uslaste fordskrämla, men de måste ta sig fram så gott det går. Många se dåligt eller höra dåligt, en annan har dåliga ben eller saknar den snabba uppfattning, som är nödvändig, och det gäller att kunna se både fram och bak och åt sidorna, för att det inte skall komma en bil och uppsluka en.

Det är denna skillnad, som gör, att vi ha funnit det orättvist att dessa människor skola falla under samma paragraf som motorförarna. Men därmed ha vi aldrig avsett, att de skulle få göra hur de vilja på gatorna, långt därifrån, utan de få se sig för, de såväl som andra.

Det spelar också en mycket stor roll hur denna sak lägges kriminellt, ty som alla veta kan i ett trafikmål den ringaste omständighet inverka på utgången i skadestandsfrågan enligt trafikförsäkringslagen och allt vad därmed sam-

Om vägfred m. m. (Forts.)

manhänger. Det är alltså inte så enkelt, som herrarna tyckas föreställa sig. Lösgör man däremot fotgängarna från den stränga paragrafen och handskas med dem på ett mera moderat sätt — vilket jag kallar för »jämka» — då kan man också hjälpa dem i det brydsamma läge, som de kunna komma i, då det gäller skadestandsfrågan.

Den senast föregående talaren talade om att vi gjort en antydan om andra trafikanter än fotgängare, som man möjligtvis även kunde utsträcka vår tänkta jämkning till och frågade efter ett exempel. Jag skall taga det, som ligger närmast till hands: en man, som går och skjuter en dragkärra framför sig. Han är givetvis fotgängare, och nog bör man handskas varligt med honom också. Jag kan taga ett annat exempel — som man visserligen numera ser sällan här i Stockholm: en man, som kommer ledande ett par stutar. Han är också fotgängare. Jag menar, att man får ta särskild hänsyn till sådana trafikanter, som äro i en hjälplös situation och inte kunna så bra, som de skulle vilja, klara sig.

De ärade talarna ha även kritiserat utskottets hemställan, därför att vi skrivit, att man skulle överväga införandet av gång- och cykelbanor på landsvägarna. Jag tror inte, att herrarna ha observerat, hur pass mild vår hemställan är. Det står nederst på sid. 5 i utlåtandet såsom ett resultat av våra funderingar — och jag skall be att få referera det, så kanske herrarna något ändra mening: »Utskottet vill med hänsyn till det anförda förorda, att frågan om möjligheten att åtminstone i viss utsträckning föreskriva skyldighet att anordna gång- och cykelbanor å landsvägarna skyndsamt blir föremål för närmare prövning.» Jag tycker inte, att det är någon hemställan, som behöver avskräcka herrarna, såvida inte herrarna även beträffande denna punkt anse, att det är farligt att bara tala om eller tänka på en sådan sak.

Från lantmannahåll upplystes inom utskottet, att på många ställen hade man stora olägenheter av att det inte på vägarna fanns någon gångbana för fotgängare. Det är inte alltid så rent och fint på vägarna, och ännu värre är det, om man för att undgå en bil behöver hoppa ned i eller över diken. På många ställen på landsbygden förhåller det sig faktiskt så, att om en bil kommer, har fotgängaren intet annat val än att hoppa ned i eller över diket för att kunna rädda sig. Det är emellertid icke alla, som kunna taga tigersprång eller bockhopp, och det är därför, som vi ha tänkt oss den möjligheten, att man skulle kunna taga i övervägande att anlägga gångbanor.

En ärad ledamot i utskottet, som själv är lantman och sitter här, sade, att det är inte alls så svårt att anordna sådana här gångbanor, som många föreställa sig. När man håller på med väganläggningar, kan man nämligen göra det för en relativt billig penning. Här är det ju inte fråga om att pressa fram sådana här banor, utan det gäller bara, såsom utskottet säger, att »frågan om möjligheten att åtminstone i viss utsträckning föreskriva skyldighet att anordna gång- och cykelbanor å landsvägarna skyndsamt blir föremål för närmare prövning». Det tycker jag verkligen är beskedligt skrivet.

Vi ha förresten i vårt utlåtande bemödat oss om att vara objektiva, och att vi också ha lyckats därutinnan, tror jag att var och en kan finna, som vill göra oss den rättvisan att läsa igenom vårt utlåtande. Jag är övertygad om att det inte är så många, som ha bevisat oss den vänligheten att läsa igenom vårt utlåtande, men den, som läst igenom det uppmärksamt och inte är gripen av vad man skulle vilja kalla motorpsykos och som således inte anser, att allt annat skall vika för bilisterna, måste göra oss den rättvisan, tror jag, att säga, att han kan inte finna annat än att våra uttryck äro mycket försiktigt valda.

Jag finner till min stora glädje, att herrarna i alla fall bekvämat sig till att

Om vägfred m. m. (Forts.)

acceptera vårt uttalande om det stora trafikförsäkringsproblemet, och vi ha verkligen bemödat oss om att med mycken stor försiktighet uttala oss om detta stora spörsmål. Vi ha tillåtit oss erinra om riksdagens gång på gång till regeringen uttalade önskemål, att denna trafikförsäkring måtte moderniseras och att den framför allt måtte utvidgas så, att den även innefattar rena olycksfall. Detta är ingen nyhet, som det visserligen står i en tidning i dag, men vederbörande tidningsman har naturligtvis inte haft tid att läsa utlåtandet. Jag kan inte klandra honom därför, ty han har väl fått order att skriva en artikel på en eller två timmar, och då hinner man inte först läsa igenom ett betänkande på över 40 sidor. Jag kan, som sagt, inte klandra honom därför, men det sades i alla fall i artikeln, att detta skulle vara något nytt, som vi tillåtit oss att komma med. Vi ha dock inte gjort annat än att vi tryckt ännu en gång på riksdagens upprepade gånger gjorda hemställan, att även rena olycksfall måtte intagas i trafikförsäkringen. För att i någon mån mildra de kostnader, som skulle uppkomma genom denna utvidgning, ha vi framlagt en del andra förslag till övervägande. Vi ha naturligtvis inte vågat oss på något fullständigt, bestämt förslag. Det är bara för den blivande utredningen, som vi velat påpeka några omständigheter, som kunna anses vara värda att tagas i övervägande, och nu konstaterar jag till min glädje, att de två föregående talarna hållit med utskottet i sak. Det är jag mycket glad åt. Det här är ju en mycket viktig sak, och det är bra, att åtminstone den inte stöter på patrull.

Den siste ärade talaren ironiserade litet grand över ett uttalande i utskottets motivering beträffande denna trafikförsäkring, och jag tyckte mig märka, att han hade läst samma artikel, som jag nyss talade om, och där utskottets utlåtande kallades för något mycket fult, som det i varje fall inte tillkommer mig själv att nu upprepa.

Ja, det blir kanske tillfälle att orda vidare i det här ämnet. Tillsvidare skall jag inte uppehålla herrarna längre, utan jag upprepar min anhållan om bifall i allo till utskottets hemställan.

Herr Lindhagen: Herr talman! Kammaren kanske har sig bekant, att *statistiken* visar, att genom motortrafiken dödas mycket människor och ännu större antal lemlästas på de vägar, som dock äro gjorda för att trafikanterna i fred skola kunna färdas på dem. *Kommunikationsministern* har också sagt ifrån, att det här tillståndet inte får fortfa.

Det tycks, som om de föregående talarna inte ha observerat, att här skall nu göras allt möjligt för att förekomma sådana olyckor. Statistiken, kommunikationsministerns initiativ och *min egen erfarenhet* ha föranlett mig att sätta mig in i denna fråga. Åtskilliga, som blivit orättrådigt behandlade av samhället, ha ock kommit till mig med sina papper. Dessa dokument blixtbelysa i detalj biljuridikens barbari. Från de stora bilistorganisationernas sida erinras nu, att i fråga om vägfreden intressena böra kunna sammanjämkas. Jäväl, därför att man inte är mäktig något sådant. Denna ofred har väl dock inte uppkommit därigenom, att fotgängarna ej tillräckligt medhinna eller förstå sig på att rusa bort och rädda sig genom tigersprång eller bockhopp från de framrusande motorfordonen. De senare synas ha fått för sig, att de ha privilegium att hålla farten. Och så tutas det bara för att fotgängaren, villebrådet på vägarna, skall ge sig ur vägen. Annars får han stå sitt kast.

Kunna vi inte vara ense en gång, att det är motorismens inbrott över vägar, som föranlett de ostridiga missförhållandena? Det är väl ingen, som vågar bestrida det. Jag har därför lagt min framställning på det sättet, att det är denna naturkraft, som är orsaken, och kallat alla vägfärande, ifrån

Om vägfred m. m. (Forts.)

fotgängaren till chauffören, för motorismens offerväsen. Därmed är ämnet riktigt tillrättalagt, såvitt jag förstår.

Detta *lagutskottets utlåtande* påminner mig något om parlamentarismens gamla tider. Jag och herr Trygger äro kanske nu de enda här i kammaren, som varit med om dem. Utskotten avgåvo då verkliga betänkanden och gingo gärna även i härnad för de svaga och förtryckta på jorden. Vi fotgängare ha till och med i maskinkulturens guldålder nu fått ett utskottsbetänkade, som vill göra någonting i den riktningen. Det hade man knappast kunnat vänta sig.

I motionen har framlagts ämnet i hela dess vidd. Till och med herr Nylander förklarade, att motionen innehöll en mängd synpunkter, som voro ytterst värdefulla och borde komma till beaktande. Då är det väl viktigt och riktigt, att även riksdagen avger en opinionsyttring gent emot motorismens alltför otyglade inbrott över vägarna. Det bör väl göras allt vad man kan, för att ej människor dödas, efterlämna fattiga familjer, bli krymplingar, åsamkas låt vara övergående lidanden samt åsamkas högst betydande utgifter, utan tryggad rätt ens att få dem ersätta.

Utskottet har koncentrerat sig positivt på tre kardinalpunkter. Punkt C ha alla talare velat vara med om. Herr Nylander ville också vara med om punkt A, men inte om punkt B, och herr Velander ville inte vara med om vare sig punkt A eller punkt B, d. v. s. han ville lämna till och med trottoarer och cykelbanor vid starkt trafikerade landsvägar åt sitt öde. Punkt C är han däremot med om.

Om punkt C, den grundläggande utgångspunkten, äro vi således eniga. Det blir väl således en riksdagsskrivelse åtminstone om den punkten. Då tycker jag emellertid, att de andra punkterna kunde få följa med.

Vad har man nu för anmärkning mot dem? Jo, man har sagt, att de där sakerna stå redan i författningarna. Även utskottet har åberopat, att författningarna innehålla en hel del vaga råd om varsamhet med mera dylikt. Men *detta iakttages i regel inte i praktiken*, mina herrar. Och effektivitet i tillämpningen är väl det väsentliga. Det iakttages varken på landsvägarna eller i städerna. I Stockholm har trafikpolisen — man får gå ned till de lägre rangklasserna om man vill lära sig något — sagt mig, att här iakttagas inte ens tydliga föreskrifter om en viss maximifart, ja, inte ens av spårvagnarna. Allting är bara luft — huitt! — och så är den saken klar.

Hur är nu läget i verkligheten för fotgängarna? De ha inte några mäktiga, som målmedvetet skydda dem. Och när vederbörande säga sig vilja göra det, tillkallades såsom »experter» eller »sakkunniga» företrädesvis representanter för mäktiga motorfordonsorganisationer och deras vederlikar, flankerade av en och annan högt uppsatt medlem av samhällets administration.

Hur förhåller det sig? Det har sagts här, att 1934 års trafik-sakkunniga ha i uppdrag att verkställa en allmän revision. I deras instruktion, som återgivits i Posttidningen, som jag har framför mig här, lämnas inte några direktiv. Man säger blott, att saken är svår; kommitterade få finna på någonting i samråd med vederbörande departement. Så står det vidare, att det gäller att komplettera de två administrativa polisförfattningarna, motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan — de äro nämligen inte lagar, utan polisförfattningar. Då menar jag emellertid, att när det här gäller liv, lem och egendom, får saken inte ordnas bara på detta sätt. Det skall liksom på andra områden ske genom lag. Vidare bör vid bedömandet av denna lagstiftning tagas hänsyn till, att det blir representation inte blott för bilismens mäktiga organisationer utan även för fotgängarna.

Vilka sitta i 1934 års trafik-sakkunniga? Jo, det är först och främst en

Om vägfred m. m. (Forts.)

landshövding — det må ju vara hänt. Vidare en trafiktekniker från väg- och vattenbyggnadskåren, som säkerligen är kunnig i det. Men det är ej sagt alla experter ligga till även för sociala framtidsfrågor. Det sades redan för 3,000 år sedan, att de, som äga den sanna insikten, höra ej till de högt lärda, och de, som äro högt lärda, sakna den sanna insikten. Kanske ett undantagsfall dock här äger rum. Sedan återstå tre andra tillkallade sakkunniga, nämligen ombudsmannen i last- och trafikbilägarnas riksförbund, direktören för Volvos bilfabrikation i Göteborg samt generalsekreteraren i Kungl. automobilklubben.

När jag frågade kommunikationsministern, varför man här som i andra fall inte också tog med en veritabel fotgängare och inte bara representanter för motorismen, så svarade han: »Ja, men var skola vi få tag i honom?» Då sade jag, full av sjutton: »Du kan ju taga mig», fastän det skulle jag icke ha tid till. Nu tycker jag, att Volvo och trafikbilägarnas riksförbund kunde få i fortsättningen avträda ur denna kommitté med utpräglat lagarbete och i stället där insättas exempelvis första lagutskottets ordförande och sekreterare. Då blir det någorlunda jämvikt och allsidighet i denna kommitté, som ju dessutom måste ombildas till en lagkommitté.

Det har ock bildats en *nationalförening för trafiksäkerhetens* främjande. I dess styrelse sitta många personer, företrädesvis representation för bilistorganisationerna, och högre ämbetsmän i olika verk.

I Stockholm har överståthållaren tillkallat ett *trafikråd*. Det är samma historia. Icke, fränsett polisbefäl, någon speciellt intresserad representant för fotgängarna. Motorismens organisationer sitta också där i högsätet.

Ett uttryck för den anda, i vilken reformerna äventyra att gå, är som sagt, att fotgängarna anses som den väsentliga orsaken till ofreden å vägarna. När det skall hållas upplysningsföredrag i *radio* tillkallas gärna sådana sakkunniga, som ensidigt representera motorintressena. Deras huvudsakliga insats är att upplysa folket om att fotgängarna flyga omkring som yra höns. Men då får man väl också avskaffa fotgängarna. Vi fotgängare äro inga yra höns. Vi vilja ej äventyra liv och lem. Vi vänta tåligt för att passa på tillfället, då vi normalt eller genom ett tigersprång eller ett bockhopp kunna rädda oss över till någon trottoar eller annan refuge eller översatt »tillflykt».

Nu har det ock föreslagits en fotgångarvecka i Stockholm enligt mönster från en dito i Hamburg. Jag fick höra den beskrivas av den finske professorn von Wendt, som är expert på området. I Hamburg gjorde vederbörande upp en del trafikbestämmelser. Följden blev, som denne expert sade, att på den veckan dömdes fotgängare i Hamburg till böter på sammanlagt en halv miljon mark. Det är verkligen polis- och militärregemente, så det förslår. »Men vad fingo bilisterna böta?» frågade jag honom. Han teg och kunde inte svara därpå, ty dem gällde det förmodligen icke.

Får fotgängaren någon hjälp av pressen, av *de stora tidningarna*? Nej, icke mycket, när det som bäst gäller. I Dagens Nyheter står i dag en ledare, där det säges, att det här förslaget är bara nonsens; låt livet leva som det gör, status quo med andra ord! Det är väl snarare en yrvaken insats. Någon har sagt mig, att pressens ekonomi beror på de stora annonserna och att den därför måste vara försiktig. Jag förstår det. De stora tidningarna kämpa ju för tillvaron och ha inkomster av bilfirmornas annonser.

Och *bokförlagen*? Det har gjorts från många håll framställningar, att jag skulle låta trycka min motion. Det kanske den är värd, enligt utsago av alla som läst motionen. Tro ni, att det lyckats mig att få förläggare, fastän de givetvis fått den gratis? Nej, man får ett svar såsom: »den har icke något intresse för oss». Därför att den viktiga saken »icke har något intresse för

Om vägfred m. m. (Forts.)

oss», kan upplysning om vad som är föreslaget icke spridas lika som obekantskapen med vissa organisationer.

När nu i Stockholm föreslogs en »*fotgängarvecka*» enligt Hamburgs föredöme, menade en tidning, att motionären komme då att bli utnämnd till hedersfotgängare. Det var den ära, som kunde bestå en apostlahäst, men överkörda kunde vi gärna få bli. Gatukontoret har utarbetat en plan för 25,000 kronor. Det var det billigaste. Veckan blev emellertid av polismästaren och stadsfullmäktige omvandlad till en »*trafikvecka*». Denna plan för fotgängarvecka remitterades emellertid till drätselnämnden, och anslaget nedsattes till 10,000 kronor. Somliga ansågo, att även detta var att kasta pengar i sjön.

Således äro vi på väg i alla fall att i princip få något skydd för fotgängarintresset mot organiserade, privilegierade, befordrade högre makter och deras klientel, när de komma med oresonlighet. Annars äro även dessa makter bra.

Nu övergår jag i korhet till *utskottets yrkande under punkt A. Det rör sig om stadsplane- och väglagstiftning* — bland annat för att möta den nya tidens krav. Varför skola vi anlägga stora autostrador med permanentbeläggning, som kosta enorma belopp, men inte kunna anlägga trottoarer och cykelbanor? Sådant underlåtes fortfarande, trots den färskta lagen. Ännu mer behövs det å de gamla vägarna, som ju äro mest trafikerade. Påminnelse därom är särdeles behöflig, vilket bl. a. herr Velander förbisett. Kunna vi verkligen med öppna ögon säga, att detta är ett tidsenligt system? Det är ett gammalmodigt system så det förslår.

Lagutskottet har lockat med att det kostar nog inte så mycket. Även om det kostar något avsevärt, så måste fotgängarna kräva det. Det kostar i varje fall litet i jämförelse med de moderna autostradorna. Kostnaderna för trottoarer och cykelbanor få väl de också tagas av bilskattemedlen eller statsmedel. De väghållningsskyldiga böra skyddas för de bördor, underhållet av dessa autostrador kommer att försäkra dem.

Och hur är det med cykelfolket? Det representerar menige mans möjlighet att komma fort till arbetet. Cyklisterna ha lika stor rätt, ja ännu större rätt att på sina cyklar komma oförhindrade och som erkända trafikanter fram till sina arbetsplatser och bestämmelseorter som de, vilka ha råd att hålla sig med bilar. Cykelfolkets antal vidgas allt mer; folkets rätt och möjlighet att bestå sig med en cykel på landsbygden och i storstäderna bör understödjas.

Här äro stadsplaner anlagda efter gamla behov och mönster. De äro så byggda, att de duga inte att upptaga den nya trafiken. Därför är det av vikt, att detta ock i författningarna på ett uttryckligare sätt säges ifrån än med dessa allmänna satsar, som den gamla generationen, vilken ännu sitter vid styrelsen och tillämpar lagarna men ännu inte fått någon uppfattning om vad de böra innehålla, inte känner, nämligen att här är något nytt som skall utvecklas. I motionen har framdragits exempel på det. Jag hemställer i likhet med utskottet, att punkt A också måtte förtjäna att framföras till regeringen för övervägande, och mera är det inte fråga om.

Punkt B handlar om *trafiksäkerheten*. Där begäres i motionen, att den utformas i lag — inte två polisförfattningar — och vidare, att den lagen skall om möjligt göras enhetlig för hela riket och inte splittras genom olika bestämmelser från skilda länsstyrelser, något som också lagutskottet tillstyrkt. Men utskottet säger på samma gång, att det inte är värt att redan nu fundera över en kodifierad lag. Vi få nöja oss med det som är mest brådskande, nämligen att hindra överkörningar, med de påföljder som talats om. Det bör ske omedelbart och utan avvaktan på någon större och mera omfattande revision, och därmed har utskottet också ställt kyrkan mitt i byn, såvitt jag förstår.

Under B har sagts — och det är väl därför som herr Velander särskilt oppo-

Om vägfred m. m. (Forts.)

nerat sig emot den — att det väl är skillnad mellan den, som för motorfordon, och den, som går på gatan och måste gå över gatan för att komma till sin bestämmelseort. Om det är så, som jag säger, att motorismens inbrott är anledningen till ofreden, så är det väl också klart, att den, som handhar ett så farligt redskap som en bil och som får tillstånd av samhället att göra det, måste iaktta alldeles särskild varsamhet. Inte är det därför befogat att säga, att fotgängaren skall iaktta lika stor varsamhet. Jag vet själv, att om jag sätter mig i en bil, tänker jag mest på en sak: när kommer jag fram? Andra bekymmer sjunka då undan. Men om jag går som fotgängare, tänker jag ock på mina livsförhållanden, målet för min vandring med mera mänskligt, och dessutom tittar jag åt alla håll. Men som en föredragande i bilmål i högsta domstolen sade mig: Man kan inte begära, att en fotgängare skall förvandlas till en maskin, som då han går på gatan endast fungerar som en maskin och tänker bara på sin trafiksäkerhet. Det måste finnas *olycksfall* också för fotgängarna.

Vad åtalen angår, bestämdes det redan före 1923, att fotgängare skulle åtalas endast när det föreligger uppenbar vårdslöshet och trots. Men sedan har det införts en praxis, som inte står i någon lag, nämligen att man åtalar inte en fotgängare för att han gått emot några regler. Sådana bestämmelser finnas inte. Det hände, att en poliskonstapel kom och sade till två damer, som skulle gå över Nybroplan: »Damera ha gått vilse.» »Ha vi gått vilse?» sade de. »Det begriper vi inte alls. Vi ha ju på lojalt sätt räddat oss upp på nästa refuge.» Han log generad och gjorde några rörelser i luften, som de inte begrepo, och så vände de samhällets representant ryggen och logo också. Men vad gör man nu? Jo, nu förfar man så, att så snart en fotgängare går »orätt» — vilket han vanligen icke förstår, så åtalas han aldrig i andra fall än om han åstadkommit skada för sig själv, och det är dagens stora fråga. Jag har inte mött någon människa från Ystad till Haparanda, som inte grinat över detta och sport: Skall det verkligen finnas så fånig rättsskipning? Är inte för övrigt fotgängaren, som åstadkommit skadan på sig själv, nog straffad med denna skada, ty ingen fotgängare kan väl härvidlag begå en uppsåtlig förbrytelse. Därtill är man för rädd om sitt eget skinn — det kan ni väl förstå — utan det gäller i regel ouppsåtliga förseelser. De åtalas emellertid. Hur det sedan avlöper kommer jag till under punkt C. En fotgängare, även om han inte blir överkörd, bör kunna åtalas, endast där han ådagalägger uppsåtlig tredska eller kitslighet för hindrande av bilarnas tillbörliga framförande. Ty det är inte meningen att hindra bilarna att begagna den fart, som de kunna utveckla, men de skola använda den på det sätt, att de inte skola kunna köra över människor. Denna formulering har godtagits av Aftonbladet i en ledare, men någon annan tidning har jag inte sett yttra sig i saken.

Hit hör även behovet av likformiga föreskrifter från länsstyrelserna. Trafikpolis i Stockholm har skildrat för mig, hur en lastbil, när den kommer till en länsgräns, kan råka illa ut på grund av stridiga länsbestämmelser. Det är olika bestämmelser om hur mycket last får has, hur breda hjulringarna skola vara o. s. v. Detta är väl inte någon ordning, utan oordning.

Så komma vi till den tysta trafiken. Jag har fått besök av två gentlemannachaufförer. De tyckte, att motionen vore i alla avseenden förträfflig. De tillämpade dess principer, de tutade aldrig, de hade farit Sverige runt, utan att råka ut för någon olycka. Om de kommo i kontakt med någon fotgängare eller likställd trafikant, stannade de eller foro mycket långsamt eller togo en annan väg för att lämna fotgängaren i fred. De betraktade sig då också som fotgängare.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Vad inträffade för att detta återgavs i motionen? Jo, talrika kåsörer i riket finga något att skriva om. Summan av konfekten var: Lindhagen vore verkligen en jubelidiot. Han vill, att om bilist möter fotgängare, skall han slå in på andra vägar, kanske fara tio mil en annan väg förbi en annan stad, o. s. v. Detta kallas dock för »illvilliga och vrängda framställningar till allmänhetens förvillande». Man är fullkomligt rättslös.

Denna tysta trafik är i år också föremål för en proposition, som kommit till andra lagutskottet. Motionen i den delen blir, såsom saken nu ligger, inte behandlad. Jag tror, att motionen vill ha trafiken ännu tystare än den propositionen önskar. Då den propositionen kom till andra lagutskottet, borde den väl antingen ha överlämnats till första lagutskottet, eller också borde första lagutskottet ha till andra lagutskottet överlämnat motionen i den del, som avsåg den tysta körningen. Ingendera hände. Motionen kommer att hänga i luften. Den blir ej prövad här i dag och ej heller, då andra lagutskottets betänkande föreligger. Men det må vara hänt. Jag skall ändå gå in till Kungl. Maj:t petitionsvis med hela motionen.

Så ha vi *yrkandena under C*. Hur går det till i en rättegång på detta område? Jo, på följande sätt. En fotgängare blir åtalad för att han genom bristande aktsamhet skadat sig själv, och kanske blir också chauffören åtalad för oförsiktighet. Så komma bägge parterna inför rätten, och rätten har då, i händelse av fällande, att avgöra hur många dagsböter båda eller endera skola ådömas oberoende av skadegörelsen. Men så skall rätten också »enligt vanliga regler» bedöma, om den överkörde fotgängaren skall få någon ersättning eller icke. Är han ensam vållande till olyckan och får t. ex. 10 kronors böter här för, så förlorar han kanske hundratals och tusentals kronor. I varje fall ganska mycket, ty han får ingenting av försäkringsbolaget. Det voterar livligt i sådana mellan domstolsinstanserna och inom dem. Tror någon, att fotgängaren, som på detta sätt förlorar sin rätt till ersättning, därför att han exempelvis blir dömd till 10 kronors böter för oavsiktligt brott mot en polisförordning, tycker, att detta är en rättsordning? Nej, ingen gör det. Det kommer en del folk till mig med sina papper. Jag säger: Ingen kan hjälpa er nu, det enda jag kan göra är att försvara motionen, då befrias efterkommande från dessa äventyr.

Vem står nu inför domstolen och för bilägarens talan eller chaufförens talan? Jo, försäkringsbolagens drivna advokater, som gratis hjälpa försäkringsbolagens klienter, nämligen bilägarna och deras chaufförer. De andra få gå till rättshjälpsanstalten eller också stå där med två tomma händer och använda sitt av biljuridiken föraktade förnuft. Det är en fin rättegångsordning skall jag säga!

Ett exempel bland många är följande. En kvinna, Barbro Westerlund, hade gått över en bakgata uppe på Södermalm men glömt något och ville gå efter det. Då steg hon ned från trottoaren samt uppfångades av en bil, som bakom henne skummade trottoarkanten. Kan man tänka sig, att bilarna ha rätt att skumma trottoarerna. Det anses tillåtligt, även då de äro fullpackade. En bekant till mig blev vid trängsel på en trottoar utmotad på körbanan. En lastbil kommer med fart, skummar trottoaren så att mannen kastas handlöst upp bland en del professorer, som befunno sig på trottoaren. Han ådrog sig skador och lång sjukdom. Han stämde försäkringsbolaget, men han fick ingen ersättning utan fick betala rättegångskostnaderna också för att han hade trängts ned från trottoarkanten. På gatan hade han ingenting att göra, men där hade lastbilen trots trängseln rätt att färdas med fart.

Det ansågs, för att återgå till Barbro Westerlund, att hon obehörigen klivit ned på gatan och inte tittat åt höger, och därför dömdes hon till fem dagsböter å

Om vägfred m. m. (Forts.)

2 kronor eller 10 kronor. Därmed var hennes brott sonat, och det dömdes hon till. En advokat för försäkringsanstalten hjälpte motparten. Men hon hade haft utgifter också för sjukhusvistelse, läkarbetyg och andra omkostnader på några hundra kronor, och för det fick hon ingen ersättning av försäkringsbolaget, emedan hon dömts till 10 kronors böter, därför att hon stigit ned med ena foten. Så gick hon till Svea hovrätt. Dess majoritet, tre mot en, tre ledamöter sade, att som hon inte åsamkat någon annan än sig själv skada, kunde hon inte fällas till ansvar. Då alla andra, som kliva ned med foten men inte bli uppfångade av en bil, inte bli åtalade, skulle den omständigheten, att hon blev uppfångad, inte föranleda någon ändrad praxis, menade väl hovrättens tre ledamöter. Genom hovrättsdomen skulle hon också få ersättning av försäkringsbolaget. Genom den rättegångsreformen, som jag kallat plutokratisk, har stadgats, att i högsta domstolen få inte fullföljas mål med lägre värde än över 1,500 kronor, och ådömda böter måste också gå till 1,500 kronor, om man skall få fullfölja talan. Hon fick alltså inte fullfölja någon talan — och det behövde hon inte heller — och det gjorde inte heller chauffören, som frikändes av rådhusrätten. Då är det bara justitiekanslersämbetet, som får fullfölja talan, och ämbetet tyckte bl. a., att domen var ett avsteg från praxis, så att ämbetet gick till högsta domstolen. Vad inträffade? Fyra ledamöter i högsta domstolen gingo på underrättens dom och dömde henne att böta 10 kronor. Tre ledamöter fastställde hovrättens dom. Där stodo nu sex överrättsledamöter mot fem. De förra förklarade, att den omständigheten, att en fotgängare själv ådragit sig skada, inte skall föranleda straff. Men hon förlorade i högsta domstolen på en röst, och därmed hade hon också förlorat sin rätt till ersättning från försäkringsbolaget.

Tror någon, att hon tycker, att det finns någon rättsordning här i landet? Men så går det, som sagt, till med den nuvarande biljuridiken.

Detta är den frågan, som behandlas under C, och där har utskottet med rätta sagt, att här måste bli en ändring. Det är på det sättet, att för en bilägare, som har försäkrat sin chaufför och sin bil, gäller det, att vanlig oaktsamhet betyder ingenting. Även om han i nämnda fall fällts till 10 kronors böter, så hade han såsom försäkrad varit fri från all ersättningsskyldighet. Men den andre däremot, som är fotgängare och som inte försäkrat sin kropp hos något försäkringsbolag, får stå sin risk och har mycket mindre chans än chauffören och bilägaren.

Dessa orätrådigheter ha nu i lagutskottets betänkande förklarats icke vidare böra äga rum. Det bör införas en försäkring, som skyddar den överkörde fotgängaren lika mycket som den chaufför, som kört över honom. Det är väl inte mer än riktigt. Med denna sanering minskas betydligt rättegångarnas omfattning och även högsta domstolens arbetsbörda. Det ljusnar därmed även över vägfredens övriga problem.

Det har också under *punkt D i utskottets betänkande yrkats på andra saker.*

Hit hör en lag mot vinst genom fortkörning. Jag har nämligen gjort mig underrättad om, att både då det gäller droskechaufförer och lastbilschaufförer, fast på olika sätt, få dessa betalt efter antalet körslor, som de gjort, och den mängd varor de forslat. Ägarna till bilarna ligga efter dem för att de skola köra så fort som möjligt, ty då förtjäna bilägarna mera, och detta ha också chaufförerna intresse av, ty de kunna då själva förtjäna litet mera. Det där hade jag ej föreställt mig, att utskottet skulle redan nu tillstyrka. Det står i motiveringen, där utskottet säger: »Vad motionären i övrigt anfört under förevarande punkt har icke synts utskottet vara av beskaffenhet att påkalla något vidare uttalande av utskottet.» Med andra ord: Utskottet överlämnar

Om vägfred m. m. (Forts.)

det till den stora utredningen uppe hos regeringen och har inte intagit någon bestämd ståndpunkt till dessa frågor.

Hit hör ock ett litet pikanteri, nämligen att jag yrkar begränsning av personbilarnas antal i större städer genom licens liksom av parkeringsplatserna. Detta gäller här bara gentlemannachaufförer, men inte landsortsbor. Inte heller gäller det turisterna och inte dem, som behöva bila i staden, då de ha mycket att uträtta, så för dem har gjorts undantag. Jag har fått uppfordran även från högerfolk — om det nu skall spela någon roll i denna debatt —, att här bör ifrågasättas någon begränsning. Det är många som ha råd och tycka, att det är bekvämt och trevligt att sätta sig i sin bil, då de skola till sitt arbete eller annat. Därmed öka de dock trängseln och äventyren på vägarna. De få dessutom gratis bilparkering i staden, få skräpa ned offentliga platser och stadens profiler. Kunna inte dessa medborgare såsom vi andra använda apostlahästar, spårvagnar, bussar och vid brådska droskbilar för att komma till och från sitt arbete? Det är ett rimligt krav. Men det blir nog genomfört först i nästa generation.

Sedan har utskottet sagt, att frågorna om konkurrens mellan olika färdmedel och om högertrafik har det talats så mycket om förut, att det inte är värt att nu belasta riksdagen med dessa frågor. Det var ett klokt uttalande av utskottet. Jag har bara tagit med dem för att problemets alla sidor skulle beröras.

Vidare har jag berört det internationella samarbetet i trafikfrågor. Detta ämne har ock inbegripits bland dem, som utskottet inte vill yttra sig om. Men det är klart, att skall säkerhet främjas, så är det, när nu den internationella biltrafiken blir allt vanligare, av särskilt stor vikt, att de, som komma till främmande länder, böra alla ha samma uppfattning om vad vid bilkörning allestädes bör iakttagas. Jag blev överkörd av en lettisk undersäte, en konstnär, som kom från ett land, där de ha högerkörning. Jag blev överkörd på högra sidan av vägen, där han enligt våra trafikregler inte hade något att göra. Hovrättens majoritet ansåg, att det förelåg »synnerligen förmildrande omständigheter». Jag skulle visserligen straffas, men därför blev straffet mindre än en skiljaktig ledamot i rådstuvurätten ansett skäligt. Men skall man gå så långt i petisser, som höra till uppsåtliga förbrytelser, då sättas alla rimliga grundsatser på spel.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Sandén: Efter de långa anföranden, som hållits, skall jag endast under några minuter taga kammarens tid i anspråk.

Jag har läst herr Lindhagens motion med stort intresse. Jag tror, att jag ger en riktig sammanfattning av densamma, om jag använder herr Lindhagens egna ord: Det är motorismens inbrott över vägarna, som föranlett de överklagade förhållandena. Jag undrar emellertid, om detta är hela sanningen. Kan det inte vara så, herr Lindhagen, att olyckorna bero på människornas konservatism och oförmåga att anpassa sig efter den nya tiden, efter de ändrade förhållandena? Den omständigheten betyder antagligen ganska mycket.

När jag sedan från herr Lindhagens motion övergick till utskottets utlåtande, måste jag bekänna, att jag blev åtskilligt förvånad. Denna förvåning stod sig ända tills jag kom till förteckningen över dem, som deltagit i utskottets behandling av ärendet. Där fick jag förklaringen till den märkliga avfattningen. Efter vad jag förstår — jag gör undantag för herr Velander och kanske möjligen ytterligare någon ledamot inom utskottet — finns det i utskottet ingen bilförare. För min del tycker jag, att det verkar, som om

Om vägfred m. m. (Forts.)

man satt bocken till trädgårdsmästare, då personer, som äro okunniga på området, skola handläggas ett så pass viktigt ärende som det, som det här gäller. Herr Lindhagen protesterar, och jag förstår, att herr Lindhagen siktar på de gående; bland dem finns sakkunskap, det erkännes, men den behöver kompletteras med bilförarnas sakkunskap. Det förefaller mig, som om utskottets utlåtande i hög grad vore byggt på en broschyr, som utdelats till kammarens ledamöter. Den skrevs 1925, trycktes 1927 och försågs med nytt omslag 1932.

I utskottets betänkande heter det bland annat i fråga om 2 § vägtrafikstadgan, att kravet på en vägfarande, att han skall iakttaga »all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna», visserligen är berättigat, när det gäller förare av motorfordon, men det ifrågasättes, om det kan vara lämpligt, att motsvarande bestämmelse meddelas annat än i form av ett råd, då det gäller gående. Att förare av motorfordon under hela sin resa, hur lång denna än är, skall iakttaga den största uppmärksamhet, finner utskottet vara fullt riktigt, men att ställa samma anspråk på en fotgängare, finner utskottet vara mindre lämpligt. Det är nämligen inte möjligt, heter det, att uppställa samma fordran på en fotgängare. Jag undrar, av vilken anledning detta är omöjligt? Är det för mycket att av en fotgängare begära, att han skall iaktta all den omsorg och varsamhet som situationen kräver? Jag vill för utskottets ärade ledamöter påpeka, att en bil inte är detsamma som en barnvagn. Ett fordon med en motor på 70—100 hästkrafter, som väger 1,000 kilogram eller mera, kastar man inte hur som helst. Man måste fara varliga fram och vara beredd på vanskliga situationer, som kunna försvåras genom att en fotgängare inte iakttagit den varsamhet som även en bilförare har rätt att fordra av andra. För övrigt undrar jag, vilka anspråk utskottet menat att man kan ställa på en läkare, på en förare av en ambulans, på en förare av en polisbil, på en förare av en brandbil o. s. v., vilka med hänsyn till de skyldigheter, som samhället ålägger dem, ibland måste hålla en fart, som inte ligger inom den vanliga ramen.

Jag har under de snart femton år, som jag har kört bil, inte kört på någon människa, inte kolliderat med någon annan bil, aldrig varit åtalad för ovarsam framfart, men jag törs försäkra utskottets ärade ledamöter, att jag många gånger bringats i prekära situationer genom fotgängares och cyklisters uppenbara ovilja att iaktta varsamhet och försiktighet vid sin framfart. Jag tror, att bestämmelsen i 2 § i vägtrafikstadgan är försvarlig och att den är behövlig. Om den tillämpas med förstånd och med hänsyn tagen till gamla, till sjuklingar och krymplingar o. s. v., torde de friska och rörliga samhällsmedborgarna inte ha någon som helst anledning att beklaga sig över denna paragrafs existens och tillämpning.

Jag ber, herr talman, att få instämma i herr Velanders yrkande.

I herr Sandéns yttrande instämde herr Nilsson, Theodor, och herr Rahmu.

Herr Reuterskiöld: Herr talman! När jag lyssnat till denna debatt och när jag erinrat mig den praxis, som råder hos domstolarna, har jag osökt kommit att tänka på en tilldragelse för några år sedan. Det gällde tillämpning av 13 § i vägtrafikstadgan av en av Konungens befallningshavande i västra Sverige. I 13 § står, att när det gäller motortävlingar på allmän väg, skall Konungens befallningshavande föreskriva sådana villkor, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Nu ifrågavarande Konungens befallningshavande tillämpade denna paragraf på det sättet, att han — förbjöd all annan trafik under tävlingstiden. Det var en söndag, och folk skulle gå till kyrkan. Men man fick inte åka eller gå på den allmänna vägen. All

Om vägfred m. m. (Forts.)

annan trafik var avlyst. Jag menar, att det väl ändå var att ställa saken på huvudet. Den anordning, som man bör vidtaga i dylika fall, är ju avsedd för den normala trafikens skyddande, och naturligtvis skyddas den mycket bra, när man avskaffar den, men inte kan detta vara meningen.

Så är det också i denna debatt. Man talar om fotgängare och bilister, fotgängare och andra vägfärande, men i det där uttrycket fotgängare lägger man in skilda ting, och så attackerar man hela begreppet fotgängare från en viss synpunkt.

Jag har själv en bil och har själv åkt och vet av erfarenhet, vilka besvärigheter som kunna möta en bilförare. Jag anser nämligen, att privatbilar inte äro någon lyx, i synnerhet inte när man bor fem mil ifrån en stad och behöver komma ut och in på dagen. Då är nog bilen ett nödvändigt medel. Men jag har aldrig sett, att fotgängare, som fylla kravet på att vara fotgängare i egentlig mening, göra så mycket ohägn, utan detta övas av en mängd ligister, som inte alls äro fotgängare utan stå stilla på vägen och föra oljud samt inte gå åt sidan. Men att man, därför att man har sådana element att röra sig med, skall lagstifta för de vanliga fotgängarna på ett sätt, som om de vore ligister, finner jag, herr talman, egendomligt och bra olämpligt. De vanliga fotgängarna äro inte av den sorten, och de gå åt sidan, men en lördagskväll eller en lördagseftermiddag finns det på landsvägarna en massa element, som inte alls gå till något visst mål, utan de äro samlade på vägen. Då, menar jag, ha vi andra rättsmedel och andra möjligheter att komma till rätta med dem. Men det är så i vårt land, att vi alltid sträva efter att få lagstiftning med straff för att råda bot på saker och ting, och särskilt intresserad är man numera att kriminalisera allting. Den första tiden efter det lagen kommit till, tillämpar man den. Sedan gör man det inte mera, och så begäres det en ny lagstiftning och en ny kriminalisering. Så går man i cirkel hela tiden.

Vi svenskar ha också en annan egendomlighet, nämligen att vi äro så svaga för utländska jämförelser. Nu ha stockholmarna i synnerhet kommit till den uppfattningen, att Stockholm är en storstad med oerhört vidlyftig och stark trafik. Vi äro rentav både Paris och London och Berlin tillsammans. Då får man lov att reglera detta. Men, mina herrar, trafiken i Stockholm, även på de allra starkast utsatta ställena, är inte alls att jämföra med den på Place de l'Opéra eller Piccadilly Circus eller något annat dylikt ställe i Paris eller London. Och inte tänker man sig överhuvud taget där att reglera minutiöst med en massa lagbestämmelser och ty åtföljande kriminalisering. Man har *ordningspolisen*, och den sköter ordningen in casu på ett sätt, som ger sig helt naturligt. Här skall polisen ha instruktion, men inte fotgängarna i verklig mening, och inte heller skall man ha övningar med allehanda vägfärande på allt möjligt. Jag kan inte finna annat än att man gör alldeles för stor affär av saken.

Vi svenskar ha också en annan benägenhet, och det är svagheten för slagord, i synnerhet när slagordet är en fras och allra mest när frasen saknar innehåll. Vi ha ett utomordentligt förtjusande slagord, en fras utan innehåll: »trafikkultur». Herr talman, vad är trafikkultur? Efter min uppfattning existerar det överhuvud taget ingen trafikkultur, utan det är där bara fråga om tillämpning av den kultur, som vi i allmänhet ha. Ligisterna ha ingen kultur, men inte behöver man därför säga, att de böra uppfostras till »trafikkultur». De skola uppfostras till kultur; sker detta, behöva vi inte alls någon särskild »trafikkultur», varmed för övrigt bedrivs en viss »kulturtrafik» — man kan använda bägge uttrycken för samma fraseologi.

Jag menar, att när man nu skall ordna dessa förhållanden, får man väl gå

Om vägfred m. m. (Forts.)

ut ifrån det, som historiskt sett är utgångspunkten, och det är ändå, herr talman, fotgängarna. Jag åsyftar inte ligisterna, jag menar fotgängarna i egentlig mening. Varför skall man då skapa en lagstiftning, som kastar om bevisbördan, om jag får göra en jämförelse. Varför skall man lägga på fotgängarna en massa uppgifter och skyldigheter o. s. v., som de av naturen så att säga, i det vanliga tillståndet, inte alls ha och som inte alls äro behöfliga för dem såsom fotgängare.

Jag måste säga mig, att här kommer också till synes den där benägenheten för överdrifter i allting, som vi svenskar ha. Nu ha vi ju fått en vägtrafikstadga. Den är som den är, den är skriven, därför att det skall stå någonting i den, och så har man satt in åtskilliga ord. Här har sagts, att den punkt är enhälligt antagen, där det står, att man skall iakttaga »all» försiktighet. Ja, första kammaren vet mycket väl, att i oändligt många fall, när en sak är »enhälligt» antagen, beror det på att ingen vetat, vad där stod. Så är det med detta också. Det kom in hel hastigt, och man tänkte inte på vad det kunde betyda. Vad det betyder, herr talman, ha vi fått reda på genom den tillämpning, domstolarna givit det.

Nu måste jag ju säga, att jag är ganska bortskämd med att få alldeles utmärkta utlåtanden från första lagutskottet. Det föreliggande utlåtandet jävar i vissa avseenden inte detta omdöme, men det skiljer sig från vanliga lagutskottsutlåtanden i ett avseende: det är långt. Och första lagutskottet brukar vara kort. Det finns åtskilligt i detta utlåtande, som man inte kan skriva under. Men det finns också små pärlor av analys i detta utlåtande, som man skulle önska ensamma hade stått där. Den analys, som lagutskottet har gjort av de olika begrepp, med vilka trafikstadgan rör sig, och den kritik, indirekt, utan att nämna det, av »trafikulturen», som ligger i första lagutskottets utlåtande, äro så värdefulla och betydande enligt mitt förmenande, att jag skulle önska, att den analysen hade varit gjord av domstolarna och särskilt av högsta domstolen, innan de fälde sina utslag i sådana här mål. Nu vet jag, herr talman, att 90 § regeringsformen förbjuder mig att ha någon annan uppfattning än den, att i dessa fall domstolen ansett särskilda förhållanden föreligga, som motiverat utslagen, oavsett vad det kan vara för en allmän analys och princip gällande, och därför vågar jag ju antaga, att den analys, som utskottet har gjort, också accepteras av domstolarna, även om särskilda omständigheter kunna föranleda, att det blir ett annat resultat emellanåt, som gör, att man tycker, att den där principen inte egentligen kommit fram.

Men är detta fallet, då synes det mig också ganska önskvärt, att i den fråga, som här är före och som först genom domstolarnas praxis har fått en tillspetsning, som den inte fått i vägtrafikstadgan, man skriver till Kungl. Maj:t och får frågan ytterligare utredd och belyst samt får de förslag, som kunna vara behöfliga. Man behöver ju inte därför skriva under allt, vad utskottet har skrivit. En utredning kan visa, att åtskilliga satsar i utskottets betänkande inte hålla streck. Då spelar det ingen roll, om de kommit med. De ha kommit med, därför att det hela är så vidlyftigt, och vi kunna inte sitta här och taga bort en del saker, utan man får ta med alltsammans, men vad man vill vinna, innehålles i klämman, och den förefaller mig vara helt riktig och befogad.

Här har sagts, att vad utskottet önskar angående trottoarer och dylikt på vägarna behövs inte, därför att väglagen finns. Men det finns all anledning att antaga, att sådana speciella förhållanden som inte bara avse vägen utan överhuvud taget avse trafiklederna, även om de inte falla under väglagen, kan det vara skäl att beakta ur andra synpunkter än just dem, som väglagen har givit. Jag får ju säga, med all aktning för alla vägmyndigheter och alla de

Om vägfred m. m. (Forts.)

tekniska experter, som finnas, att ju mera den tekniska sakkunskapen så att säga breder ut sig, desto mindre utrymme finns det för de verkligt befogade rättsliga synpunkterna. Med hänsyn därtill är det, som jag också anser, att det vore synnerligen förmånligt att här få den ifrågasatta utredningen.

Jag tillåter mig därför, herr talman, att yrka bifall till utskottets betänkande i alla dess punkter, men jag uttalar uttryckligen, att jag därför ingalunda har varit med om alla de uttalanden, som finnas i utskottets betänkande. Med den reservationen förefaller det mig, som om man, då man inte vill gå till överdrift åt något håll, skulle gå den rätta medelvägen genom att bifalla, vad utskottet hemställt.

Häri instämde herrar *Johan Johansson, John Gustavson, Sköldén, Anders Andersson* och *Anton Pettersson*.

Herr Hamrin: Herr talman! Jag nödgas för min del instämma i det hårda omdöme, som herr Sandén fällde om den föreliggande motionen och delvis också om utskottets hemställan. Jag måste säga den ärade motionären, att när jag läste hans motion, kom jag till den uppfattningen, att den vittnar om en mentalitet, som man fann i början av detta århundrade och i slutet av det förra. Den bringade också i min erinran ett utlåtande, som gavs en gång i tiden över förslaget om byggande av den första järnvägen i Bayern. Där ville medicinalstyrelsen föreskriva, att järnvägen, där trafiken skulle få en hastighet av omkring 20 kilometer i timmen, skulle förses med plank, som skulle skydda inte blott trafikanterna, som gingo på ömse sidor om järnvägen, för eventuella påkörningar, utan också skydda deras nervsystem, då de annars skulle bli nödsakade att se på den stora hastigheten, på det framrusande tåget.

Jag förmenar, att vi behöva se dessa frågor ur nutidssynpunkt och med hänsyn till trafikens utveckling. När man på det sätt, som motionären och även utskottet gjort, ensidigt behandlar »trafikoredan» och trafikolyckorna, så är man inne på vägar, som äro rent av farliga att beträda, ty man lägger ansvaret bara på den ena sidan och fritar den andra.

Var och en, som ger akt på trafiken på de mest trafikerade gatorna här i Stockholm, måste säga sig, om han vill vara opartisk, att här råder trafikoreda i mycket hög grad, men det är en trafikoreda, som i stor utsträckning förorsakas just av fotgångarna. Det kan inte vara tu tal om detta. Det har också skapats ett engelskt uttryck, som tar sikte på våra förhållanden i det avseendet, ett uttryck, som säkerligen herr Lindhagen har hört under sina resor i de engelsktalande länderna: »Swedish crossing». Jag erinrar mig mycket livligt från ett besök i en av storstäderna på den amerikanska kontinenten, att en svenska, som försökte gå över en gata på annat ställe än vid särskilt angivna övergångar, just av en poliskonstapel fick en erinran: »Ni måste vara ifrån Sverige, eftersom ni går på det sättet.» Vilket ju också var riktigt.

När man t. ex. ser här i Stockholm, hur trafiken på Drottninggatan pågår dag ut och dag in, blir man verkligen förvånad över att inte större olyckor ske i verkligheten än vad fallet är, ty det råder en fullkomlig trafikoreda från gångtrafikanternas sida. Här iakttar man inte att gå över gatorna vid gatukorsningarna, inte ens om man från ordningsmaktens, trafikpolisens, sida — eller vilken myndighet det är som sköter dessa saker — har angivits särskilda övergångar, och aldrig tar man hänsyn till att signalerna visa stopp. Man anser tydligen, att de endast visa stopp för biltrafiken, men gångtrafiken anser man sig kunna uppehålla i samma utsträckning som förut. Jag menar, att vill man verkligen råda bot på trafikoredan, måste man åtminstone vara rättvis och se till, att gångtrafikanterna tillhållas att iakttaga den försiktighet och

Om vägfred m. m. (Forts.)

den omsorg vid beträdandet av körbanor och vägkorsningar, som vägtrafikstadgan föreskriver. Utskottet går så långt, att detta t. o. m. vill fritaga de gående från varje ansvar för olyckor, som eventuellt inträffa.

Dessa mina allvarliga beskyllningar riktar jag mot gångtrafiken i Stockholm och även på landsbygden inte minst mot cykeltrafikanterna. När jag i dag bilade hit till riksdagen utefter Drottninggatan, som jag under det sista året passerat i bil två gånger om dagen, så hade jag en yngling framför min bil, och han hade en stor korg på styrstången. Den ena handen hade han djupt nere i fickan, alldeles som jag själv håller handen nu, och med den andra handen höll han styrstången. Det fanns ingen människa, som tilltalade honom för ett sådant fullkomligt ofog och okynne, som detta gav uttryck åt. Det finns för den vakne iakttagaren dagligen exempel på vilken trafikoreda det råder i Sveriges huvudstad.

Jag skulle vilja föreslå, att man i Stockholm anordnade stängsel, utefter de mest trafikerade gatorna, som hindrade gångtrafikanterna att ge sig ut på körbanan annat än vid själva gatukorsningarna. Där är det naturligt, att de skola komma över och måste komma över.

Jag hoppas nu till slut, herr talman, att det yrkande, som här har framställts om bifall till lagutskottets utlåtande i dess helhet, icke kommer att få majoritet i kammaren. För min del skulle jag helst vilja biträda ett yrkande, som går på rent avslag på såväl motionen som på första lagutskottets utlåtande. I detta ögonblick skall jag inte ansluta mig till något av de yrkanden, som här äro framställda och som ju delvis — åtminstone gäller detta ett av dem — gå ut på bifall till utskottets betänkande.

Jag har, herr talman, med dessa mina skarpa omdömen inte velat på något sätt göra gällande, att inte trafiken skall regleras och berättigade intressen från fotgängarnas sida skyddas. Tvärtom. Jag tror, att det ligger i fotgängarnas intresse, att en rättvis fördelning av ansvaret sker och att uppmärksamheten fästes på att det är fotgängarnas skyldighet lika väl som bilisternas att iakttaga försiktighet och se sig för i varje uppkommen situation och särskilt vid beträdandet av körbanorna. Det är detta, förmodar jag, som varit anledningen till framställningen ifrån motionärens sida. Ingen vill väl det ringaste ta någon bilist i försvar, som ger sig upp på fotgängarnas avskilda område i detta fall, d. v. s. på gångbanorna och trottoarerna. Men då får man också begära, att man från den andra sidan iakttar — jag säger det ännu en gång — mycket stor försiktighet, när man ger sig in i trafikvimlet på de områden, som äro särskilt avsedda för biltrafiken.

I detta anförande instämde herrar *Sandegård*, *Bjurström* och *Johan Larsson*.

Herr förste vice talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdet fortsättande kl. 8 e. m.

Herr **Mellén**: Herr talman! Utskottets förevarande utlåtande har förfallit mig så förvånansvärt, att jag anser det nära nog vara min skyldighet såsom en, som skulle ha att tillämpa den lag, som här föreslås, att yttra mig i ärendet. Det förvånar som sagt inte blott mig, utan alla jag talar vid förvånar det, att ett sådant utlåtande har kunnat komma fram. Särskilt gäller det då, vad utskottet anfört under B. Jag skall, herr talman, inte yttra mig om något annat än detta.

Det rätt unika fallet Lindhagen har föranlett utskottet att föreslå ändring i vägtrafikstadgans mest väsentliga del, nämligen dess andra paragraf. I denna paragraf heter det, som herrarna nog flera gånger under debatten hört, på

Om vägfred m. m. (Forts.)

följande sätt: »Varje vägtrafikanter skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna.» Kan man egentligen tänka sig något enklare, klarare och tydligare bud? Kan det vara någon fara att tillämpa en sådan bestämmelse? I mitt kall finns det intet lagrum, som så ofta förekommer till bedömande som just detta, och jag får säga, att alltid har jag glatt mig åt att det i lagen finns en så klar, kort och koncis sak som vägtrafikstadgan verkligen är. Ansvarsbestämmelsen i dess nuvarande lydelse, som även fotgängare falla under, tillkom 1923, och jag får säga, att trots vad utskottets ärade ordförande anförde, har jag för min del aldrig hört ett ord av missbelåtenhet med denna bestämmelse. Jag har aldrig hört någon klaga över att fotgängarna inrymmas därunder. Vidare står det i utskottets utlåtande, att under åberopande av 16 § vägtrafikstadgan ha åtskilliga åtal väckts mot fotgängare, för att de gått ovarsamt. Ja, jag frågar: Hur många äro dessa fall, räknat från det bestämmelsen tillkom? Äro de ett tiotal i hela landet? Det påstås, att den allmänna rättsuppfattningen har reagerat häremot. Det har jag aldrig märkt. Utskottet för ett enligt mitt förmenande egendomligt och svagt resonemang. Det frambär svaga skäl för sitt slut. Skälen stå på sidan 11 i utlåtandet, och dem kan envar läsa. Jag kan inte underlåta att läsa upp något i alla fall.

Först säger man, att det är uppenbart, att »någon anmärkning i och för sig icke kan framställas mot principen att envar bör iakttaga erforderlig omsorg när han befinner sig å en gata eller väg». Det synes mig fullt naturligt, och det medger utskottet också. Men längre ned fortsätter man: »Utskottet vill emellertid framhålla den synnerliga skärpa med vilken denna princip utformats i den förenämnda 2 § i vägtrafikstadgan. Det där uttalade kravet, att vägförande i varje ögonblick skall iakttaga *all* den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, är visserligen berättigat när det gäller förare av motorfordon, vilket även vid den minsta försiktighet från förarens sida kan förorsaka förödande skador å person och egendom.» Beträffande fotgängaren för man inte samma resonemang — varför? Det är visserligen sant, som herr Lindhagen säger någonstans i sina många papper, att motorföraren har ett farligare verktyg i sin hand. Han kommer med faran på rullande hjul. Det är riktigt, men detta får man bedöma, då man skall mäta ut straffet. Men en fotgängare kan, som sagts här förut, genom vårdslöshet och genom att inte iaktta försiktighet, åstadkomma likaså stor om ej större skada som en bilförare, om tre, fyra bilar komma körande på samma gång.

Utskottet säger vidare: Det måste »för en naturlig uppfattning framstå såsom oegentligt att på sätt nu är förhållandet kriminalisera ett åsidosättande av kravet å erforderlig varsamhet under enahanda förutsättningar då det är fråga om en fotgängare som när det gäller en automobilförare». Där säger således utskottet, att fotgängares vårdslöshet och bristande försiktighet inte böra kriminaliseras. Men längre ned säger utskottet liksom dess ärade ordförande i sitt anförande, att man aldrig har fordrat detta, utan man har endast fordrat, att straffet för fotgängaren jämkas. Straffbudet bör jämkas, står det. Vad man menar med det, vet jag inte. Som herr Velander redan förut sagt, är ju straffet jämkat, ty en motorförare kan få fängelsestraff, men fotgängaren kan inte få mer än böter. Dessutom ligger det i domarnas hand att jämka, och naturligtvis döma de alltid den hårdare, som kommer med faran på rullande hjul än fotgängaren, om än samma förhållanden i övrigt föreligga. Det blir hårdare för den förre utan någon lagändring.

Herr Lindhagen talade vidare något om motorismens inbrott över vägarna och om offerväsen. Ja, det är riktigt; motorismen har tagit vägarna och trev-

Om vägfred m. m. (Forts.)

naden å desamma från oss. Jag har varit ofantligt rasande på dessa bilar många gånger, men jag anser, att när de få finnas, så skola de få röra sig också, och det går inte att hindra dem. Det är utvecklingens gång. Om jag är en god medborgare, så är jag skyldig att underordna mig de bestämmelser, som givas för att få fason på motorismen. Det går inte att övervältra hela ansvaret på motorförarna. De skärpta bestämmelser, som nu gälla, ha verkamt bidragit till att förbättra ordningen på gatorna och de allmänna vägarna. Nu gällande bestämmelser kräva hänsyn av båda parterna, både av bilförarna och av de gående, och det är nödvändigt om man skall få ordning på saken. De ha haft mycket gott med sig, och jag säger som herr Velander, att skulle dessa bestämmelser upphävas, så skulle det komma mycket ohägn åstad i trafiken. Det skulle uppstå en oreda i uppfattningar och åsikter hos fotgängarna. Många skulle säga: »Gå på bara, vi ha rätt att gå, det här är vår väg! Det är bilföraren, som skall se upp, men jag har rätt att gå här, och det är ingen fara.» Vore det lyckligt?

Det är vidare så, sade herr Lindhagen, att man bör göra allt för att skona människors liv och förebygga olyckor. Ja visst, men då får jag säga, att om det är meningen med herr Lindhagens motion, har han valt en synnerligen olycklig utväg. Det blir, som jag sade, oreda och oväsen på gator och vägar, och mycket flera olyckor komma att uppstå. Jag har läst herr Lindhagens handlingar och där står, att när han går över vägarna hemma i Ålsten, där han ju bor, har han gjort upp ett program om hur han skall gå och hur han skall korska gatan, när han går över den. Ja, herr Lindhagen, det är mycket farligt att göra upp ett sådant program. Det är mycket farligt om man gör upp och sedan genomför detta program i alla situationer, ty då tar man inte nödig hänsyn, och då är man inte tillräckligt försiktig i varje föreliggande situation. Då blir man åtalad, som herr Lindhagen blev. Herr Lindhagen tog en risk, och det får aldrig göras varken av en motorförare eller av en fotgängare. Det är det, som åstadkommer alla dessa olyckor för många fotgängare, att de taga risken. Det lyckas i nittionio fall, men i det hundra är olyckan framme.

Jag kan inte underlåta att ännu en gång säga, att jag förvånar mig över utskottet och över att dess utlåtande har fått så stor anslutning inom utskottet, ty några sakskäl kan jag inte se till, utan det är kanske hänsynen till något, som av herr Lindhagen på ett ställe i motionen kallat »hans jordelivs stora betydelse för det allmänna», som har gjort, att motionen gillats i utskottet.

Jag skall inte uppehålla kammarens tid längre utan vill för min del yrka bifall till det av herr Velander framställda yrkandet beträffande punkt 1) i utskottets utlåtande.

Herr Ström, Fredrik: Herr talman! Jag tror nog, att vi kunna vara överens om att det felas på båda hållen, att både bilisterna och fotgängarna inte äro Guds bästa barn, men vill man vara rättvis så får man nog ändå säga, att fotgängarna ha mindre skuld än bilisterna i den trafikreda, som äger rum, och i de olyckor, som inträffa. Det är i varje fall den erfarenheten, som man får när man under en längre tid iakttager de rådande förhållandena.

Fotgängarnas rätt är ganska illusorisk. På landsbygden existerar den ju knappast, därför att där har man inga gångbanor vid sidan av vägarna. Där är det en lyckträff, om en fotgängare eller en cyklist kan klara sig när en vårdslös bilman far vägen fram. Det borde därför vara en bjudande plikt för statsmakterna och de väghållningsskyldiga eller vägdistrikten att tillse, att gångbanor och cykelstigar obligatoriskt läggas vid alla större landsvägar. Endast under dessa förhållanden kan man säkerställa gångtrafikanterna och

Om vägfred m. m. (Forts.)

deras intressen. Jag tror, att det skulle vara mycket bättre om riksdagen och det allmänna över huvud lade ner mer pengar på att få till stånd gångbanor än på att få till stånd dessa ständigt nya och utträtade vägar, som kosta så mycket. På gatorna i städerna ha väl, tror jag, fotgängarna ibland en ganska stor skuld till att de själva råka illa ut, därför att de gå vårdslöst över gatorna mellan vägkorsen. Men det måste man ändå säga, att deras uppträdande är väsentligt mycket bättre än vad en del bilförare göra sig skyldiga till. Jag måste ju främst undantaga de droskchaufförer, som ha till yrke att föra andra i bil. Man kan väl ändå knappast i någon stad utomlands finna så samvetsgranna och försiktiga bilförare, som i våra städer här i Sverige och även i Stockholm. De fara fram ytterst omsorgsfullt, och vore alla så måna om trafiksäkerheten som droskchaufförerna, som handha drosktrafiken, så skulle inte många olyckor inträffa. Men andra bilförare och framför allt många av de privata bilägarna göra sig skyldiga till mycket svåra fel: stor ansvarslöshet, en ofta vild framfart utan hänsyn till fotgängare och cyklister och utan hänsyn till gällande bestämmelser. Det är egentligen här, som den stora aktionen borde sättas in: mot de privata bilförarna, mot »gentlemanna-chaufförerna», mot de av dem, som fara fram utan hänsyn till andras säkerhet. Jag har talat med många droskchaufförer och med många polismän och de säga, att det, som de ha det svårast med, det är dessa, som hava privatägda bilar, och som samtidigt tro, att gatorna äro till för dem uteslutande. Här skulle verkligen behövas trafikveckor och inte bara trafikveckor, utan trafikmånader för att lära dem vad deras frid tillhör, lära dem vanligt vägvett. Det är faktiskt så, att det i Stockholm är nästan omöjligt för en fotgängare, som skall upp till en spårvagn eller en buss att komma över ens vid ett gatukors, ty privatbilarna ta ofta ingen hänsyn. Fotgängarna få stå där och vänta och vänta. Men de kunna också ha legitim rätt att komma fram och att inte behöva stå tillbaka för dem, som sitta i bilen.

På tidningsredaktionerna får man många klagomål från fotgängare, och det är inte lätt att giva dem något råd, ty de äro ganska rättslösa, men jag har sagt — och det vill jag säga här offentligt — till dem, som komma och klaga: ni måste organisera er! Först den dag fotgängarna ha skaffat sig lika starka organisationer som bilägarna, först när de ha en landsorganisation liksom bilägarna, först då komma de att betyda någonting, men då komma de att betyda ofantligt mycket även i riksdagen och i kommunalförsamlingarna. Då komma de att diktera besluten. Det är således fråga om en organisationsuppgift i första hand. Jag tror, att det blir nödvändigt att samla fotgängarna till ett landsomfattande förbund för att bevaka fotgängarnas och cyklisternas rätt. Det är den framkomligaste vägen. Bilägarna äro helt naturligt oerhört mäktiga och starka. De förfoga över väldiga kapital, de förfoga över starka försänkningar inom ledande kretsar, de ha mycket mäktiga och inflytelserika förespråkare. Fotgängarna ha hittills varit utan sådana. Jag tror därför, att endast en organisation kan åstadkomma något.

Nu gäller det ju endast en utredning, och även om det kan förefinnas vissa brister i utskottsbetänkandet så tycker jag att det i allt väsentligt är riktigt. Här gäller det som sagt endast en utredning, och den borde man väl kunna vara med om. Jag för min del ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I herr Fredrik Ströms yttrande instämde herr *Bergström*.

Herr Lindhagen: Herr talman! Jag har i min hand en av Anders Norell författad broschyr i ämnet, vilken angives ha utgått i 7,000 exemplar. På vinjetten står som motto: »Nästan alla bilolyckor bero på för hög hastighet.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Fortkörning är tärningskast med människors liv och lemmar.» En bekant till mig, som fick en son överkörd, klagade hos en högtstående polisofficer här i Stockholm. Denne svarade: »Fartens tjusning har så gått bilisterna i blodet, att polisen inte kan göra någonting åt det.» En polismästare i Stockholm, som för åtskilliga år sedan tillfrågades, varför man inte i Sverige likaväl som i flera av Europas större städer kunde strängt hålla efter oresonliga fortkörare, svarade: »Det är inte så lätt. Det ligger så oerhörda kapital bakom bilismen, och motormännen ha sådana starka resurser, att vi stå nästan maktlösa.»

Så förhåller det sig. Nu se vi, hur motorintressenter här i kammaren uppträda till värn om sin fart, såsom det synes nästan under alla förhållanden. Jag förmodar, att det är det och ingenting annat, som det främst gäller.

Herr Sandén sade, att han har kört mycket bil men aldrig skadat någon människa eller eljest råkat illa ut. Alltså behöver man inte göra något åt den här saken. Ja, det är ett ganska vanligt argument, som man hör från orterna såsom skäl mot att gå till botten med saken samt lagstifta för hela landet och alla. Han behöver den inte, och därför behöva inte vi den här saken. Men vi, som bli överkörda, vi behöva den, herr Sandén!

Det var ett intressant inlägg, som kom från herr Hamrin. Han ensam önskade helst yrka avslag å det hela och således även å punkt C. Är det ett framträdande av det nya folkpartiets gamla traditioner att skydda de svaga? Han yrkade avslag även på det, som herr Velande inte ville yrka avslag på. Hamrin önskar behålla denna orättfärdighet i fråga om försäkringen, att chaufförer och bilägare, även om de begå ovarsamhet, bli skyddade från all ersättningsskyldighet, men däremot icke de överkörda, ty om man kommer på dem med en aldrig så liten ovarsamhet, förlora de enligt polisförordningen all ersättning, därför att de inte äro försäkrade på samma sätt som chauffören. Det är ett ganska märkligt yrkande, herr talman.

För övrigt fattar jag icke riktigt bilfolkets samlade uppträdande. Äro ni möjligen rädda även för den där lilla höjningen av försäkringen och icke blott för omak i farten? Det ser verkligen så ut.

Herr Hamrin talade om, att här i Stockholm — det ingår kanske också i folkpartiets uppfattning — är det en sådan oreda i trafiken, mest beroende på fotgängarna. Jag har då aldrig varit med om någonting sådant. Vi få stå jämt och passa tålmodigt, ty vi ha åtskilligt att göra och vilja inte bli överkörda. Men när Hamrin häromdagen skulle gå över Tegelbacken, där jag stod och väntade på att en spårvagn skulle passera, så rusade han ogenerat över, och jag tänkte: »Det var mig en baddare!» Men nu förstår jag varför han säger, att det är på fotgängarna här i Stockholm, som oredan på Stockholms gator beror. Vi få således akta oss för folkpartister från landsorten hädanefter, på gatorna åtminstone. Tänk, att stå ensam för ett sådant program!

Hamrin ville vidare uppsätta stängsel utefter trottoarerna, så att fotgängarna som annan boskap skulle hålla sig innanför, under det att motormännen — jag tror, Hamrin med — kommer där med sin bil majestätiskt och får hålla farten. Också ett folkpartistiskt program för stockholmarna!

Nu ett par ord till herr Mellén. Det förefaller, som om han åkte mycket bil. Han hör i alla fall till de där övre tiotusende, som här äro missnöjda med fotfolkets anspråk. Han sade, att det fanns ingenting värdefullt i motionen. Det är den första läsare av motionen som sagt mig det. Till och med herr Nylander har medgivit, att den innehåller mycket av värde och det har även överståthållarämbetets trafikkommitté erkänt. Här först möta vi således den äkta bilisten, som förstår sin sak.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Ja, herr talman, jag blev så imponerad av Hamrins anförande, att jag glömt vad de andra sade, men jag röstar för avslag på deras yrkanden, i den mån de inte överensstämmer med utskottets hemställan.

Herr Klefbeck: Herr talman! Jag skall efter den här långa debatten inte giva mig in i någon utförligare motivering för utskottets hemställan utan bara giva uttryck åt några reflexioner, som jag gjort under debatten.

Det ena, som har gått igenom de flesta yttranden från motståndarnas sida, har varit framförandet av enorma överdrifter. Dessa ha varit möjliga av två skäl: det ena är, att man inte har observerat skillnaden mellan å ena sidan de uttalanden, som gjorts i motionen, och å andra sidan de uttalanden, som förekomma i utlåtandet. Den allra minsta jämförelse mellan dessa måste ju leda till, att man observerar hur en hel mängd av de angrepp, som man gjort mot utskottets förslag, egentligen äro riktade mot motionen. Den andra grunden för uttalandena är en rent fri fantasi, drömmar och fria målningar, som inte ha den ringaste motsvarighet i utskottets betänkande.

Den andra »röda tråden» är den, att vi inom utskottet skulle varit uppfyllda av stark animositet mot bilismen i dess helhet och bilförarna i synnerhet. Det har långt ifrån varit förhållandet. Vi ha mycket väl förstått, att bilismen gör stor tjänst i det moderna livet och att bilarna äro inte bara nutidens utan också framtidens samfärdsmedel, och vi ha inte velat på något sätt göra om intet den utveckling, vartill vi varit vittnen.

Efter dessa påpekanden ber jag att få litet grand uppehålla mig vid vad vi verkligen velat. Jag skall då gå förbi punkten A om den föreslagna ändringen i stadsplanebestämmelserna. Om dem tycks det inte råda så förfärligt stor meningsskiljaktighet. Men så mycket mer råder en sådan i fråga om de ändringar, som föreslås i vägtrafikstadgan.

Först måste jag nu relatera några av de överdrifter, de grundlösa överdrifter, som här under debatten om detta stycke förts fram. Herr Nylander t. ex. sade, att vi vilja genom vårt utskottsuttalande borttaga allt straff för fotgängarna. Jag frågar: Hur har herr Nylander läst vårt utlåtande, när han kan påstå något sådant? Vidare skulle vi ha sagt, att fotgängaren är ett heligt ting, som skall sättas högt över allt straffansvar. Det är också fri fantasi. Vidare, att bilföraren enligt vårt förslag skulle bli en fredlös niding, som ensam skall straffas, medan alla andra gå fria, hur vårdslöst de än gå till väga. Jag måste därom fälla samma omdöme.

Något i den vägen, ehuru inte så långt drivet, kom tillbaka i herr Hamrins anförande. Han sade, att vi ville genom vårt förslag frikalla fotgängarna från allt ansvar. Det är också någonting, som vi inte alls kännas vid.

Jag skall inte upprepa flera av dessa överdrifter, utan jag skall försöka peka på vad vi egentligen ha yrkat, och då gör jag det kanske med en viss — vad skall jag säga? — försagdhet, ty vi ha ju fått svart på vitt av herr Sandén på, att vi äro fullständigt inkompetenta på det här området. Jag har visserligen aldrig kört bil själv, utan har endast åkt bil, och skulle på den grund vara inkompetent att avväga straffmätning för ovarsamt trafikerande. Min inkompetens i allmänhet är jag dock mycket villig att medgiva. Men i alla fall ha vi försökt göra så gott vi kunnat, och det trots att vi visste, att vi skulle utsätta oss för kritik när vi vågade röra vid bilismen.

Å ena sidan voro vi fullt medvetna om, att skulden till en mängd olyckor måste läggas fotgängarna till last, att de ofta försynda sig och att det är deras plikt att se sig för och iakttaga all nödig varsamhet. Men å andra sidan: Vad är det vi begära? Jo, endast detta, att i straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan beträffande fotgängarna skulle företagas viss jämkning.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Vi tycka nämligen, att det är alldeles orimligt att, om en person åsidosätter kravet på erforderlig varsamhet, kriminaliseringen av detta skall vara i precis samma grad gällande för fotgängaren som för bilisten. Det kan väl aldrig förnekas, att de båda trafikanterna, fotgängaren och bilisten, dock gå fram under fullständigt olika förhållanden; fotgängaren har ju i allmänhet ingen möjlighet att skada annan än sig själv, men bilföraren för ju ett redskap, som enligt vad statistiken visat åstadkommer orimligt många både lidanden och ofta dödsskador. Om man då under vidhållande av fotgängarens ansvar dock anser, att bestraffningen av dessa förseelser bör utmätas mildare för en fotgängare än för en bilist, så synes det oss vara ett synnerligen billigt och rättvist krav.

Om jag sedan tänker på andra uttalanden, som gjorts från motståndarnas sida, så förefaller det mig, som om vi inte skulle vara så förfärligt långt från varandra, om nämligen våra motståndare ville vara goda och hålla sig till vad vi ha föreslagit och inte vad de drömma om och inbilla sig, att vi vilja förorda. Herr Sandén t. ex. sade, att som det nu är ta bilarna hänsyn till gamla människor, men de unga kunna gärna se sig för och hålla sig ur vägen. Ja, det är ju en synpunkt, som man kan säga är grundläggande för hela vår ståndpunkt till frågan. Herr Hamrin säger, att han icke vill motsätta sig fotgängarnas berättigade intressen. Ja, det är just dessa, såsom vi tycka, berättigade intressen, som vi velat hävda i vårt utskottsutlåtande. Jag skall icke trötta kammarens ledamöter mer, men jag ber er vara så innerligt goda, när ni nu snart rösta, att, precis som utskottets ordförande sade i början, ni ville rösta om det som verkligen föreligger och icke om alla möjliga svarta spöken, som ni måla upp i er fantasi, därför att ni icke studerat detta betänkande och sett vad det innehåller.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häri instämde herr *Pauli*.

Herr **Lindley**: Herr talman! Jag skall icke vara långrandig, men jag anser mig böra säga ett par ord i denna fråga. I likhet med herr Reuterskiöld anser jag, att utlåtandet innehåller en hel del beaktansvärda synpunkter och uttalanden. S. t. ex. är förslaget om inrättandet av gång- och cykelbanor enligt min mening en fråga, som ovillkorligen förr eller senare måste komma att tränga sig fram till förverkligande. I andra länder har man kommit betydligt längre på detta område än i vårt land. Jag tänker t. ex. på Holland, som jag ofta besöker, där man har gång- och cykelbanor nästan överallt, men jag erkänner att cykeltrafiken där är så intensifierad, att man ej har någon motsvarighet därtill här. Det finnes onekligen »bildrullar». Ingen kan säga motsatsen, men det finnes också dylika bland gångtrafikanterna. Jag tror nästan, att om ni här i kammaren ville undersöka edra minnen, kanske envar av eder kunde lämna upplysning om något fall, då ni själva ha gått på ett sådant sätt, som icke varit i god överensstämmelse med trafiksäkerhetens krav. Jag kommer själv ihåg för en tre eller fyra år sedan — jag glömmer det aldrig — jag hade bråttom för att komma till riksdagen och sprang över Fredsgatan. Jag såg en bil komma nerifrån Fredsgatan. Jag ansåg, att jag mycket väl kunde hinna förbi bilen, och därför sprang jag över, men jag såg icke en annan bil, som kom från andra sidan, och jag kom mitt emellan dem. Nu var det visserligen så, att båda förarna voro vaksamma, så att den ene styrde åt vänster och den andre åt höger om mig. De kunde även hejda sig, men hade säkerligen kunnat åstadkomma skada icke bara för mig, utan för många andra också.

Nu sade den föregående talaren, herr Klefbeck, att det icke är möjligt att

Om vägfred m. m. (Forts.)

skada någon annan än sig själv. Ja, det är där den svåra punkten kommer in, ty en sådan fotgängare kan verkligen själv komma undan, men kanske åstadkommer han skada för många andra personer, för egendom och annat mera. Det är givetvis också från den synpunkten som vi ha att se detta problem. Jag har ofta sett, att folk handlar ganska obetänksamt. Så är det med de flesta gångtrafikanter. De tänka sig icke för, utan bära sig oförsiktigt åt. Jag har många gånger förargat mig över att se folk, som ser en bil eller spårvagn komma, rusa fram för att försöka hinna över och klara sig, men de ha icke mera brått än att de sedan kunna stå och titta efter det bortilande åkdonet. Nog kan man säga, att det finns en trafikulturbrist, när sådant kan konstateras. Jag har till och med sett, att samma manöver gjorts vid järnvägsövergångar. Folk rusar över järnvägen, men sedan stanna de och titta en lång stund efter tåget. Jag förstår ej vad som driver folk till sådant. Det är dylikt som borde åtalas och straffas enligt mitt förmenande. Men för bilföraren ligger det något fruktansvärt i alla anmärkningar, de få emot sig. Det minsta de fela mot dessa trafikreglementen och allt annat som finnes — summeras anmälningarna ihop, vilka sedermera resultera i körkortsindragning. Körkortsindragningen för t. ex. en privatperson, som har sin bil endast för eget bruk, betyder kanske rätt mycket men dock icke så rysligt mycket, som för en yrkesutövare, vilken blir fråntagen sitt körkort, ty detta betyder ju att han blir berövad möjligheten att försörja sig. Det är, det må jag säga, någonting fruktansvärt, och som gör, att alla yrkeschaufförer i all synnerhet fasa för alla nya förordningar och stadganden som framkomma, därför att de öka riskerna och möjligheterna, att de skola berövas medlet för sin existens.

För min enskilda del vill jag icke motsätta mig, utan tvärtom förorda, att en utredning kommer till stånd, men jag har den uppfattningen, att om en sådan utredning kommer till stånd, skall det icke bara vara de stora bilfirmornas representanter och andra auktoriteter, som skola vara med, utan även representant för de som här bedriva denna yrkesverksamhet. Särskilt trafikchaufförerna böra vara representerade i denna utredning för att kunna lämna alla upplysningar, som äro nödvändiga för ett klokt och förståndigt bedömande av de åtgärder, som böra vidtagas på detta område. Jag har ingenting alls emot vad herr Lindhagen sade, att även gångtrafikanterna skola kunna få vara med om en sådan utredning. Varför icke? Det finnes väl tillräckligt många, som icke köra bil, och även trafikanter på landsvägar och gångvägar, som kanske skulle kunna vara auktoriteter nog att sitta med i denna utredning. Jag vill därför förorda en utredning, men jag anser, att man bör se till, att den blir så sammansatt, att man får med alla olika synpunkter, som behövas för att få ett verkligt gott resultat av utredningen.

Herr Öhman: Herr talman! För min del finner jag det verkligen lyckligt, att den synnerligen viktiga del av utskottsbetänkandet, som behandlar trafikförsäkringens omdaning till en olycksfallsförsäkring, här i kammaren vunnit, kan jag säga, en ganska allmän anslutning. Herr Velander, som också anslutit sig till utskottsbetänkandet i den delen, framkom med en anmärkning, egentligen, tror jag, för att stödja sin ståndpunkt beträffande fotgängarnas ansvar, men som jag tycker mera gäller trafikförsäkring. Han anförde det fall, att en fotgängare blir skadad av en bil under sådana omständigheter, att fotgängaren själv genom oförsiktighet medverkat till skadan, och han framhöll, att fotgängaren enligt utskottets mening skulle få full ersättning för skadan, under det denne enligt nu gällande lagstiftning endast skulle få ett jämkat skadestånd, därför att han själv medverkat till skadan. Det är bilägaren,

Om vägfred m. m. (Forts.)

framhöll herr Velander, som får betala kalaset genom att få vidkännas höjda premier för trafikförsäkringen. Detta är naturligtvis sant, men det är också riktigt, att i en hel del andra fall det blir bilägaren, som får profitera av den utvidgade trafikförsäkring, som utskottet rekommenderar.

Jag skall taga ett drastiskt exempel, det fall, att genom ett bilmissöde en fotgängare blir tillfogad en mycket svår skada, som gör honom till invalid för livstiden och som av domstolarna uppskattas till, låt mig säga, 30,000 kronor. Bilföraren kan icke överbevisas om att ha varit vållande till denna olycka, men å andra sidan kan det icke klarläggas, att han är fri från vållande. Det är den omkastade bevisbördan, som här gör sig gällande, en mycket farlig sak, som för övrigt utskottet anser kunna slopas. Bilföraren blir dömd att betala 30,000 kronor, fast det är mycket möjligt, att han är alldeles oskyldig till den inträffade olyckan, ehuru detta ej kunnat ledas i bevis. En trafikförsäkring får som bekant endast täcka krav för personskada upp till 20,000 kronor. Följden blir således, att bilföraren själv får betala resten, 10,000 kronor. Enligt utskottets förslag skulle hela summan, 30,000 kronor, betalas genom trafikförsäkringsanstalten. Om man nu väger mot varandra å ena sidan bilägarens plikt att betala förhöjda premier, som han för övrigt i en del fall icke slutligen behöver vidkännas, och å andra sidan de synnerligen svåra följder, som kunna uppkomma genom den omkastade bevisbördan, tror jag man kan säga, att utvidgningen av trafikförsäkringen mången gång kommer att lända även bilföraren till favör.

Beträffande de förhöjda premierna har utskottet påpekat, att det i realiteten blir så, att bilägaren ofta icke kommer att slutligen få vidkännas denna kostnad. Utskottet framhåller, att om bilen användes i förvärvsverksamhet, kan man vänta, att kostnaden kommer att uttagas av allmänheten, d. v. s. de försäkrade, i form av förhöjda priser på transporter, varor och dylikt. Nu menade herr Nylander, att det icke skulle låta sig göra att få en sådan prisförhöjning. Jag tror för min del, att utskottet har rätt, när det räknar med att det kan bli en sådan överflyttning. Ty i själva verket kommer nog denna prisförhöjning knappt att bli märkbar för allmänheten. För resten missuppfattade herr Nylander i någon mån utskottets betänkande härvidlag. Det kanske berodde på att han icke läst det tillräckligt noggrant. Han talade bara om personroskor, trafikbilar och taxor, men utskottets uttalande gäller alla bilar, som överhuvud taget användas i förvärvsverksamhet.

Slutligen vill jag säga ett par ord om frågan rörande fotgängarnas kriminella ansvar. Därvidlag instämmer jag till alla delar i de yttranden, som hållits av utskottets ordförande och herr Klefbeck. Både i pressen och här i kammaren har man fått höra uttalanden, som ge vid handen, att vederbörande ha den uppfattningen, att utskottet skulle ha menat, att fotgängarna skulle vara fria från ansvar utom för de fall, att de gjort sig skyldiga till tredska eller grov vårdslöshet. Något sådant — det har sagts förut, och jag upprepar det — har utskottet aldrig sagt eller menat. Vad utskottet sagt och menat är, att fotgängare och bilister i fråga om kriminalisering icke kunna ställas på en och samma linje. Därtill äro förhållandena för olika beträffande envar av dessa kategorier, och med hänsyn därtill ifrågasätter utskottet att vederbörande straffparagraf i vägtrafikstadgan bör undergå en jämkning. Hur denna jämkning kommer att ske, blir ju föremål för den blivande utredningen, om en sådan kommer till stånd. Med all säkerhet kan man dock säga, att utredningen ej kommer att resultera i ett sådant favoriserande av fotgängarna, som en del talare med orätt tro vara ett önskemål hos utskottet.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Herr **Anderson, Erik**: Herr talman! Jag har deltagit i utskottets behandling av ärendet men icke varit närvarande vid justeringen, och jag skall i anledning därav be att få yttra ett par ord.

Jag vill för det första erinra om den statistik, som är intagen på sid. 2. Den visar, att antalet olycksfall med dödlig utgång på grund av bilismen var 1922 84, men jämnt tio år senare, 1932, hade det stigit till 382 personer. Vidare var antalet olycksfall, som icke medförde döden men måst bli föremål för längre eller kortare vård på sjukhus eller lasarett, år 1921 1,110 för att 1930 ha stigit till 3,274. Det är en rätt så beklämmande utveckling, som visar, att allt kanske icke är bra som det är.

Jag vill vidare erinra om vad herr Hamrin i sitt anförande nämnde. Han sade nämligen, att det råder för närvarande en fullständig trafikoreda i Stockholm. Kan man fälla ett dylikt uttryck om trafiken i Stockholm, gäller det så mycket mer om trafiken i landsorten. Det är icke så förvånande under sådana förhållanden, att utskottet, som just har kommit till det resultat, som herr Hamrin här framhöll, har pekat på att det är saker, som man bör se på och som kanske behöva rättas till. För min personliga del är det givet, att jag mest tänker på förhållandena ute på landsbygden. Där har man just det förhållande, utskottet pekat på under punkt A, att trafiklederna äro ordnade på ett mycket otillfredsställande sätt. Så är det inom tätbebyggda samhällen, som genomlöpas av vägarna och där man har en trafik av kanske 400—500 bilar om dagen på de gator, som gå ut från dessa samhällen. Man har där icke full sikt i korsningarna. Staket och stängsel stå ut i själva vägkanten, och när då en bil kommer med hög fart och sveper tätt intill och emot staketet, bli fotgängarna fullständigt berövade alla möjligheter att fly undan och rädda sig för en bil, som de se komma emot sig. Ofta är det så, att faran uppstår genom att två eller tre bilar mötas och samtidigt fotgängare gå vid sidan. Det är fördenskull jag, även om jag finner det kanske betänkligt att peka på i detalj, hur vägarna skola byggas på landet, när vi så nyligen antagit en ny väglag, anser den saken så oerhört viktig, att jag menar, att det icke är alltför förmätet av utskottet att peka på att det bör bli en rättelse. Det ligger nog så till, att kommer icke riksdagen och ytterligare påpekar det, så få vi nog vänta på att få gångbanor i tätbebyggda samhällen i landsorten. Däremot vill jag bestämt säga ifrån, att skulle det inrättas vägar utom samhällena och kanske även inom dem med såväl gång- som cykelbanor, så tror jag, det vore att gå för långt. Vi få nog nöja oss med gångbanor, så att gångtrafikanterna kunna säkerställa sig.

Med avseende på tvisten om de rättigheter och skyldigheter, som böra dragas upp för fotgängarna och motormännen, har jag under behandlingen i utskottet pekat på att man måste vara ytterligt försiktig i att göra lätnader för fotgängarna, och det för fotgängarnas egen del. Jag anser nämligen, att det är synnerligen farligt att invagga fotgängarna i den tron, att de ha någon viss säkerhet och att de icke behöva iakttaga så förfärligt stor försiktighet. Det är nämligen så, att, liksom vi tala om »bildrullar», så finnes det samma sorts gångtrafikanter. Vi hörde, att herr Öhman nämnde, att de icke gå fria från straff, men det kan vara mellanfall, som göra, att man får vara försiktig och icke lämna gångtrafikanterna alltför stora rättigheter. Jag vill också peka på en annan omständighet. Man läser ofta i tidningarna, att man funnit någon man påkörd av en bil eller cykel, men att bilisten eller cyklisten passat på att smita undan. Företeelser, som behöva rättas, förekomma såväl bland fotgängarna som motormännen, och man bör icke lägga fingrarna emellan på någondera sidan mot dylikt folk. Om det nu skulle bli så, att riksdagen fattar beslut om att en utredning i ämnet skall ske, är jag av den åsikten, att riks-

Om vägfred m. m. (Forts.)

dagen icke bör göra ett uttalande, att denna utredning skall rikta sin udd vare sig mot motormännen eller gångtrafikanterna, utan söka lägga utredningen så, att man får de rätta linjerna uppdragna och får ändring i de missförhållanden, som påtalats, så att den våldsamma ökning i olycksfallen, som hittills oavbrutet fortgått och som visar tendens att hålla i sig, måtte undergå en snar minskning.

Herr talman, jag har intet yrkande.

Herr Borell: Herr talman, mina herrar! Jag kan försäkra lagutskottets ärade ordförande, att jag har med mycket intresse och även med eftertanke läst föreliggande utskottsbetänkande. Jag tillhör ingalunda dem, som kunna anses vara gripna av någon motorhypnos. I detta avseende vill jag till bevis anföra, att jag, som kanske många av herrarna minnas, såsom kommunikationsminister var motståndare till införandet av den fria farten, och ville, att man åtminstone tills vidare skulle nöja sig med att öka den dåvarande fartgränsen till 60 eller 65 kilometer, och att jag då i följd av dessa mina åsikter från automobilhåll ansågs för en mycket efterbliven person. Jag har fortfarande den uppfattningen, att jag hade rätt, och således att det skulle varit klokt om man handlat så på den tiden. Jag grundar den på erfarenheten från min tjänstgöring i en domsaga, genom vilken två stora huvudvägar till Stockholm leda. I denna domsaga ha vi många mål att behandla angående bilolyckor, som ofta förorsaka svåra händelser och skador av varje art. Jag har kommit till den uppfattningen, att i flertalet fall orsaken till olyckorna är att man kör för fort.

Oaktat jag således både läst detta utlåtande och icke är någon överdriven motentusiast, har jag icke kunnat komma till samma uppfattning som utskottet i åtskilliga delar. Utskottets ordförande förmodade nämligen, att om dessa båda förutsättningar förefunnes, man skulle komma till samma uppfattning som utskottet. Min från utskottet avvikande mening gäller alldeles särskilt i fråga om den förutsatta jämkningen av bestämmelserna i 2 och 16 §§ av vägtrafikstadgan. Om det är så, att man ytterst med detta utskottsbetänkande och den önskade utredningen vill nå ett resultat, som leder till, att bilolyckornas antal minskas, tror jag, man är inne på alldeles felaktig väg, om man ändrar denna lagstiftning. Det är nu så — man må ju beklaga det, om man vill — att de tättrafikerade vägarna icke mera som förr äro en idyllisk promenadplats, och det är icke så, att en ovarsam fotgängare endast äventyrar sig själv. Det har förut invänts mot herr Klefbeck, och jag ber att få understryka detta ytterligare. Det är icke så, att man genom ursäktlig eller ousäktlig oförsiktighet endast riskerar sitt eget liv och sitt eget skinn, utan man kan därigenom åstadkomma mycket svåra olyckshändelser. I de flesta fall är det nog så, att den oförsiktige fotgängaren går klar. Bilföraren, som ser honom framför sig, gör naturligtvis alla manövrer, ibland till och med vad som tyckes gränsa till det otroliga, för att undgå att skada denne person, men under tiden — det hela går ju i regel mycket hastigt — så hinner föraren icke att observera vad som försiggår omkring honom — kan han därför vålla stora olyckor exempelvis genom uppkörning på en gångbana eller genom kollision med andra motorfordon. Det ligger enligt min mening i sakens och utvecklingens egen natur, att man måste ställa stora fordringar på den fotgängare, som trafikerar tätbefarna gator eller vägar. Nu för tiden är det nödvändigt att i sådana fall ha sina sinnen på helspänn. Man får varken fundera på vilken motion man skall skriva nästa gång eller på något annat, ty det kan vara farligt. Här ligger naturligtvis icke med nödvändighet, att man skall ställa alldeles samma pretentioner på fotgängaren som på bilföraren, utan

Om vägfred m. m. (Forts.)

det ligger en viss sanning i vad herr Öhman och andra sagt, att i vissa fall kraven på den sistnämnde bliva strängare, men detta blir en tillämpningsfråga. Hänsyn härtill tages visserligen också vid tillämpningen av nu gällande bestämmelser i vägtrafikstadgan. Det visar sig bland annat därav, att fotgängare mycket sällan bli åtalade. Men jag tror att man är inne på en farlig väg, om man genom jämkningar i ordalydelsen av dessa paragrafer — jämkningar, som jag tror det blir svårt att ge några pregnanta uttryck för — ger fotgängaren intrycket, att det av honom inte kräves en så långt gående försiktighet, som nu förutsättes när han begagnar sig av färdevägarna.

Jag tillåter mig därför instämma i det yrkande, som är framställt av herr Velander.

Herr talman, kanske jag får lägga till ett ord. Jag ser, att herr Ström nu är inkommen; han var ute, när jag började mitt anförande. Jag har varit litet tveksam, om jag skulle säga något till honom i anledning av hans anförande nyss. Det kanske skulle vara obehövt. Jag tror nog, att den publik han talar till här själv värdesätter det anförandet. Det innehöll orimliga överdrifter och orättvisor. Herr Ström ställde droskchaufförer och med dem likställda i motsats till de s. k. gentlemannachaufförerna. Nu vet jag först och främst ej vad herr Ström menar med gentlemannachaufförer, om det är alla andra än sådana, som yrkesmässigt köra bil, således alla ägare av motorfordon, som själva föra desamma och använda dem ej för sitt nöjes skull utan därför att de behöva dem för att fullgöra sitt arbete eller för annat sitt behov, eller om herr Ström med gentlemannachaufförer menar endast det säkerligen mycket lilla fåtal, som för bil enbart för sitt nöjes skull. De äro säkert mycket få. Jag har själv kört bil — jag vet inte om herr Ström har gjort det — och jag instämmer gärna i hans uttalande om att droskchaufförerna äro synnerligen duktiga och skickliga, och det ligger i sakens natur, att de göra allt för att undvika olyckshändelser. Men det gör också flertalet andra automobilförare. herr Ström! Det finnes naturligtvis undantag på bägge hållen, men om man vill vara rättvis, får man inte generalisera på det sätt herr Ström gjort och framställa dem han kallat gentlemannachaufförer som motordrullar. Det är en ytterst orättvis beskylldning. Jag försäkrar herr Ström, att flertalet av dem han kallar gentlemannachaufförer på landsvägar och gator i tillämpliga hänseenden beakta samma regel, som gäller på sjön: att den som seglar för sitt nöje skall vika för den som seglar för sitt bröd. Flertalet personer, som köra egna bilar på gatorna, veta, att droskchauffören behöver komma fram fort utan onödigt fördröjande. Man ger honom därför rum då sådant är möjligt och tränger inte undan honom, ty man vet, att han kör för sitt bröd och att det är viktigare för honom än för en själv att komma fram till sitt mål. Så gör flertalet av dem herr Ström kallat gentlemannachaufförer. Undantagen äro säkerligen få.

Herr Nylander: Herr talman! Såväl utskottets ärade ordförande som herrar Klefbeck och Öhman ha låtit sig angeläget vara att släta över så mycket som möjligt av vad utskottet har anført under avdelning B, angående »jämkning» av straffbudet beträffande fotgängare, och de ha sagt gång på gång — särskilt herr Klefbeck — med mycket stor skärpa, att jag gjort mig skyldig till fria fantasier o. s. v. Ja, jag får säga, att jag har läst detta utlåtande ganska ordentligt; jag har läst det flera gånger om. Utskottets ärade ordförande rekommenderade åt kammarens ledamöter att läsa det, och jag tror att samma uppmaning kom igen från herrar Klefbeck och Öhman. Jag skulle gärna vilja, att utskottets ledamöter själva läste på sid. 11 vad de skrivit där om vägtrafikstadgans föreskrifter och att man skall iakttaga all

Om vägfred m. m. (Forts.)

omsorg. De yttra där: »Och vad angår fotgängaren kan en bestämmelse av ifrågavarande innebörd även vara lämplig, därest den inskränkes till ett *råd* från lagstiftarens sida.» Om man nu säger, att denna *föreskrift* i vägtrafikstadgan skall ersättas med ett *råd*, då kan jag inte fatta detta annorlunda än att man därmed också tar bort varje straffbestämmelse. Kan utskottets ärade ordförande ge en annan förklaring, så skulle det vara mycket angeläget.

Vidare fortsätter utskottet i samma stycke och säger: »Enligt utskottets mening måste det däremot för en naturlig uppfattning framstå såsom oegentligt att på sätt nu är förhållandet kriminalisera ett åsidosättande av kravet å erforderlig varsamhet under enahanda förutsättningar då det är fråga om en fotgängare som när det gäller en automobilförare.» Där säger man således, att man inte vill kriminalisera hans åsidosättande under enahanda förutsättningar. Han skall således ha en särställning. Jag vill fastslå detta, då utskottet sedan har velat använda det förfärligt vaga ordet »jämkning». Jag förstår ju att det kanske inte är mer än naturligt, att utskottets ledamöter inför den opposition, som rests här i kammaren, undan för undan försökt att bagatellisera denna jämkning, men vi få också fästa avseende vid hela den långa motivering, som utskottet har presterat för att komma fram till sitt slutyrkande.

Sedan vill jag bara tillägga en sak beträffande avdelning A. När jag talat om gång- och cykelbanor har jag sagt, att bifall till utskottsutlåtandet på den punkten är onödigt, därför att vi så sent som förra året genom den då antagna väglagen fingo bestämt klarlagt, vad som hör till väg, och att ett tätbebyggt samhälle utan vidare kan begära och vägdistriktet i sin tur genom länsstyrelsen åläggas att utlägga gångbana. För detta behöva vi alltså inte ha någon som helst ytterligare utredning. Och beträffande cykelbanor har jag hänvisat till det cirkulär, som kommunikationsministern för två år sedan lät utgå i denna angelägenhet. Jag menar således, att riksdagen inte skall fatta beslut om en sak, som redan är på väg, som redan har förts fram och där följaktligen ett beslut är alldeles onödigt.

Jag ber, herr talman, att få vidhålla mitt tidigare yrkande.

Herr Velander: Herr talman! Då jag inledde denna debatt, som fått en mycket vidlyftig omfattning, anser jag mig böra göra några reflexioner i anslutning till vad som här har yttrats. Jag får då till en början säga, att jag delvis blivit förekommen av den siste ärade talaren. Jag har nämligen liksom han icke kunnat undgå att fästa mig vid, att de talare, som här företrätt utskottets ståndpunkt, gjort gällande, att beträffande punkt B innehållet i utlåtandet icke skulle vara det, som påvisats av mig och av dem, som intaga samma ståndpunkt som jag. Jag tycker, att det är underligt, att så kunnat ske. För det första är det ju alldeles klart, vad motionären avsett. Det finnes ett litet stycke på sid. 7 i utskottsutlåtandet, som ger full tydlighet i det hänseendet. Han säger där: »I fråga om bilföraren bör uppsåtligt överträdande av tydliga gripbara föreskrifter föranleda åtal. Även cyklister böra fällas till ansvar vid överträdelse av givna förhållningsorder. För fotgängaren ligger det i hans synnerliga intresse att undvika att åstadkomma trafikolyckor. Fotgängarens självbevarelsedrift är den yppersta vägledningen för honom. Försöken att på olika sätt förhindra fotgängarna att 'gå orätt' måste förfela målet.» I enlighet härmed kommer motionären så fram till att en fotgängare icke skall drabbas av ansvar, med mindre än att han uppenbarligen gjort sig skyldig till tredska eller grov vårdslöshet. Utskottet gör sedan å samma sida ett referat av andra motionärens uttalanden, och det är väl för att på visst sätt ge sin anslutning till hans tankegång. Det säges där bl. a., »att inga fot-

Om vägfred m. m. (Forts.)

gångare äro i stånd att städe iakttaga absolut varsamhet på vägarna. Det synes då stridande mot gamla rättsgrundsatser att just de fotgångare, som därigenom råkat komma i olycka för sig själva, skola tillika dömas till ansvar. Därför drabbas fotgångaren av utomordentliga påföljder förutom böter.»

Nu kan man visserligen säga, att ett konstaterande av den tankegång, som uppstår motionärens framställning, icke behöver vara ett uttryck för utskottsmajoritetens ståndpunkt. Utskottsmajoriteten understryker dock i olika sammanhang motionärens synpunkter på ett så kraftigt sätt, att man måste vara berättigad draga den slutsatsen, att utskottet åtminstone i viss mån finner dem motiverade. Men sedan kommer utskottets egen uppfattning, angiven i den del av utskottsutlåtandet, vartill hänvisning skedde från herr Nylanders sida; och om man där å sid. 11 läser det stycke, som börjar med orden »Uppenbart är» etc., är det väl alldeles otvetydigt, att utskottet i varje fall rekommenderar en bestämd jämkning av straffpåföljden, när det gäller överträdelse av bestämmelserna i vägtrafikstadgans 2 §. Men utskottet går också, om det nu står för sin formulering, väsentligt längre. Detta bekräftas även på visst sätt å följande sida i utlåtandet, det stycke som börjar med orden »Vad utskottet nu uttalat» etc.

Herr Åkerman riktade sig i sitt första anförande i viss mån mot mig. Han menade, att jag kanske hade förbisett den försiktiga formuleringen beträffande den fråga, som beröres under punkt A i utskottsutlåtandet. Till detta vill jag endast säga, att vad jag på den punkten anförde utgjorde ett citat av vad utskottet anförde i sin kläm. Herr Åkerman ansåg också, att det verkade något egendomligt, att man kunde hysa betänkligheter mot att man förde på tal en sådan fråga som ett uppmjukande av straffpåföljden för fotgångare, som icke iakttog den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall kunde vara betingad. Ja, jag vidhåller, att det kan ha sina betänkligheter att alltför mycket tala om en sådan sak. Jag kan säga, att t. o. m. i riksdagen finnes åtminstone på något håll den uppfattningen, att fotgångarna ha prioriteringsrätt till våra vägar och att, om andra trafikanter ha intresse av att begagna dem, så är det dessa, som ha att anpassa sig efter fotgångarna. Det är därför jag tycker, att man skall vara mycket försiktig, när man talar om uppmjukning av straffpåföljden i detta fall.

Herr Åkerman yttrade vidare, att den likställighet mellan olika grupper trafikanter, som genomfördes 1923, egentligen tillkommit utan att man närmare reflekterade över vad som skedde; det förekom ingen ingående diskussion därom. Ja, jag var ju icke med vid den tidpunkten, men jag vill säga, att det måste vara ägnat att förvåna, om riksdagen verkligen gått in för en bestämmelse av denna utomordentliga vikt och räckvidd utan att reflektera däröver. Med min inställning är jag dock i alla fall på det klara med att det var ett mycket klokt beslut, som riksdagen då fattade, vare sig riksdagen var medveten om dess verkliga innebörd eller icke.

Herr Reuterskiöld var i sitt uttalande inne på just det förhållande, som nyss berörts — alltså de omständigheter, under vilka den nu gällande bestämmelsen i vägtrafikstadgan infördes. Samtidigt gav han ett mycket gott betyg åt första lagutskottet för vad utskottet i vissa hänseenden anförde i sitt föreliggande utlåtande. Jag förstår, att det kanske ligger nära till hands för herr Reuterskiöld att utdela betyg, och jag vill ju icke säga, att hans betygsättning här var på något sätt oriktig. Jag måste i alla fall draga den slutsatsen, att denna betygsättning näppeligen kan omfatta något annat än vad utskottet anförde under punkt C i utlåtandet. Vad utskottet anförde under punkt A i utlåtandet — det är ju blott en enda sida — där finnes det egentligen icke några riktlinjer för den lagstiftning, som utskottet ifrågasätter, och det finnes icke

Om vägfred m. m. (Forts.)

heller något uttalande för övrigt, som påkallar ett närmare skärskådande. Be-
träffande punkt B i utlåtandet inskränker sig utskottets uttalande till ungefär
2¹/₂ sidor, och där förekommer bl. a. det, som herr Nylander och andra i sin
kritik varit inne på. Det är allt vad utskottet har att säga om de spörsmål, som
äro omstridda här i kammaren. Den övriga delen av utskottets 42 trycksidor
starka utlåtande avser försäkringsfrågan, och den behöva vi ju icke så mycket
tala om i detta sammanhang, eftersom de yrkanden, som äro framställda, icke
taga sikte på någonting annat än bifall till utskottets utredningsförslag på
den punkten.

Då herr Reuterskiöld var inne på att bestämmelsen om fotgängarnas likstäl-
lighet med övriga trafikanter utan närmare övervägande kommit med i vägtra-
fikstadgans 2 §, tillade han något om att »sedan ha vi sett hur tillämpningen
har blivit eller kommit att ske», och herr Lindhagen var också inne på tillämp-
ningen, då han sade, att inga andra fotgångare än sådana, som ådragit sig
själva skada, bli åtalade. Det förhåller sig icke alls på det sättet, kan jag
försäkra särskilt herr Lindhagen. Inga andra fotgångare åtalas nämligen än
sådana, som genom sin ovarsamhet föranlett olycksfall eller tillbud till sådana.
Det har yttrats mycket om förhållandena i Stockholm, bl. a. i denna debatt,
och det har sagts, att fotgängarna här bli åtalade oberoende av trafikolyckor
och tillbud till sådana. Ja, under gårdagen satte jag mig i förbindelse med
både förste och andre polisintendenten, och jag gör mig icke skyldig till något
obehörigt återgivande av deras uppfattning, om jag förklarar, att de voro
fullt ense med mig i vad jag nyss anfört i fråga om de fall, då åtal anställdes
mot fotgångare och att de från sin verksamhet saknade exempel på någonting
annat.

Jag har icke mycket att säga om vad herr Lindhagen i övrigt i olika hän-
seenden här uttalat. Jag har egentligen icke funnit, att något av vad han
sagt rört sig om punkterna A och B i utskottsutlåtandet. Han yttrade dock
i början av sitt anförande något om den hemska statistik, som man hade att
röra sig med på detta område, och jag beklagar, att denna statistik är sådan
den är. Det måste ju alla göra. Men jag kan icke tänka mig, att man kan
komma ifrån en sådan nedslående statistik på det sättet, att man jämkar på
medlen att inskräpa plikten till iakttagande av den omsorg och varsamhet, som
bör åligga alla trafikanter, även fotgängarna.

Det var också ett anförande här av herr Ström. Det skall jag icke närmare
ingå på. Han återgav dock vad som väl enligt hans uppfattning var en aspekt
av framtiden. Han ansåg, att fotgängarna böra lära sig inse betydelsen av
organisation. De skola organisera sig. Då komma de i majoritet, och då kun-
na de genomföra de av herr Lindhagen avsedda ändringarna i vägtrafikstad-
gan. Ja, det är mycket möjligt, att det kommer att gå på det sättet, men jag
måste då ställa mig mycket tveksam till frågan, huruvida för sådant fall
rättssäkerheten, trafiksäkerheten eller företagsamheten på trafikväsendets om-
råde komma att befordras.

Herr Öhman inledde sitt anförande med en del citat av vad jag yttrat, och
jag trodde då, att det skulle bli fråga om en kritik därav. Han slutade i alla
fall med att säga, att vad herr Velander anfört vore riktigt, och så tillade han
något angående de spörsmål, som äro behandlade under punkt C i utskottsutlå-
tandet. Detta har jag av förut antydda skäl ingen anledning att inlåta mig
på. Men han slutade med något som, såvitt jag förstår, är alldeles oriktigt.
Han sade, att här ha motståndarna till utskottets ståndpunkt gjort gällande,
att utskottet skulle kunna vara med om att tredska eller grov vårdslöshet från
fotgängares sida icke skulle bestraffas. Det är möjligt, att jag uppfattat herr
Öhmans yttrande fel. I så fall ber jag om ursäkt. Men var innebörden i hans

Om vägfred m. m. (Forts.)

yttrande, vad jag nu återgivit, är det fullständigt felaktigt, ty jag har icke hört, att någon i denna debatt tillagt utskottets ståndpunkt en sådan innebörd.

Herr Åkerman: Herr talman, mina herrar! Jag ber om ursäkt att jag vid denna sena timme, om jag så får uttrycka mig, begär ordet, men det är endast av artighet mot herr Velander, eftersom han ställde en direkt fråga till mig. Jag vill på det bestämdaste göra gällande, att ingen av utskottets ledamöter, som här uppträtt, mig själv inbegripen, har gjort sig minsta möda att — jag tror han använde uttrycket »sudda ut» något av våra uttalanden i motiveringen till detta utlåtande. Långt därifrån, något sådant har för mig och mina kamrater varit fullkomligt främmande. Vi ha ingen anledning att på något sätt känna oss generade för de uttalanden vi gjort, tvärtom. Jag tror att det är bra, att de orden blivit sagda en gång. Den kritik vi riktat mot 2 § i vägfrafikstadgan är fullt befogad, när den sammanställs med de straffbestämmelser, som stå i 16 §. Huru den anomalien skall kunna rättas till och jämkas i lagstiftningen ha vi icke givit några bestämda riktlinjer för, men vi ha påpekat, att det är fullkomligt oriktigt, att samma straffbestämmelser inrymma så olika ställda personer som fotgängare och motorförare. Det är det jag vill säga, och det hålla vi på.

Jag tror, att om mot förmodan, till vår ledsnad, det icke skulle smaka kammaren att remittera en skrivelse i denna fråga, så kommer frågan i alla fall upp igen. Var säkra på det!

Herr Nylander: Herr talman! I anledning av den ärade utskottsordförandens slutreplik vill jag bara konstatera, att utskottet hunnit ändra mening från sid. 11 till sid. 12 i sitt utlåtande.

Herr Klefbeck: Herr talman! Jag vill bara med ett par ord påpeka, att den motbevisning, som herr Velander försökte prestera, när han ville göra gällande mot oss, att vi i utskottsutlåtandet icke intagit samma ståndpunkt som vi gjort här i dag, icke var mycket bärande, vilket kammaren nog märkte. Ty vad grundade han sitt bevis på? Först läste han upp ordagrant vad som stod i herr Lindhagens motion, sedan läste han upp ett referat, som vi objektivt gjort av herr Lindhagens motion, och slutligen hänvisade han till vårt uttalande på sid. 11, som skulle styrkas av vårt uttalande på sid. 12. Och vad står det på sid. 12? Jo, att vi begära jämkning. Och det är just det berättigade i en sådan jämkning, som vi här i dag hävdad.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas först särskilt beträffande utskottets i det nu förevarande utlåtandet under punkten 1 gjorda hemställan såvitt anginge utredning och förslag i de av utskottet under A omförmälta hänseenden, vidare särskilt beträffande samma hemställan i vad den avsåge utredning och förslag i de av utskottet under B omförmälta hänseenden, därefter särskilt i fråga om utskottets hemställan såvitt anginge utredning och förslag i de under C omförmälta hänseenden samt slutligen angående utskottets hemställan under punkten 2.

Beträffande utskottets hemställan under punkten 1 såvitt anginge utredning och förslag i de av utskottet under A omförmälta hänseenden, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan i berörda del, dels ock avslag därå.

Om vägfred m. m. (Forts.)

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan i nu ifrågakvarande del vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad första lagutskottet i sitt utlåtande nr 36 hemställt under punkten 1 såvitt angår utredning och förslag i de av utskottet under A närmare omförmälta hänseenden, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan i berörda del.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

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

Ja — 53;

Nej — 64.

Därjämte hade 8 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Därefter gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som förekommit beträffande utskottets hemställan under punkten 1 i vad den avsåg utredning och förslag i de av utskottet under B omförmälta hänseenden, propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å utskottets hemställan i berörda del; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan i förevarande del, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herrar *Nylander* och *Velander* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad första lagutskottet i sitt utlåtande nr 36 hemställt under punkten 1 såvitt angår utredning och förslag i de av utskottet under B närmare omförmälta hänseenden, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan i berörda del.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr

Om vägfred m. m. (Forts.)

talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

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

Ja — 52;

Nej — 64.

Därjämte hade 11 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På sedermera framställd proposition bifölls utskottets under punkten 1 gjorda hemställan såvitt angick utredning och förslag i de av utskottet under C omförmälta hänseenden.

Slutligen bifölls på gjord proposition vad utskottet i punkten 2 hemställt.

Herr statsrådet *Vennerström* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 226, angående lån till Övre Norrlands erkända centralsjukkassa för beredande av rörelsekapital åt kassan.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 6, angående regleringen för budgetåret 1935/1936 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

Punkterna 1—11.

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Anslag till
brobyggnader.*

Punkten 12.

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till bidrag till byggande och förbättring av broar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag hade utskottet behandlat två likalydande motioner, väckta den ena, nr 75, inom första kammaren av herr *O. Bergqvist* m. fl., och den andra, nr 198, inom andra kammaren av herr *E. Hage* m. fl., i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta öka det av Kungl. Maj:t föreslagna reservationsanslaget för bidrag till byggande och förbättring av broar för budgetåret 1935/1936 från 2 miljoner kronor med 1 miljon kronor till 3 miljoner kronor, att utgå av automobilskattemedel eller på sätt riksdagen funne lämpligt.

I samband härmed hade utskottet likaledes behandlat en i första kammaren av herr *C. Lindhagen* väckt motion, nr 22, vari hemställts, att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verka dels för byggande redan nu av en landsvägsbro i stället för färjförbindelse över Svinesund, dels ock för denna bros anläggning så, att den, när tiden vore inne, kunde sammanlänkas även till en järnvägsbro för den sedan länge diskuterade kontinentalbanan med sammanknytning omsider av de båda rikenas statsbanor, ävensom att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga de förslag, vartill dessa överväganden kunde föranleda.

Anslag till brobyggnader. (Forts.)

Utskottet hade i den nu föredragna punkten anfört:

»Utskottet har ej ansett sig kunna tillstyrka, att för ifrågavarande ändamål anvisas anslag med högre belopp än i statsverkspropositionen förutsatts. Erinras må att fråga är om ett ändamål, för vilket särskilt anslag under sjätte huvudtiteln ej tidigare varit uppfört.

Utskottet delar den i särskild motion uttalade uppfattningen om att åtgärder tarvas för en förbättring av de svensk-norska vägförbindelserna över Svinesund. Enligt uppgifter som kommit utskottet tillhanda synes gränstrafiken därstädes, såväl persontrafiken som trafiken med åkdon, vara stadd i jämn ökning, varigenom den nuvarande färjförbindelsens bristfällighet och otillräcklighet bliver än mer framträdande. Frågan torde dock ej behöva påkalla någon särskild framställning från riksdagens sida, då dess utredning i samverkan med norska myndigheter redan är anförtrodd särskild förhandlare, vilken genom beslut den 15 juni 1934 av Kungl. Maj:t bemyndigats att öppna förhandlingar om färjförbindelse, eventuellt anläggande av broförbindelse mellan Sverige och Norge över Svinesund samt att inkomma med det yttrande och förslag, vartill förhandlingarna kunde giva anledning.

Under återopande härav hemställer utskottet,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å de av herrar Bergqvist m. fl. och Hage m. fl. väckta motionerna (I: 75 och II: 198), måtte till bidrag till byggande och förbättring av broar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

b) att herr Lindhagens motion I: 22 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört.»

Enligt en vid punkten avgiven reservation hade herr *Asplund* ansett, att utskottet bort hemställa,

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till de av herrar Bergqvist m. fl. och Hage m. fl. väckta motionerna (I: 75 och II: 198), måtte till bidrag till byggande och förbättring av broar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

b) —————

Herr Bergqvist: Herr talman! I den fråga, som behandlas under den förevarande punkten, har jag jämte några andra ledamöter av kammaren väckt en motion om att anslaget för bidrag till byggande och förbättring av broar måtte bestämmas till 3 miljoner kronor i stället för de av Kungl. Maj:t föreslagna 2 miljonerna. Man kunde därför ha väntat, att jag skulle stå såsom reservant vid denna punkt, men förhållandet var det, att jag var bortrest från staden, när frågan behandlades i statsutskottet, varför jag inte varit i tillfälle att delta i ärendets behandling inom utskottet. Jag anser mig nu i varje fall böra yttra några ord till förmån för motionen.

De stora älvarna i Norrland ha alltid vållat stort besvär, när det gällt trafikledernas ordnande på ett tillfredsställande sätt. Längre har man fått nöja sig med färjförbindelser, och detta har någorlunda gått för sig, så länge trafiken ännu var mindre utvecklad, ehuru även då stora svårigheter gjorde sig gällande särskilt på hösten, innan isarna blivit så starka, att de buro, och på våren, när isarna börjat bryta upp. Men sedan trafiken ökats så högst väsentligt, som den gjort på senare år, och den tunga motortrafiken kommit till, ha

Anslag till brobyggnader. (Forts.)

färjförbindelserna visat sig alltmer otillfredsställande. Vid övergångar med stark trafik, exempelvis vid Luleå över Lule älv, förekommer det mycket ofta, att stockningar uppstå, så att de trafikerande få vänta länge, innan de kunna komma över. Det är givet, att detta väcker starkt missnöje, ty vi norrlänningar vilja också komma fram liksom andra människor.

Men det är inte bara detta. Det är vid många tillfällen också förenat med stora risker och livsfara att taga sig över på dessa platser. På hösten, när färjorna lägga upp och isen ännu är svag och man kör fram där inte bara med automobiler utan även med stora bussar, kunna olyckor lätt inträffa, och det har inträffat olyckor. När jag på höstarna och vårarna rest t. ex. i lappmarkerna och nödgats fara över älvar, har jag för min del alltid känt mig ganska kuslig till mods, därför att man aldrig vetat säkert, om man skulle komma med livet över till andra stranden. Numera ha dock broar i ganska stor utsträckning kommit till, och därigenom ha förbindelserna i hög grad förbättrats, men ännu återstå åtminstone några platser, där man får nöja sig med färjor.

Detta är särskilt olägligt på de stora genomfartsvägarna med stark trafik. Utefter den långa och gamla kustlandsvägen borde åtminstone broar finnas vid alla övergångar, men även på denna väg fattas i varje fall på ett par mycket starkt trafikerade platser broar, däribland vid övergången över Lule älv vid Luleå.

Motionärerna ha därför ansett det högst önskvärt, att ett något större anslag än det Kungl. Maj:t föreslagit beviljades, varigenom utsikt funnes, att det trängande behovet av de mest nödvändiga broarna utan alltför stor tidsutdräkt kunde tillgodoses. Även om ett anslag av 3 miljoner beviljades, finge man vänta rätt länge, innan dessa stora och dyrbara företag kunde utföras, men man skulle i alla fall föras ett steg närmare målet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också hemställt till Kungl. Maj:t om utverkande av riksdagens bemyndigande för Kungl. Maj:t att från och med budgetåret 1935/1936 under löpande budgetår av landsbygdens utjämningsandel av automobilskattemedel bevilja bidrag till ombyggnad, förstärkning eller nybyggnad av broar intill ett belopp av 3 miljoner kronor. Det förefaller alltså, som om det inte borde finnas något hinder för att anslaget sattes till detta belopp. Jag vill i varje fall rikta en vädjan till regeringen och särskilt till kommunikationsministern, som jag ser här närvarande, att ägna denna för oss norrlänningar så högst brännande och viktiga fråga sin uppmärksamhet och sitt beaktande.

Jag vet mycket väl, att det inte tjänar någonting till att yrka bifall till motionerna, men för att rädda min själ, yrkar jag i alla fall bifall till framställningar om 3 miljoner kronors anslag på denna punkt.

Herr Lindhagen: Herr talman! Jag har väckt en motion om att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t begära initiativ dels för byggande redan nu av en landsvägsbro i stället för färjförbindelse över Svinesund, dels ock för denna bros anläggning så, att den, när tiden är inne, kan sammanlänkas även till en järnvägsbro för den sedan länge diskuterade kontinentalbanan med sammanknytning omsider av de båda rikenas statsbanor. Utskottet har förklarat, att Svinesundsfrågan är en aktuell fråga, men att den är under utredning såvitt landsvägsbron angår. Då får väl anses, att därmed menas, att det eventuellt också toges under övervägande i detta sammanhang att bygga den så, att den kan passa till järnvägsbro. Utskottet har därför inte avstyrkt motionen. Det har såsom ock sagts mig velat obetingat hålla frågorna öppna. Utskottets hemställan har sålunda blivit, att motionen måtte anses besvarad med vad utskottet anfört.

Anslag till brobyggnader. (Forts.)

Jag är nöjd med detta uttalande, herr talman, om sakens aktualitet och angelägenheten, att den hålles öppen, och har intet yrkande att göra.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Med anledning av biskop Bergqvists anförande ber jag att få framhålla, att det ju är riktigt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hos regeringen begärt 3 miljoner kronor och att Kungl. Maj:t begränsat detta anslag till blott 2 miljoner, ett belopp som utskottet också tillstyrkt. Om jag fattade den ärade talaren rätt, tog han, då han motiverade den anslagshöjning han förordade, sikte på en speciell brobyggnad i närheten av den residensstad, där han bor. Jag vill härom säga, att det väl vore rätt ovanligt, om riksdagen, som till väg- och brobyggnadsändamål anvisar stora belopp under olika rubriker, nu ginge in för att taga sikte på att en höjning skulle äga rum under speciell anvisning på ett visst bro- eller vägbyggnadsföretag. Vad nu beträffar bron vid Luleå har jag just för en stund sedan fått veta, att länsstyrelsens beslut rörande denna brobyggnad har överklagats, varför det torde dröja någon tid, innan ett bygge kan sätta i gång.

Jag vill framhålla, att det är första gången som i huvudtiteln uppförts ett särskilt anslag för brobyggnader utöver de allmänna väg- och brobyggnadsanslagen. Redan detta att man vid sidan av de stora anslagen ställt 2 miljoner kronor till förfogande speciellt för brobyggnader, är ett mycket stort tillmötesgående av dessa önskemål. Utskottet har icke ansett sig kunna gå längre än vad Kungl. Maj:t föreslagit i det avseendet.

Beträffande den av herr Lindhagen väckta motionen rörande förbindelserna över Svinesund, förhåller det sig på det sättet, att Kungl. Maj:t i beslut föregående år har uppdragit åt en person, nämligen nuvarande riksmarskalken von Sydow, att verkställa utredning och inkomma med förslag rörande ordnandet av dessa förhållanden. Utskottet har varit mycket välvilligt emot motionärens önskningsar, och jag delar motionärens uppfattning i det avseendet, att det bör ordnas så, att en ordentlig trafikled kan komma till stånd över Svinesund.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Bergqvist: Herr Johansson förmenade, att jag i mitt yttrande tog uteslutande hänsyn till en enda bro, som är ett önskemål, nämligen den över Lule älv vid Luleå. Jag vill fästa uppmärksamheten på att jag nämnde den endast såsom ett exempel. Jag sade, att den stora kustlandsvägen borde vara försedd med broar vid alla övergångar, och jag nämnde Luleå som ett exempel; men i motionen nämnes också ett annat exempel, nämligen övergången vid Sandö i Västernorrlands län, där samma behov föreligger.

Det är klart, att ju mindre anslag, som beviljas, desto längre dröjer det, innan dessa trängande behov kunna tillgodoses, och för att möjliggöra, att det åtminstone inom rimlig tid kunde bli något gjort åt dessa så högst nödvändiga brobyggnader, ha motionärerna ansett, att man kunde begära åtminstone en miljons förhöjning av det belopp Kungl. Maj:t föreslagit, d. v. s. samma summa som också väg- och vattenbyggnadsstyrelsen satt i fråga.

Herr Lindhagen: Jag är glad över det uttalande till förmån för Svinesundsfrågan, som gjordes av statsutskottets talesman. I motionen har jag sökt lämna en fullständig utredning, om hur denna sak ligger till. Jag har trott, att tillgången till en sådan utredning också kan ha sin betydelse, vilket också visat sig på olika sätt.

Anslag till brobyggnader. (Forts.)

Herr **Hansén**: Herr talman! Med tanke på den stora arbetslöshet som alltjämt trycker vårt folk, är det för mig förvånande, att Kungl. Maj:t vid sökandet efter arbetstillfällen förbigått ett område, som i bästa mening är produktivt, nämligen byggandet av broar i större omfattning. Det kan knappast göras gällande, att de vägbyggnader, som i stor utsträckning utförts och alltjämt utföras, äro nödvändigare eller mera trängande än byggandet av ordentliga broar över våra älvar. Statsutskottets ärade talesman påtalade det förhållandet, att motionärerna anfört exempel på broar, som borde komma till utförande, bl. a. en bro över Lule älv. Jag finner det tvärtom alldeles naturligt, att man skall anföra exempel, ty det är ju på basis av de verkliga behoven, som varje anslag tillmätas, och man kan ju inte riktigare och bättre argumentera för en sak än att påpeka de konkreta fall, som äro förhanden. Det är ju det som gjorts, och herr Bergqvist har nyss sagt, att behovet av broar inte inskränker sig till Lule älv, utan han pekade även på en övergång i Västernorrlands län, där behovet likaledes anses trängande.

Det synes mig, att om Kungl. Maj:t beaktade nödvändigheten av dessa frågors lösning, skulle Kungl. Maj:t på ett synnerligen effektivt sätt motverka arbetslösheten. En brobyggnad är ju i viss utsträckning även en nyckelindustri, ty framställandet av det materiel, som åtgår för anläggande av broar, bereder i sin tur en hel del andra arbetstillfällen. Jag vågar därför uttala den förhoppningen, såväl med hänsyn till det trängande behovet av dessa frågors lösning som också till lämpligheten att utnyttja de arbetstillfällen, som äro möjliga att uppbringa, att Kungl. Maj:t till ett kommande år på ett bättre sätt måtte tillgodose dessa önskemål.

Herr **Carlsson, Carl**: Herr talman! Jag anser, att man i detta fall har anledning att vara Kungl. Maj:t tacksam för det initiativ, som tagits i denna fråga. Det är ju, som herr Johansson i Fredrikslund redan påpekat, första gången ett särskilt anslag begäres för brobyggnader. Jag håller före, att vad som sagts ifrån Norrlandsbanken, att brobyggnader äro minst lika viktiga som vägförbättringar, synnerligast då det gäller de norrländska länen, är alldeles riktigt. Nu är början gjord, och jag hoppas, att Kungl. Maj:t i fortsättningen skall beakta denna fråga, så att dessa anslag småningom kunna höjas. För dagen borde alla kunna vara nöjda med det förslag, som föreligger.

Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr **Johansson, Johan Bernhard**: Jag tror, att de ärade representanterna för Norrbottens län överdriva sin kritik mot utskottet, därför att det inte gått med på motionerna. Jag erinrar om, att anslag till brobyggnader utgå även av de allmänna väganlagen, på sätt tidigare alltid varit fallet. Den här föredragna punkten innebär en nyhet för i år, som ger en extra förmån åt just brobyggnadet, i det man av medlen tagit undan 2 miljoner kronor, som uteslutande och i första hand skola användas till brobyggnader. Det är därför inte uteslutet, att medel till brobyggnader i sammanhang med väganläggningar på vanligt sätt såsom tidigare kunna anvisas från andra anslag.

Herr **Asplund**: Jag vill påpeka, att kustlandsvägen genom över Norrland spelar en mycket stor roll som ersättare för den kustjärnväg, som under många år mycket allvarligt har dryftats. Byggandet av en sådan har i sin tur motiverats med att norra stambanan, när den byggdes på 1890-talet, drogs långt ifrån kusten av försvarshänsyn. Den skulle icke vara så utsatt för anfall ifrån sjön. Nu ser det tack vare motorismens utveckling ut som om man skulle

Anslag till brobyggnader. (Forts.)

kunna slippa ifrån byggandet av en kustjärnväg. Stora summor ha lagts ned på förbättring av kustlandsvägen genom Västerbotten och Norrbotten, för att den skulle kunna på ett tillfredsställande sätt förmedla den trafik, som förekommer i de tätast bebyggda delarna av övre Norrland. Då nu trafiktätheten på denna landsväg alltmera ökas, är det till stort men, att trafiken oupphörligen måste avbrytas vid de större älvarna, där långa köer bildas av både långväga biltrafikanter och trafikanter från den bygd, som ligger i närheten av kuststäderna. De senare måste ju snart sagt dagligen resa in till städerna för att där avsätta sina lanbruksprodukter och köpa sina förnödenheter. Stora värden gå tillspillo genom de dröjsmål på ofta flera timmar, som uppstå på grund av saknaden av broar.

Det hade inte alls varit för mycket med hänsyn till den stora ökning av bilskattemedel, som har inträtt, att man justerat Kungl. Maj:ts nedprutning av det begärda anslaget på denna punkt till det belopp, som begäres i motionerna. Det är ju i främsta rummet de, som betala automobilskattemedlen, som skulle ha nytta av att icke behöva förslösa flera timmar vid flodövergångarna.

Jag anhåller liksom biskop Bergqvist, att få yrka bifall till den reservation, som är fogad till utskottsutlåtandet.

Herr Tjällgren: Jag skulle egentligen hava instämt i det yttrande, som först hölls här av biskop Bergqvist. Men då jag inte kom att göra detta, skall jag be att få tillkännagiva, att jag, om det blir votering, då kommer att rösta för det yrkande, som han framställde.

I anledning av vad herr Johansson i Fredrikslund yttrade, att man ju fick anslag till broar även på annat sätt, skulle jag bara vilja säga, att det där är riktigt. Men det är ju på det sättet, herr Johansson, att så är förhållandet, när en bro ingår som ett led i ett vägföretag; och så är det ju särskilt i detta fall i Norrland. Jag tror, att det vore berättigat, man finge litet extra anslag för byggande av broar där uppe.

Medan jag sålunda har ordet, kan jag inte underlåta att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra en vördsam hemställan, att herr statsrådet måtte med intresse följa frågan om byggandet av en bro över Ängermanälven vid Sandö och att han såvitt möjligt vidtar åtgärder för att det inte skall dröja allt för länge, innan anslag till denna bro beviljas.

Herr Sandström: Herr talman! Jag ber att få framhålla ett par synpunkter, som i förevarande ärende torde vara förtjänta att beaktas.

Förhållandet är, att vintertrafikproblemet under senare år kommit i ett annat läge än tidigare. Förut var det så, att när isen på höstarna lade sig, blev det förträffliga vägar över sjöar och andra vattendrag. Isen lade sig i allmänhet ganska tidigt på höstarna, och i övre Norrland hade man en obehindrad vintertrafik under sex månader av året eller därutöver.

Nu äro ju förhållandena helt och hållet annorlunda. På grund av den klimatförbättring, som har inträffat under de senare åren, lägga sig isarna först ganska långt fram på hösten, kanske ofta nog inte förrän fram emot nyår. Vidare inverkar den utomordentligt tunga trafik, som numera förekommer i form av lastautomobiler och överfyllda omnibusar på det sättet, att det ofta uppstår sprickor i isen, som göra trafiken osäker även under den tid av året, då isarna äro starka.

Den förste ärade talaren har också med rätta framhållit, att det nu för tiden är förenat med stora riskmoment att fara över isarna i de norrländska älvsvidderna med den tunga trafik, som där för närvarande råder. Olyckstillbud hava

Anslag till brobyggnader. (Forts.)
 flera gånger yppat sig, och endera dagen inträffar väl en katastrof, som kommer att uppröra oss alla i våra bygder.

På grund av dessa förhållanden har behovet av broar över de stora vattendragen blivit betydligt större än någonsin förut. Detta är givetvis en omständighet, som mycket starkt talar för den motion, vilken också jag har biträtt. Jag ber nu att även för min del få yrka bifall till den vid utskottets utlåtande i denna punkt fogade reservationen.

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

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 12, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten avgivna reservationen.

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

Punkterna 13—29.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 30.

Lades till handlingarna.

Punkterna 31—33.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 34.

Lades till handlingarna.

Punkterna 35—39.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 40.

Lades till handlingarna.

Punkterna 41—45.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 46.

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 50,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel.

Anslag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

I en inom andra kammaren av herr *A. Olsson* i Mora m. fl. väckt motion, nr 274, hade hemställts, att riksdagen med avböjande av Kungl. Maj:ts förslag måtte till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 10,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten på återropade grunder hemställt, att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å den av herr *Olsson* i Mora m. fl. väckta motionen II: 274 måtte till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 50,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel.

Reservation hade anförts av, utom annan, herrar *Holmgren*, *Persson* i Falla och *Andersson* i Ovanmyra, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och den av herr *Olsson* i Mora m. fl. väckta motionen II: 274 måtte till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 30,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel.

Herr Henriksson: Vid den punkt, som nu behandlas, har Kungl. Maj:t begärt 50,000 kronor till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, och utskottet har ju också gått med på detta belopp.

För min del anser jag, att det är ett alldeles för högt belopp att börja med. För såvitt jag inte är fel underrättad, skulle det vara första året, som denna förening skulle komma i gång. Det är ett så avsevärt belopp; och vi hava på flera ställen gjort nedprutning på anslag till kanske lika nyttiga föreningar, som ha existerat under många år, t. ex. brandskyddsföreningen, som också omfattar hela landet.

Till denna punkt är fogad en reservation, och i en motion har föreslagits, att beloppet endast skulle utgöra 10,000 kronor. Jag är närmast böjd för att det borde vara detta sistnämnda belopp till en förening, som skall börja sin verksamhet. Man vill ju alltid först se, vad föreningen kan åstadkomma, innan man beviljar ett så pass högt anslag, som Kungl. Maj:t föreslagit.

Då reservationen avser ett belopp av 30,000 kronor och jag anser, att detta belopp är mer än tillräckligt, innan föreningen har visat, vad den kan åstadkomma, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Andersson*, *Elof*, och herr *Bjurström*.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Det kan ju förefalla, som om det anslag på 50,000 kronor, som har begärts till denna verksamhet, kan anses vara väl högt i betraktande av att det är första gången, anslag begäres till detta ändamål.

Emellertid vill jag då först förutskicka, att anslaget utgår av automobilskattemedel, och att denna verksamhet borde ha kommit i fråga långt tidigare. Främjandet av trafiksäkerheten torde numera vara ett oerhört viktigt problem på väg- och kommunikationsväsendets område. Den statistik, som utskottet

Anslag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. (Forts.)
har inhämtat i fråga om olyckor och dödsfall, visar att olyckornas antal har stegrats högst betydligt. Det är ju, såsom vi alla veta, många människor, som även bli invalider för livet genom dessa olika slag av trafikolyckor.

Nu har genom initiativ från vederbörande departementschef bildats en organisation med namnet Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. I spetsen för denna förening står överståhållaren i Stockholm och åtskilliga andra, representerande myndigheter av olika slag, samt enskilda personer. Man har vid organiserandet fått en skicklig organisatör att handha denna verksamhet, och den måste bli ganska omfattande. Denna förening skall ju vara verksam över hela landet. Det är på många olika vägar, som föreningen har tänkt att arbeta.

Jag har här i min hand det program för föreningens verksamhet, som den person, som var inkallad till utskottet, avlämnade och som utvisade och övertygade mig och utskottet om att föreningen ämnar taga sin uppgift på fullt allvar för att bidra till att bringa reda på detta område. Det är på många olika vägar, som föreningen kommer att arbeta. Det är med hjälp och med förmedling av pressen, radio, filmen, vägledande skrifter och affischer och upplysning i skolorna bland skolungdomen och på många andra sätt. Föreningen har ju, såsom jag nämnde, startats som en enskild förening. Men det är klart, att föreningen genom det sätt, varpå den organiserats, bör få, och detta med rätta, en stor auktoritet och bli den sammanhållande länken för dessa på olika områden redan tidigare arbetande, men splittrade krafter. Föreningen har hittills arbetat med medlemsavgifter. En kassarapport från den 2 februari i år utvisar, att det endast under 1934 influtit medlemsavgifter med 2,340 kronor och under 1935 med 2,066 kronor 68 öre eller tillsammans 4,406 kronor 68 öre. Var och en förstår, att med ett så stort och omfattande program förslå inte dessa medel långt.

Jag vill säga, att för egen del var jag först inom utskottet inne på den linjen, att man skulle bevilja anslaget såsom ett organisationsanslag, eftersom det var första gången. Men då det ju i realiteten blir detsamma, har jag för min del biträtt, att anslaget får tagas under den form, som har skett. Det blir ju möjligheter att till en kommande riksdag, efter då inhämtade upplysningar om verksamheten, justera anslaget i den riktning, som då kan befinnas vara lämplig.

Men jag vill understryka — och det är detta, som enligt min mening talar för, utom de starka sakskaLEN, att någonting göres på detta område — att det gäller att mobilisera alla intresserade och verksamma krafter för den sak, som man här avser att främja, nämligen trafiksäkerheten och trafikulturen. Jag vill såsom ett motiv för anslagsbeloppet anföra, att det gäller hela landet, föreningens verksamhet skall sålunda omspänna hela landet, och att anslaget och organisationen redan borde ha kommit till stånd för åtskilliga år sedan, så att föreningen hade hunnit utföra åtskilligt av det arbete, som förestår.

Utskottet har ansett, att föreningen både med hänsyn till sitt syfte och sin organisation är förtjänt av det handtag, som utskottet på Kungl. Maj:ts förslag här vill ge densamma, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr *Nilsson, Johan*, i Malmö.

Herr Henriksson: Det är ju trevligt, att herr Johansson i Fredrikslund har en så välvilligt hög tanke om denna förening, och jag behöver ju inte ha en mindre hög tanke om densamma. Men jag tycker i varje fall, att det är ännu bättre att få ett bevis för, hur långt den kan nå med de anslagna medlen. Då anser jag verkligen, att det inte är orimligt, att man börjar med 30,000 kronor.

Anslag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. (Forts.)

Om föreningen visar sig vara sådan, som herr Johansson här har sagt, är det bättre att nästa år höja anslaget. Skulle däremot motsatsen visa sig, är det bättre, att man inte kommit allt för högt i år.

Jag ber därför, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande.

Efter härmed slutad överläggning gjorde herr talmannen enligt de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Holmgren m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 6 punkten 46, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Holmgren m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

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

Punkterna 47—49.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 50.

Lades till handlingarna.

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

nr 227, angående prisreglerande åtgärder på jordbrukets område; och

nr 228, med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 2 mars 1934 med ytterligare tillägg till gällande tulltaxa.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 66, i anledning av Kungl. Maj:ts dels under riksstatens åttonde huvudtitel, punkterna 66—106, dels ock i proposition, nr 142, gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1935/1936 till universiteten, den medicinska undervisningen m. m.

Punkterna 1 och 2.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Anslag till
Uppsala
universitet.

Punkten 3.

Under punkten 68 av åttonde huvudtiteln i innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

- dels godkänna av departementschefen förordad personalförteckning för vissa tjänstemän vid Uppsala universitets samlingar och inrättningar m. m.;
- dels fastställa av departementschefen förordad avlöningsstat för Uppsala universitet att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1935/1936;
- dels ock till Uppsala universitet: Avlöningar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett förslagsanslag av 1,509,400 kronor.

Vidare hade Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 22 februari 1935 dagtecknad proposition, nr 142, angående förändring av professuren i paleontologi och historisk geologi vid universitetet i Uppsala m. m., under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över ecklesiastikärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen att — under förutsättning att professorn i paleontologi och historisk geologi vid universitetet i Uppsala E. H. O. Stensiö bleve utnämnd och förordnad att från och med den 1 juli 1935 vara professor och föreståndare för naturhistoriska riksmuseets paleozoologiska avdelning — utom annat, besluta att i avlöningsstater för nämnda universitet under A. Avlöningsstat för professorer m. fl. i stället för nyssberörda professur i paleontologi och historisk geologi uppföra en professorsbefattning i geologi, särskilt historisk geologi, med avlöning lika med vad som tillkomme universitetsprofessor.

Utskottet hade i den nu förevarande punkten av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag,

- a) godkänna under punkten införd personalförteckning för vissa tjänstemän vid Uppsala universitets samlingar och inrättningar m. m.;
- b) — under förutsättning att professorn i paleontologi och historisk geologi vid universitetet i Uppsala E. H. O. Stensiö bleve utnämnd och förordnad att från och med den 1 juli 1935 vara professor och föreståndare för naturhistoriska riksmuseets paleozoologiska avdelning — besluta, att i avlöningsstater för nämnda universitet under A. Avlöningsstat för professorer m. fl. i stället för nyssberörda professur i paleontologi och historisk geologi uppföra en professorsbefattning i geologi, särskilt historisk geologi, med avlöning lika med vad som tillkomme universitetsprofessor;
- c) fastställa under punkten införd avlöningsstat för Uppsala universitet att tillämpas tillsvidare från och med budgetåret 1935/1936;
- d) till Uppsala universitet: Avlöningar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett förslagsanslag av 1,509,400 kronor.

Under ovannämnda punkt 68 av åttonde huvudtiteln hade förslag framlagts om anställande vid universiteten i Uppsala och Lund av lektorer i svenska språket.

I den av departementschefen förordade avlöningsstaten fanns under A intagen en avlöningsstat för professorer m. fl., vartill voro fogade vissa anmärkningar, däribland en, nr 7, av följande lydelse:

7. Kungl. Maj:t äger att vidtaga de jämkningar i fråga om professorsbefattningarnas ämnesområden samt de ändringar i benämningen av lärostolarna, som med hänsyn till förändrade förhållanden kunna finnas påkallade.

Angående nu berörda frågor hade utskottet anfört:

»Utskottet inser önskvärdheten av att åtgärder vidtagas för åstadkommande av en förbättrad undervisning i svenska språket vid våra högre läroanstalter.

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

En förutsättning härför finner utskottet i likhet med departementschefen vara, att såväl modersmålslärarna som övriga lärare vid de högre skolorna och seminarierna erhålla en förbättrad undervisning i muntlig och skriftlig framställningskonst. För ernäendet av en dylik förbättrad undervisning kunna givetvis olika vägar vara tänkbara. Utskottet har icke velat motsätta sig, att ett försök nu anordnas enligt de av departementschefen uppdragna riktlinjerna, varigenom i vart fall vissa erfarenheter torde stå att vinna. Med hänsyn härtill finner sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Utskottet förutsätter härvid att — såsom statskontoret tillstyrkt — förordnanden å de ifrågasatta lektorstjänsterna meddelas endast för en begränsad tid, tre år, samt att, därest fortsatt anslag för ändamålet för tid efter utgången av sagda period skulle äskas av riksdagen, ett dylikt anslagsäskande åtföljes av redogörelse för de erfarenheter, som under den gångna tiden kunnat göras.

Den av departementschefen ifrågasatta rätten för Kungl. Maj:t att göra de jämkningar i fråga om professurernas och andra lärarbefattningars ämnesområden och därav föranledda ändringar i dessas benämning, som kunna finnas påkallade, finner sig utskottet icke kunna tillstyrka. Utskottet har givetvis intet att erinra mot att jämkningar av här förevarande art vidtagas, exempelvis på sätt under punkt 75 i årets åttonde huvudtitel föreslagits beträffande en professur vid Lunds universitet. Men utskottet kan icke finna, att det icke skall vara möjligt att låta anstå med vidtagandet av dylika jämkningar i de av riksdagen fastställda staterna för universiteten under den jämförelsevis korta tid, som kan förflyta, innan uppkommande fråga av här förevarande art kan underställas närmast sammanträdande riksdags prövning. Med hänsyn härtill hemställer utskottet, att den i avlöningsstaten för Uppsala universitet vid A. Avlöningsstater för professorer m. fl. fogade Anmärkning 7. må utgå.»

Enligt en vid punkten avgiven reservation hade herrar *Olof Olsson, Nilsson* i Gränebo, *Oscar Olsson, Gustafsson* i Benestad, *Strindlund, Svensson* i Grönvik, *Weijne* och *Danielsson* ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag,

- a) — — — (lika med utskottets förslag);
- b) — — — (lika med utskottets förslag);
- c) fastställa i reservationen införd avlöningsstat för Uppsala universitet att tillämpas tillsvidare från och med budgetåret 1935/1936;
- d) till Uppsala universitet: Avlöningar för budgetåret 1935/1936 anvisa ett förslagsanslag av 1,498,200 kronor.

I den av reservanterna förordade motiveringen hade bland annat anförts, att utskottet funnit sig böra avstyrka Kungl. Maj:ts förslag om anställande vid universiteten i Uppsala och Lund av lektorer i svenska språket, men att utskottet ville understryka önskvärheten av att möjligheterna för en lösning av här förevarande fråga enligt vissa av utskottet antydda riktlinjer undersöktes.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Den fråga, som vi under denna punkt tvistat om inom utskottet — en tvist som tagit sig uttryck i en reservation — gäller, huruvida man skall inrätta två nya tjänster, d. v. s. närmare bestämt anslå 22,400 kronor till tvenne universitetslektorer, eller om man, såsom reservanterna vilja, skall dröja något med detta. Vi reservanter ha egent-

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

ligen ingenting emot dessa universitetslektorat, för den händelse de visa sig behöfliga, men vi anse, att detta ärende bör tagas under förnyad omprövning i ett större sammanhang, eftersom vi för vår del finna, att den föreliggande utredningen är väl ensidig.

Man har kommit underfund med, att det till och med för universitetsbildat folk i vårt land visat sig vara lite krångligt, när det gäller den muntliga eller skriftliga behandlingen av det svenska språket, och man har därför gått till Kungl. Maj:t och begärt att få de där bristerna på ett eller annat sätt avhjälpas. Närmast är det en liten grupp lektorer, som ha petitionerat hos Kungl. Maj:t. De ha den uppfattningen, att man skulle kunna hjälpa upp saken ganska bra, för den händelse man sörjde för att våra modersmåls lärare finge en bättre förberedelse, än de ha för närvarande. Men dessa lektorer äro inte ensamma. Föreningen nordiska filologer exempelvis har gått direkt till eklestistikministern med en framställning i ungefär enahanda syfte, och svenska akademien, som har hörts över framställningen, delar petitionärernas mening. Men det förslag, som föreligger och som har framlagts från eklestistikdepartementet, är uppgjort av samtliga svenska professorer i nordiska språk och svenska språket. Man måste sålunda säga, att inom de kretsar, där man har speciellt intresse för det svenska språkets behandling, har man en bestämd önskan, att någonting göres i denna riktning. Jag vet ju, att det har förefallit en del människor som en kuriositet, att man inom utskottet har mött denna opposition. Jag skulle till och med vilja tro, att kammarens ledamöter under diskussionens lopp få höra av en eller annan, att han absolut inte kan begripa det hela, utan att det för honom verkar rätt oförståeligt.

Nu är det, såsom jag sagt, på det viset, att reservanterna inte ställa sig som opponenter mot saken i och för sig. De ha precis samma intresse för det svenska språkets rykt och ans som någonsin utskottsmajoritetens ledamöter. Men vi ha den uppfattningen, att det inte är alldeles säkert, att saken är avhjälpd genom dessa två universitetslektorer. Reservanterna våga t. o. m. tro, att målet kan nås lika bra på en annan väg och med mindre kostnader. Det är ju nämligen så, att vår kulturbudget inte är på något sätt övergödd av pekuniära tilldelningar. Det är snarare så, att det ena kravet efter det andra — det ena ofta värdefullare än det andra — anmäler sig, utan att vi inom statsutskottet egentligen kunna göra någonting däråt av det enkla skälet, att vi inom utskottet — i varje fall på den avdelning, där kulturbudgeten behandlas — inte kunna sitta och räkna med 10,000-tals kronor utan i stället med 100-tals kronor. Jag kan ju mycket väl bekänna, att vi måste snåla rätt bra och att vi inte alls anse, att det hela är så trevligt; snarare vantrivas vi. Under sådana omständigheter tycker man, att det inte är alldeles rimligt, att man kastar bort 22,400 kronor under tre års tid till utgifter, som i grund och botten kunna vara omtvistade.

För övrigt vill jag säga, att frågan om det svenska språkets muntliga och skriftliga behandling på ett mera förnämligt sätt är ingenting nytt. Den har visserligen aktualiserats speciellt genom det, som förekommer under denna punkt, men 1927 sysselsatte vi oss rätt utförligt med saken — så pass utförligt, att det satte spår efter sig i 1928 års skolstadga. Där föreskrevs nämligen, att våra lärjungar skulle övas mera i den sammanhängande framställningskonsten. Och när det exempelvis på gymnasiet gällde att redogöra för vad man i det så kallade enskilda arbetet hade hunnit med, skulle detta ske antingen genom en muntlig framställning i saken eller också genom en skriftlig redogörelse. Frågan är således sedan flera år tillbaka en genuin skolfråga. Och det är naturligtvis så, att det måste vara en skolfråga, ty någon vidare väg hinner man just inte, för den händelse inte skolan tager upp saken. Men

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

man kan ju förstå av vad som förekommit, att man tycker, att de nuvarande bestämmelserna just inte ha haft någon synnerligen kraftig verkan, och man drar den slutsatsen, att det kanhända beror därpå, att våra modersmållärare inte äro riktigt förberedda för sitt arbete. Det är klart, att det är nödvändigt att våra modersmållärare få den förberedelse de behöva för att på den punkten kunna göra ett gott arbete. Men för mig personligen står det också klart, att den saken, hur man skall kunna lära gymnasister eller andra att skriftligen och muntligen väl uttrycka sig, inte är någon akademisk fråga utan en rent praktisk fråga. Ingen blir en god simmare eller fäktare, därigenom att han sitter och hör på föreläsningar; det kan han endast bli genom praktiska övningar. Och ingen blir heller en god lärare i den här konsten, för den händelse utbildningen inte sker genom samarbete med lärjungarna. Alla de vinkar och råd och alla de färdigheter, som han behöver för att kunna göra ett gott arbete, alla dessa ting skola meddelas honom under det år han avslutar sin utrustning genom den praktiska utbildningen; det så att säga »biter» bättre då, eftersom det omedelbart kan kontrolleras, hur utslaget faller. Det är följaktligen efter mitt förmenande mera nytta med ett sådant förfaringssätt.

Detta har egentligen också beaktats långt tidigare än vi inom statsutskottet hade att syssla med saken, ty det beaktades redan år 1917 i den provårsstadga, som då utfärdades och som förresten ännu gäller. Där föreskrevs det nämligen, att dessa lärarkandidater skulle genomgå en kurs dels i talteknik, dels också i den muntliga framställningskonsten. Men vad ska dessa lektorer, som det här är tal om, egentligen göra? Jo, de ska ge en kurs i nysvensk stilistik. Men vad är nysvensk stilistik för någonting? Jo, det är ingenting annat än en kurs i muntlig och skriftlig framställningskonst, d. v. s. precis detsamma som provåret redan har tagit upp. Och i grund och botten finns det inte något bättre bevis för att reservanterna i det stycket äro på den rätta vägen, än just den omständigheten, att dessa lektorer ingenting annat ska göra än just sådant som man redan har en början till inom provåret. Men frågan om provåret ligger under utredning. Vi ha visserligen fått ett kommittébetänkande, men för övrigt vilar den frågan, skulle jag tro, i skolöverstyrelsen. Under sådana omständigheter tycker jag för min del och reservanterna med mig, att det är rimligt och riktigt, att man tar upp utredningen om provåret och fullföljer den och att man försöker sätta in det nya, som kommit till, i det rätta sammanhanget och söker pröva, huruvida vad som nu föreslås kan tagas upp i en eller annan del inom provåret eller — för den händelse man inte kan detta — man då söker andra utvägar och eventuellt den, som här har föreslagits.

Det är också en annan omständighet, som gör, att reservanterna tyckt, att en ny omprövning bör äga rum, och det är de ekonomiska förhållandena. Vi se av propositionen, att dessa båda lektorat skulle kosta tillsammans 22,400 kronor, d. v. s. 11,200 kronor per lektorat. Hur skulle nu denna lektorstjänstgöring se ut? I normala fall, när en lektor tjänstgör på skolan, omfattar hans tjänstgöring ungefär en 750 à 800 timmar. I det skisserade utkast, som förekommer i handlingarna till den här punkten, får man veta, att man har tänkt sig, att en lektor i detta speciella stycke skulle ha en tjänstgöring på ungefär 170 timmar. För att få dessa 170 timmar att räcka för ett helt tjänsteår, har man måst späda ut dem på 29 veckor, d. v. s. 6 timmar i veckan eller en timme om dagen. Jag skulle tro, att man kan säga, att dessa timmar bli ganska dyra för staten och att det blir rätt släpiga timmar för de läraraspiranter, som ska deltaga i den här kursen. Jag håller därför med föreningen nordiska filologer, när den säger, att hellre än en lektor bör man ha olika kurser för specialister i de ämnen, som det här gäller. Jag tror det är både det mest praktiska och det billigaste.

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

Ja, herr talman, detta är ungefär i korthet — man har ju inte tid så här dags att mera breda ut — den helhetssyn, som man har på saken och det är på grund därav, herr talman, som jag ber att få yrka bifall till den av mig m. fl. vid punkten fogade reservationen.

Herr statsrådet **Engberg**: Andra kammaren har redan med mycket stor majoritet bifallit utskottets hemställan och alltså Kungl. Maj:ts förslag, och jag vågar redan från början uttala förhoppningen att även denna kammare skall fatta ett liknande beslut. Jag anser mig emellertid — närmast härtill föranledd av den föregående ärade talaren — böra med några ord redogöra för tankegången uti detta förslag.

Det har sedan lång tid varit ett önskemål på dagordningen att speciellt modersmålsundervisningen i våra läroverk och vid våra seminarier skulle förbättras. Det har med allt skäl varit ett önskemål att så skulle ske, ty i själva verket finns det intet utav skolans ämnen, som är så förtjänt av tillsyn, vård och ans som just modersmålet. Det ligger enligt sakens natur den enskilde närmast, det är för honom en arvedel, som han i vissa fall kanske förvaltar illa, i andra fall förkovrar och förvaltar väl, och det lider intet tvivel, att en målmedveten språkvård är en angelägenhet, som man utan överdrift kan räkna till de stora angelägenheterna i vår nations kulturarbete.

För läroverkens vidkommande är nu läget följande: Vi ha en rad av förträffliga modersmåls lärare. De ha fått sin utbildning som nordiska språkmän, som det brukar heta. I denna utbildning ingår en god utrustning i både lingvistiskt och filologiskt avseende, men, herr talman, det är ju för ingen fördolt, att den utbildning, som tar sikte på språkets behandling i tal och skrift, för det första inte föreligger vid universiteten och för det andra, i den mån den föreligger i provåret, är alldeles för otillräcklig för sitt ändamål. Jag har den uppfattningen, att en läroverkslärare överhuvud taget borde tvingas till att med den allra största omsorg behandla modersmålet. Tag, mina herrar, för att alltjämt tala om läroverkslärarna — tag en läroverkslärare i historia: vad betyder det inte för hans förmåga och hans möjlighet att kunna fångsla klassen, hans möjlighet att göra något utav sitt ämne, om han kan meddela lärjungarna sina insikter och lärdomar på ett sätt, som är formellt tillfredsställande?

Går jag så till modersmåls lärarna, som vi här i främsta rummet ha att taga sikte på, säger det sig självt, att det är en ofullgånge utbildning av en modersmåls lärare, när han bara har den teoretiska insikten, den teoretiska utrustningen, men saknar förmåga att ge sina lärjungar en föreställning om hur modersmålet skall talas, när det talas väl. Jag har den uppfattningen, att kravet på att modersmåls lärarna vid våra läroverk och våra seminarier skola ha en ordentlig utbildning i det, som här kallas nysvensk stilistik — den må vara skriftlig eller muntlig — är så naturligt, att jag närmast är förvånad över att man på allvar vill resa motstånd emot detsamma. Jag är också glad över den samstämmighet, som från olika hörda sakkunniga instanser nåtts i denna fråga. I sak är man här ense från svenska akademien, universitetskanslern och skolöverstyrelsen, och överallt har man vitsordat behovet av denna bättre utbildning i modersmålet.

Jag skulle också tro, att många här i kammaren, som tänkt tillbaka på sin skoltid, skola ge mig rätt, när jag säger, att det var mycket besynnerliga saker, som presterades av många av våra lärare, när det gällde modersmålet behandling. På den punkten stå vi kanske en smula efter en del andra folk, jag nämner t. ex. Frankrike. Där betraktas undervisningen i modersmålet som inte bara den förnämsta undervisningen utan som den, som är den verkliga

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

högtiden och festen uti skolan, när klassen under lärarens ordförandeskap och ledning diskuterar än det ena och än det andra ämnet, och där kritik övas på hur lärjungarna ha uttryckt sig. Vi behöva ha in i vår modersmålsundervisning här i landet något av samma levande intresse för det levande och talade språket och inte bara den teoretiska utbildning, som, med alla sina förtjänster, dock lämnar lärjungarna utan ledning på ett synnerligen viktigt område.

Hur skall man då tillgodose detta önskemål? Alla förklara sig ense om önskemålet, men det förefaller, som om striden skulle gälla vägarna att gå. Den föregående ärade talaren höll före, att saken bäst ordnades genom provårsläroverken. Jag är övertygad om, herr talman, att detta inte kan vara riktigt.

Om vi tänka på lärarna vid våra provårsläroverk, måste jag säga mig, att inte äro de speciellt utbildade för den här uppgiften att, när det gäller den nysvenska stilistiken o. s. v., vara utbildare. Det finns visserligen något, som heter kurs i talteknik, men det kan ju bero på en sinkadus, herr talman, huruvida föredömet, då det gäller diktion och talteknik överhuvud taget, är till finnandes hos dem, som handleda provårskandidaterna. Om man däremot tar sikte på universiteten, är det klart, att universitetens ordinarie lärare, professorer och docenter, inte heller äro rustade för denna uppgift. I allmänhet kan man säga, att det är ett undantag, att universitetslärarna ha utbildats såsom skolpedagoger. En och annan professor har varit ute vid läroverk som lektor, men det hör till undantagen. Gången är ju, att man går genom disputation till docentur och professur utan någon personlig kontakt med det pedagogiska livet, som detta leves i våra läroverk. När man därför i den här frågan har hävdadt, att denna undervisning skall kunna skötas av universitetens egna ordinarie lärare, de må vara professorer eller docenter, så tillåter jag mig att på den punkten ha en rakt motsatt mening. De äro inte rustade för den uppgiften och kunna vanligtvis inte vara rustade för den, ty universiteten äro och skola vara i första rummet forskningens centra i landet och inte pedagogiska anstalter i trängre mening. Har man därför en uppgift sådan denna, så tycker jag, att det är den naturligaste sak i världen att man försöker få de lämpliga männen där ute ifrån läraruppsättningen vid våra läroverk eller seminarier och försöker få fram två duktiga pedagoger, som på samma gång äro pedagoger och skickliga i modersmålets muntliga och skriftliga behandling. Har man gjort detta och därtill ställt som garanti, att det skall ha försökskaraktär — man siktar endast på tre år för att man skall gardera sig emot möjliga misstag — så synes mig allan rättfärdighet vara fylld. Jag tror, att det är lyckligt att det tages såsom ett försök. Överhuvud taget, herr talman, tror jag, att man på det pedagogiska området har varit alltför rädd för försök. Det är det nya och friska försöket på pedagogikens fält, som för oss framåt. det är de nya uppslagen, som kunna ge något, och jag tror därför, att ett försök av den här beskaffenheten, om det visar sig slå väl ut, har varit ett utomordentligt lyckligt försök, ty då kan man sedan fortsätta att få nödig utbildning av inte bara våra modersmållärare, utan av våra lärare överhuvud taget i modersmålets konst.

Jag hoppas därför, herr talman, att denna kammare liksom andra kammaren skall följa statsutskottets förslag.

Herr Pauli: Herr talman! Herr förste vice talmannen förutsade, att han under debatten skulle komma att få höra folk, som förvånade sig över den ståndpunkt, som han och övriga reservanter intagit, och jag har redan kunnat konstatera, att han i det fallet varit sannspädd. Jag skall bereda honom

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

glädjen att göra honom sannspådd ännu en gång. Jag vill nämligen också uttala min förvåning över det motstånd, som har rests på denna punkt, i synnerhet som herr förste vice talmannen förklarar, att han och övriga reservanter äro precis lika intresserade som utskottsmajoriteten av att befrämja en bättre modersmålsundervisning vid våra läroverk och en bättre utbildning i samma avseende av våra modersmåls lärare och övriga läroverkslärare. Han har endast velat sätta ett frågetecken för, huruvida man nu genast skall besluta sig för denna anordning, eller om man skall ta den under förnyat övervägande i samband med den pågående provårsutredningen.

Jag tycker, att vi från början skulle kunna alldeles avföra den statsfinansiella synpunkt, som herr förste vice talmannen försökte trycka en smula på. Det är väl dock inte så, att den summa, som det här är fråga om, verkligen skulle vara av så avskräckande natur, att man på den grunden kan vilja avslå en sak, som i övrigt kan visas ha mycket goda sidor. Det är inte så värst länge sedan — en timme kanske — vi här i kammaren beslutade att trots en del motstånd bevilja 20,000 kronor mer än vissa reservanter önskade åt en upplysningsverksamhet i fråga om trafiksäkerheten. Jag var själv med om att rösta för det större anslaget, trots att det rörde sig om en skillnad av 20,000 kronor. Jag tror, att när det gäller den förbättrade modersmålsundervisningen, behöver man inte heller falla i farstun, om jag får lov att använda ett sådant uttryck, för en summa av ungefär samma omfattning som den nyssnämnda.

Jag ber att få säga, att långt innan detta förslag kom fram på det sätt, som nu skett, har jag personligen sedan många år tillbaka haft det intrycket, att lärarutbildningen vid våra universitet skulle behöva läggas efter något mera praktiska linjer i vissa avseenden än för närvarande är fallet. När herr förste vice talmannen söker göra en åtskillnad mellan ett akademiskt sätt att taga på denna fråga och ett praktiskt sätt, så är den skillnaden i allra högsta grad en konstruktion. Vi kunna inte utan vidare förklara, att en kurs vid provåret är mera praktisk än en kurs vid universiteten. Det ena som det andra är ju ett led i utbildningen av dessa lärare, och det kan mycket väl tänkas, att det kan vara mera praktiskt att taga ett visst moment i utbildningen redan vid universiteten än att vänta med det till provåret.

Jag vill för övrigt passa på att i det sammanhanget rätta ett litet misstag, som herr förste vice talmannen gjorde sig skyldig till — helt säkert ofrivilligt — när han förklarade, att eftersom man vid provåret sedan länge haft en kurs i talteknik och muntlig framställningskonst och man nu föreslår, att dessa universitetslektorer i svenska skola ge en kurs i nysvensk stilistik, så skulle detta senare vara precis vad som redan finns vid provåret. Ett sådant påstående kan ju omöjligen vidhållas. Det har här redan flera gånger påpekats, att man vid provåret märkligt nog endast har en kurs i *muntlig* framställningskonst, och att det nu vid universiteten skulle gälla även en sådan i *skriftlig* framställningskonst. Skillnaden är påtaglig.

Så har det talats om, att denna kurs i nysvensk stilistik borde kunna anförtros åt någon av universitetens professorer eller docenter. Som bekant är detta, för att använda herr förste vice talmannens uttryckssätt, inte någon nyhet. Man har tvärtom en mycket gammal erfarenhet av dylika kurser i nysvensk stilistik, meddelade av docenter vid våra universitet, och jag har själv i min gröna ungdom genomgått en sådan kurs i samband med examen i nordiska språk. Jag har tittat efter i föreläsningsskatalogerna för innevarande termin hur det är ställt i det avseendet, och jag fann, att man i Lund just har en kurs i nysvensk stilistik, given av en yngre docent, medan man i Uppsala inte har någon sådan systematisk kurs utan endast handledning i

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

något som heter stilistiska frågor. Jag vill inte säga något ont om vare sig den kurs, som jag på min tid genomgick, eller de kurser, som för närvarande givas, och om vilkas beskaffenhet jag ju inte kan veta något. Men så mycket vill jag säga, att nog hade vi, som den gången sutto på skolbänkarna där i universitetet och hörde på den kursen, det bestämda intrycket, att det skulle ha varit en helt annan nytta med den, om kursgivaren hade haft bakom sig en större pedagogisk erfarenhet än den han kunnat förvärva såsom rent akademisk lärare. Det var något i hög grad teoretiskt över detta sysslande med de stilistiska frågorna, och man saknade just tillrättaläggandet för de praktiska behov, som en blivande modersmållärare har. Överhuvud taget vore det säkerligen nyttigt, om man kunde åstadkomma en starkare kontakt mellan universitetsundervisningen för blivande lärare och den erfarenhet och sakkunskap, som har förvärvats av lärare vid läroverken. Den kontakt i det avseendet, som här skulle skapas, är därför synnerligen välkommen.

För övrigt vill jag erinra om en parallell, som har dragits redan i den kungl. propositionen, nämligen den som ligger i att man sedan lång tid tillbaka vid universitetet har universitetslektorer i språk. Dessa äro ju icke lektorer i modersmålet utan i franska, tyska och engelska. Vi ha nämligen här i Sverige ansett oss böra skaffa oss pedagogiskt erfarna män ifrån dessa tre länder för att handleda studenterna i just det praktiska bruket av deras språk. De ha alltså ingenting med den rent vetenskapliga undervisningen att göra, de ha inte några forskningsuppgifter utan en rent praktisk handledningsuppgift. De lektorer i svenska, som nu föreslås, skulle fylla en uppgift av analogt slag. Var och en, som har studerat språk vid något av våra universitet, vet, att dessa universitetslektorat äro en verkligt gagnelig inrättning och att det helt enkelt inte skulle gå att ge en något så när tillfredsställande utbildning av språklärare vid universitetet, om dessa lektorer inte funnes. Man kan ju visserligen säga, att svenska språket är någonting, som vi känna till från barnsben, och att läget därför är litet annorlunda än då det gäller dessa främmande språk. Men det är nog tyvärr så, som herr statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet för ett ögonblick sedan betonade, att vi svenskar varken ha samma naturliga fallenhet eller spontana intresse för vårt eget språks form som vissa andra folk, herr statsrådet nämnde särskilt fransmännen. Det ligger nog i själva den svenska rasens anlag en viss hämning, en viss otymplighet när det gäller att uttrycka sig i tal och skrift, vilken behöver motarbetas och som motiverar en starkare träning.

Jag finner med andra ord, att motiveringen för det framlagda förslaget är sakligt så stark, att man på motståndarsidan måste ha något annat att komma med än dessa funderingar om huruvida man inte borde avvakta provårsutredningens avslutande, innan man ginge in för den här anordningen. Förslaget innebär i verkligheten inte alls något föregripande av provårsutredningen. Det gäller en fråga, som mycket väl kan lösas utan sammanhang med provåret och som, anser jag, bör lösas utan sammanhang med detta. Det är klart, att de lärarkandidater, som under sitt provår ha modersmålet bland sina ämnen, få en viss träning just under provåret, men man kan inte garantera, att det vid vart och ett av våra provårsläroverk finns en kapacitet av den storleksordning, som man tänkt sig att man skulle kunna skaffa som handledare vid de två universiteten. Det är alltså även ur den synpunkten mera praktiskt att förlägga undervisningen till universitetet. Men det tillkommer ytterligare en omständighet, nämligen den, att det inte bara är blivande modersmållärare, som kunna ha nytta av en sådan utbildning, utan många andra studerande vid universitetet — blivande journalister och andra

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

— kunna på detta sätt få tillfälle att erhålla en sådan utbildning, något som de inte skulle få, om utbildningen förlades inom provårsläroverkens murar.

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

Herr Olsson, Oscar: Herr talman! Jag skall genast ge herr Pauli rätt på den punkten, när han antydde, att de 22,400 kronorna i ökade statsutgifter inte kunna spela någon *avgörande* roll för beslutet i frågan. Det gäller ju i detta fall ett verkligt kulturbekymmer. När herr Pauli emellertid i sin iver ville bevisa för oss, att det egentligen inte är fråga om någon ny sorts lärare vid universiteten, ty det är alldeles samma förhållande med de föreslagna svenska lektorerna som med lektorerna i främmande språk, tror jag, att han gick litet för långt. Det är ju ändå så, att våra infödda svenska professorer och docenter i främmande språk av många anledningar inte äro så lämpliga att ge den undervisning i fråga om det främmande talspråket och skriftspråket på ett mera elementärt stadium som infödda tyskar, engelsmän och fransmän. Vi få väl ändå — trots de anmärkningar, som herr Pauli gjort — anse, att våra svenska studenter vid de svenska universiteten och högskolorna hava haft andra förutsättningar, för att komma över de mera elementära svårigheterna i fråga om svenska språkets skriftliga och muntliga behandling, än de ha i fråga om tyskans, engelskans eller franskans muntliga och skriftliga behandling. Våra professorer i nordiska språk äro dock infödda svenska män, och även ifrån den synpunkten torde man kunna säga, att de inte behöva i så hög grad som professorerna i främmande språk det stöd, som modersmålslektorerna skulle ge dem. Det är således verkligen fråga om inrättandet av nya, förut inte kända befatningar vid våra universitet, men, som jag antydde i början av mitt anförande, när det här är fråga om ett verkligt kulturbekymmer, som hyses på så många, vederhäftiga och inflytelserika håll, så skall naturligtvis den omständigheten inte behöva ställa några avgörande hinder i vägen för önskemålens uppfyllande.

Herrarna lägga säkerligen märke till, att det verkliga bekymret här praktiskt taget gäller de studentbildade, de människor här i landet, som tagit studentexamen, och man är bekymrad över att dessa äro så undermåliga i fråga om sitt modersmåls muntliga och skriftliga behandling, att här någonting måste göras just för den gruppen människor. Svenska akademien är bekymrad, en del av de lektorer, som yttrat sig, äro bekymrade, professorerna i nordiska språk äro bekymrade, och jag i min ringhet är ju också bekymrad.

Det är således ganska naturligt, att man söker efter anledningen till denna undermålighet i fråga om modersmålets skriftliga och muntliga behandling, som just är utmärkande för de människor här i landet, som nått så högt på bildningens väg, att de avlagt studentexamen, och då är det också ganska naturligt, att man gör som departementschefen, att man söker orsaken till undermåligheten hos lärarna på något sätt. Eftersom jag tillhör denna lärargrupp — låt vara att jag bara är dispenserad lektor i svenska — vågar jag naturligtvis inte på något sätt opponera mig emot att man gör det ganska rimliga antagandet, att det beror på svensklektorerna att det blir ett så pass undermåligt resultat av de ändå rätt många årens undervisning i svenska språket. Det kan jag således kanske inte komma ifrån.

Men det finns, logiskt sett, ett annat håll, åt vilket man kan lägga skulden för det dåliga resultatet i stället för att lägga den på utbildningen av lektorerna och de övriga modersmålslärarna vid läroverk och seminarier, nämligen det förhållandet att dessa modersmålslärare kunna vara kompetenta men att det, på grund av de metoder och det system, som användas just i vårt land,

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

är orimligt att förutsätta, att än så kompetenta lärare i modersmålet skola kunna åstadkomma bättre resultat än dem, vi nu här se. Är det männe inte på det sättet? Skolöverstyrelsen kan nog i sin utredning, som jag hoppas att herrarna ha läst, också ge anledning till trevliga stilistiska studier rörande vår utmärkta kanslissvenska. Den utredningen är mycket redig och klar och bra disponerad, och där finner man bland annat ett uttalande att man även i andra länder, i och med den offentliga debattens utbredning till allt vidare lager, har fått samma bekymmer som här i Sverige. Skolöverstyrelsen slutar emellertid, där den borde börja: Hur har man på andra håll försökt att komma åt den där undermåligheten i fråga om undervisningsresultatet? Jo, just så, som jag antydde, genom att gripa sig an med metoderna, med systemet för undervisningen och se efter, om inte detta kan rättas och rättas så, att det rent av blir glänsande resultat. Man har inte i första hand tänkt på möjligheten av undermålighet hos lärarna utan tänkt på de föräldrade undervisnings-system, som man sagt har fasthängt vid. Herr förste vice talmannen nämnde något om att den här saken var uppe i 1927 års skoldebatt, när det gällde det inre skolarbetet. Ja, det var den visst, och jag är mycket förvånad över att man har släppt den utvägen för att kasta sig in på ett annat experiment. Det hade varit ganska naturligt, att man hade fullföljt de tankar, som kommo till uttryck från alla håll i 1927 års debatt, när det gällde det inre arbetet i skolan, och det hade varit bättre än att nu börja med ett nytt experiment ut ifrån åtskilliga hypoteser, mot vilka dock berättigade invändningar kunna göras.

Man behöver förresten inte, tror jag, gå utanför landets gränser, då man vill finna litet erfarenhet i fråga om vad det här gäller. Jag skall utan vidare gå med på att den läroverksbildade delen av svenska folket, studenterna, praktiskt taget är ungefär lika valhänt nu som för en 20—30 år sedan, då det gäller modersmålets muntliga och skriftliga behandling, men, mina herrar, är det på samma sätt med den övriga delen av svenska folket? Ha herrarna ändå inte märkt, då det gäller dem, som inte haft förmånen av denna lektors-undervisning, att det ser ut som om man i dessa de breda lagren av svenska folket skulle ha kommit upp på en helt annan nivå i fråga om svenska språkets muntliga och skriftliga behandling — fast Gud skall veta, att det ännu inte är en tillfredsställande nivå! Men det är i alla fall en avsevärd skillnad, då man jämför de studentbildade med den övriga delen av svenska folket. Man kan se det här i kammaren på dem, som fått läroverksbildning, och dem, som icke fått det; man kan se det i den kommunala representationen, ty det är där rätt svårt att upptäcka, att de, som fått läroverksbildning, äro så mycket bättre i fråga om svenska språkets rykt och ans såväl i tal som skrift än de, som inte fått denna högre bildning. Man har observerat detta i den offentliga debatten, när t. ex. akademisk ungdom drabbat samman med ungdom från de socialdemokratiska ungdomsklubbarna, och man har blivit ganska förbluffad över att det, då det gällt det muntliga hanterandet av svenska språket, inte kunde sägas, att den studentbildade ungdomen stod på högre nivå än den andra. Det kanske inte vore så bakvänt att, i stället för att skicka dessa svensklärare till universitetslektorerna för att få ytterligare akademisk utbildning, skicka dem till dessa folkliga föreningar för att studera de metoder, som där användas för att nå så goda resultat. Och skolans män kanske på det sättet skulle komma underfund med att det finns andra, säkrare och bättre utvägar än fördjupade insikter i ortoepi, i fonetik, i talteknik och i nysvensk stilistik. Det vore ganska naturligt, om man då komme ifrån de synpunkterna in på vad förste vice talmannen talade om, i stället för att låta undervisningen fortgå samma vägar

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

som den nu går i läroverken med denna kriaskrivning, som för majoriteten av elever just inte är så värst munter eller intressant. Ännu mindre intressant är naturligtvis genomgången av de rättelser som gjorts med rött bläck o. s. v.! I stället för denna kriaskrivning på lek egentligen — fast inte någon rolig lek, för allt i världen, men inte heller något allvarligt arbete, strängt taget från elevernas sida — borde de få skriva någonting med mening i, som kunde intressera dem, och skriva mycket. Vore det inte ett sätt att få svenskans skriftliga behandling bättre tillgodosedd? Jag är säker på att de lärare, som finnas, utan att ytterligare ha tränats av universitetslektorer i svenska, kunde vara till mycket gott stöd i fråga om utbildningen av gymnasisterna, ifall den skriftliga träningen lades på det sättet.

I fråga om den muntliga framställningen hänvisade ecklesiastikministern till den erfarenhet, han själv och vi andra ha ifrån gymnasier. Ja, tänk på dessa diskussioner en timme var eller varannan termin, som anordnas under lärarens ledning och där eleverna skola *lätsa*, att de diskutera ett ämne. Hur i all världen skulle de få någon glädje av en sådan träning? Ifall de i stället ordnade upp saken på det sätt, som man gjort i franska och amerikanska skolor, skulle det bli annat av. I de amerikanska skolorna genomfördes för tjugu, trettio år sedan just på grund av de bekymmer, man där hyste beträffande den högre läroverksbildningen, liksom ecklesiastikministern och vi alla göra nu i Sverige, den principen, att man inte hade några skendiskussioner, utan man gjorde där, som man gör i folkrörelserna i Sverige: man anordnade allvarliga diskussioner mellan eleverna, som fingo förvandla klassen en timme varje vecka till en diskussionsklubb, då läraren sopades bort från katedern och en av lärjungarna intog hans plats som ordförande och läraren deltog i den allvarliga diskussionen med de andra och sedan efteråt kom med sina anvisningar. Detta är den praktiska metod, som vi efterlyste i 1927 års skolförslag.

När det gäller att göra modersmållärarna kompetenta för sin uppgift, så är det nog tämligen riktigt, att man, som vice talmannen gjorde och som även ecklesiastikministern var inne på, frågar sig: är det den vetenskapliga utbildningen, det brister i, eller är det den pedagogiska utbildningen, det brister i? Nu tycks man vara överens på båda hållen om att det är i den pedagogiska utbildningen. Hur ha vi det ordnat med lärareutbildningen för läroverken här i Sverige? Jo, den vetenskapliga utbildningen av lärarna försiggår vid universitetet, och den pedagogiska utbildningen försiggår under provåret. Gäller det således den pedagogiska utbildningen, ligger det väl ändå närmare till hands att anlita den vägen än den andra, då man skulle blanda in detta ämne i den rent akademiska undervisningen med den vetenskapliga utbildningen. Naturligtvis är jag inte blind för att ecklesiastikministern här kan ha ett framtidsprogram, och han fällde ett yttrande, som lät antyda det, nämligen att vid utbildningen av våra lärare överhuvud vore det nog bra, om man hade till hjälp praktiskt duktiga läroverkslärare i större utsträckning. Om han nu menar, som jag befarar, bara i fråga om modersmålet, då äro vi inte överens, men menar han det beträffande alla ämnen, tycker jag, att de vägarna äro synnerligen sympatiska. Jag är fullt överens med honom, om han vill ha lärareutbildningen förlagd till universitetet på sådant sätt, att där bli pedagogiska fakulteter direkt för lärareutbildningen, där vetenskapsmännen ha sina föreläsningar, då det gäller den vetenskapliga utbildningen, men duktiga universitetslektorer från provårsläroverken och folkskolorna ha hand om den praktiska utbildningen. Men det är en helt annan sak, herr talman, så den föreligger ju inte här. Är det på det sättet, att detta förslag skall vara en inledning till en sådan utveckling, då får jag säga, att då skulle jag inte ha så värst mycket emot ett experiment, som jag annars finner rätt meningslöst.

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

När ecklesiastikministern talade om att det bara var ett experiment på tre år, så undrar jag ändå, om det är någon här i kammaren, som tror på den saken. Det står visserligen, att denna anordning skall gälla för tre år, men varför skall den gälla för tre år? Därför att under dessa tre år skola erfarenheter inhämtas. Vad då för erfarenheter? Skall man efter tre år kunna ha något begrepp om huruvida de svenska studenterna, den svenska akademiska ungdomen, fått bättre grepp om svenska språkets rykt och ans i fråga om tal-språket? Det går minsann inte på tre år! Är det någon mening med detta experiment, få vi nog vara beredda på ett experiment, som sträcker sig över betydligt längre tid än tre år.

Jag får säga, att trots att saken, som vi sett, förts fram synnerligen kraftigt från den högre sakkunskapen på olika områden, vågar jag ändå just på grund av att det här gäller en skolfråga hålla på att det är betydligt klokare för kammaren att följa reservanternas än utskottets. Jag tror att genom en utredning, som just tar hänsyn i högre grad än man gjort till att det här gäller egentligen den pedagogiska och inte den vetenskapliga utbildningen, skall man komma till ett bättre förslag än det i dag av Kungl. Maj:t föreslagna.

Det är därför, herr talman, som jag yrkar bifall till reservationen.

Herr Trygger: Herr talman! Till förmån för utskottets förslag ha här anförts så starka skäl, att jag inte behöver tillägga någonting. Jag har på ett tidigare stadium behandlat ärendet, och jag har tillstyrkt det förslag, som här är framlagt. Jag vill nu endast säga några få ord.

Ifall man ej anordnar saken på det sätt, som nu är föreslaget, eller på något liknande sätt vid universiteten, är man hänvisad till att lägga in denna undervisning i provåret. Men jag undrar, om det inte skulle bli nödvändigt att förlänga provåret, om detta skulle bli resultatet. Således rent praktiskt sett tror jag icke att det duger att kasta in den undervisning, som här kräves, i provåret, utan att det blir en förlängning av detta, något som vore synnerligen olämpligt för dem som skola gå igenom detsamma.

Man kan ju alltid göra, som det är ifrågasatt i reservationen, nämligen anordna en kurs i nysvensk stilistik, som skulle omhändertagas av redan till universitetets förfogande stående lärarekrafter. Ja, det kan man visserligen göra, och då behövde ju inte provåret förlängas, men då blir det en annan olägenhet. Då förlorar man det som man velat vinna här, nämligen den sakkunskap i att ge denna undervisning, som dessa väl kvalificerade lärare vid läroverken, som skulle komma till universiteten, besitta. Man ville ju just få verkligt sakkunnigt folk, skolat i denna muntliga och skriftliga framställningskonst, men om man överlämnar undervisningen till universitetslärare, som själva sakna skolning i detta avseende, vinner man uppenbarligen icke det avsedda resultatet. Således, den utredning, som man här vill göra, den kan inte leda till något. Det är redan klart av vad som föreligger, att en sådan utredning inte skulle ge något resultat i annan riktning än som här är föreslaget. Man kan kanske anordna saken på något annat sätt vid universiteten, men man kan inte gå den väg, som reservanternas tänkt sig.

Ja, så kommer man till kostnadsfrågan, och då ber jag att få fästa kammarens uppmärksamhet på att den kostnad, som här är beräknad, d. v. s. i runt tal 11,150 kronor för var och en av dessa lektorer, är en maximikostnad, och det är visst inte säkert, att den kommer att gå upp till så högt belopp, som här är ifrågasatt, ty det beror på vad den lärare, som får lektorsplatsen, har för avlöning i skolan. Ifall denne lärare har den högsta avlöningen som lektor, då kommer man upp till denna siffra, som är föreslagen, men ifall han inte har det — och det beror ju på många omständigheter — kommer kostna-

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

den att bli mindre. Lönerna för lektorer börja ju med ett visst belopp, som efter fem år höjs med ett visst tillägg och efter tio år med ytterligare ett. För adjunkter är det ju tre tillägg. Därjämte finnas ortstillägg och dyrtidstillägg, som beräknats. Allt detta är ju bara en beräkning, som statskontoret gjort, därför att man vill, att man i räkenskaperna skall se, huru mycket denna undervisning vid universitetet kostar. Därför har statskontoret föreslagit, att när en lärare får en dylik lektorsplats, skall han avstå hela sin avlöning och få hela sin ersättning vid universitetet. Men beträffande hans avlöning vid skolan blir det ju så, att ifall det är en vanlig vikarie som inträder, får denne mycket mindre, och resten besparas till statsverket. En del av kostnaden vid universitetet kommer således tillbaka i form av besparing vid det ifrågasvarande läroverket. Jag tror således, att man med lugn kan säga, att det hela kostar kanske 3,000—4,000 kronor mindre än här är beräknat.

Nu vill jag i detta sammanhang påpeka, att såsom jag uppfattat saken är det icke nödvändigt, att man skall ta lektorer vid skolorna, utan jag förmodar, att till universitetslektor kan man också taga en adjunkt vid skolan, som undervisar å gymnasiet. Han har lägre lön, och detta kommer då också att ha inflytande på vad det i realiteten kostar för staten. Det avgörande är icke vad det nominellt kostar på universitetets stat utan vad som utgör den verkliga kostnaden för staten.

För övrigt får jag säga, att jag sympatiserar så starkt med detta förslag, som ju för resten blivit tillstyrkt av alla som yttrat sig, även av skolöverstyrelsen, att jag till och med för min rent personliga del vill gå längre än här är ifrågasatt. Jag har känt mig mest tilltalad av det uttalande som är gjort av svenska akademien, när den ifrågasatt att vid alla examina inom den filosofiska fakulteten skulle man se till, att man kunde ge dem som toge examen en utbildning i muntlig och skriftlig framställningskonst vid universitetet. Herr Pauli påpekade här särskilt, vad akademien också sade, att en utbildning av detta slag skulle vara mycket nyttig för det kulturarbete, som utövas av pressmän, radiomän, föreläsare och populärvetenskapliga skriftställare. Har man detta som tanke och anser att detta är ett framtidsmål, då är det alldeles klart, att man har en särskild anledning att icke förlägga denna utbildning till provåret, ty dessa personer behöva ju inte gå igenom något provår.

Herr talman! Jag ber att med dessa ord få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Jag skall försöka vara så kortfattad som möjligt. Jag skall så gott som tala i stenstil, men jag anser att det behöver sägas någonting.

Jag tar då först upp den ekonomiska frågan och närmast den del av denna, som herr Trygger just nu berörde. Det är klart, att kostnaden i fråga är beroende på i vilken lönegrad den lärare befinner sig, som skall anställas vid universitetet. Men eftersom detta är en befattning, till vilken endast erfarna lärare kunna kallas, kunna vi vara övertygade om att man kommer att hålla sig inom de högsta lönegraderna och att någon större besparing på beloppet således inte kommer att äga rum. Vad ekonomien för övrigt beträffar, skall man inte bagatellisera 22,400 kronor, som herr Pauli gjorde. Det är mången gång, som vi sitta på andra avdelningen och undra var i guds namn vi ska kunna få 20,000 kronor till ett ärende, som vi gärna skulle vilja gynna med de pengarna, men utan att veta, var vi ska kunna få dem ifrån.

Om jag sedan övergår till det övriga, behöva vi inte tala om önskemålet. Alla ha precis samma önskemål i detta avseende, såväl de som tala för ut-

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

skottet som de som tala för reservationen. Finns det någon avvikelse i det fallet, är det, skulle jag tro, i fråga om det resultat, man väntar sig. I det fallet är jag säkerligen mera blygsam än herr ecklesiastikministern. Herr ecklesiastikministern ställde fram för oss en lärare i historia och undrade, hur fängslande inte den karlens undervisning skulle vara, för den händelse han verkligen hade en god framställningskonst. Jo, allt det där är riktigt, men denna fängslande framställningskonst är man antingen född med eller också inte; men sannerligen man får den genom de 170 timmar, som denna kurs skulle omfatta. Det skall ingen söka inbilla mig.

Man sade också, att provåret inte är tillfredsställande. Detta är precis den allmänna uppfattningen, och det är ju därför provåret ligger under utredning. Det är meningen, att vi ska ha ett nytt provår. Ty vi måste lägga märke till, att provåret måste finnas; det måste göras så ändamålsenligt som möjligt, det måste syssla just med den sak, som här är före — inte bara med talteknik utan också med den svenska framställningskonsten såväl muntligen som skriftligen. Om det nu är på detta vis, är det då inte rimligt, att man lägger in under omprövningen i fråga om provåret allt det som provåret måste sysselsätta sig med och ser efter, vad som kan läggas inom provårets egen ram och vad som eventuellt inte får plats där utan måste läggas utanför. Och om det då skulle visa sig, att man faktiskt inte behöver lektorer utan kan klara sig med kurser, är det då inte att föregripa denna slutprövning av provåret, för den händelse man just nu placerar två lektorer vid universitetet?

Herr Trygger påstod, att man inte skulle få plats med den här kursen inom den årsram, man för närvarande har. Jo, jag kan försäkra herr Trygger, att 170 timmar kan man lägga på helt annat sätt än på 29 veckor. Skall man ta dem under 29 veckor, får man inte plats med dem under provåret, det är sant, men 170 timmar behöva inte sträckas ut över en så lång tidrymd — för den händelse naturligtvis man inte vill skapa en särskild helårsplats.

Herr ecklesiastikministern påpekade i fråga om läroverken och särskilt provårsläroverken, att man inte har några specialister där, som man skulle kunna ta i bruk för dessa kurser. Var skall man då få specialisterna ifrån? De som ska förflyttas till universitetet måste ju tagas ifrån läroverk eller ifrån seminarier, för där finnas de. Provårsläroverken söka alltid, just därför att de äro provårsläroverk, att vid sig binda de bästa krafterna, och därför äro lektorerna där också högre avlönade än lektorerna vid andra läroverk.

Man har vidare sökt göra gällande, att den väg, reservanterna här vilja gå, inte är den praktiska vägen; detta skulle vara en ren illusion. Jag vill då först peka på att provårsvägen är läroverksläraernas praktiska utbildningsväg. Redan i detta ligger ju, att den är mera praktiskt betonad än universitetet. Men å andra sidan: vad är det som gör provåret till denna praktiska institution, även om det inte är den bästa och även om man söker en bättre? Jo, den omständigheten, att här får man lära sig två saker: hur man skall behandla lärjungarna och hur man skall behandla de olika ämnena. De vinkar och råd, man får, och de upplysningar i allehanda måtto, som ges, bli så nyttiga och »bita» så bra, som jag sade, därför att de omedelbart kunna kontrolleras i samarbetet med lärjungarna. Det är just den omständigheten, att allt som sker, sker i samarbete med lärjungarna, som gör att provåret är en så praktisk utbildningsanstalt. Då har man tillfälle att reagera mot det som är oriktigt och uppfånga det som är riktigt.

Jag tror följaktligen, herr talman, att på de punkter, där man satt in kritiken, har man inte lyckats gendriva reservanterna, och jag ber att få vidhålla mitt yrkande.

Anslag till Uppsala universitet. (Forts.)

Herr Westman: Herr talman! Endast ett par ord. Jag skall be att få se denna sak ur universitetssynpunkt. Jag ber då först att få uttala den kanske triviala tesen, att man i fråga om all framställning har att se saken från två sidor: från formens och från innehållets. Om man nu anordnar kurser, som avse att öva de unga männen i framställningskonst, föreligger naturligtvis den faran, om man låter en lektor sköta dessa kurser, att de, som deltaga i dem, arbeta utan att ha till förfogande ett material, som verkligen intresserar dem och som de äro inne i. I sådant fall kan ju en sådan kurs lätt bli ett tomt, formellt övnings sätt, som inte har det minsta värde för deltagarnas utbildning i verklig framställningskonst.

Vi ha ju samma problem i den juridiska fakulteten. Det gäller för oss att öva våra elever i framställningskonst. Dessa övningar gå framför allt till på det sättet, att den unge mannen skriver och föredrager en uppsats i det ämne inom juridiken, som han håller på att studera, och sedan ser professorn till, att han uttrycker sina tankar väl på det juridiska av gammal tradition burna språket. Detta är det rätta sättet att lära de unga männen framställningens konst. Om man nu inrättar sådana kurser, som äro föreslagna här, och som en lektor skall förestå, bör det enligt min mening vara alldeles nödvändigt och självskrivet, att dessa kurser ges i allra närmaste anslutning till de olika seminarierna inom filosofiska fakulteten, så att det blir de seminarieuppsatser, som lärjungarna skriva, som bli vid kursen behandlade och diskuterade av dem. Kursen bör inte bestå av några tomma tal- och skrivövningar över ämnen, som studenterna få sig förelagda och som snarare leda dem till ytlighet än till verklig framställningskonst.

Herr talman! När jag ansluter mig till utskottets förslag, gör jag det under den förutsättningen, att det vid denna undervisning skall lyckas att finna sådana former, att det yttre och det inre komma i en intim förbindelse med varandra.

Jag ber också att få säga, att jag hoppas, att ett likartat undervisningsproblem skall i annat sammanhang komma att betraktas även ur de andra fakulteternas synpunkt.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Punkterna 4—8.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 9.

Lades till handlingarna.

Punkterna 10—14.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 15.

Lades till handlingarna.

Punkterna 16—24.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 25. Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till Universitets-sjukhus: Understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 661,000 kronor.

Anslag till serafimerlasarettet.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *A. Petré*n (I:14) och den andra inom andra kammaren av herr *S. Bengtsson* i Norup och fröken *Bertha Wellin* (II:42), i vilka motioner hemställts, att riksdagen ville bevilja en av direktionen för serafimerlasarettet begärd löne-reglering för sysslomannen och de underordnade läkarna vid detta sjukhus och för detta ändamål höja det av Kungl. Maj:t för budgetåret 1935/1936 till understöd och ersättningar till serafimerlasarettet begärda anslaget 661,000 kronor med 35,500 kronor till 696,500 kronor;

dels och en inom första kammaren av herr *A. Petré*n väckt motion (I:139), vari hemställts, att riksdagen måtte besluta, att det å serafimerlasarettets stat finge upptagas en underläkarbefattning å nervkliniken, avlönad med 6,100 kronor.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å herr Bengtssons i Norup och fröken Wellins ävensom herr Petréns berörda motio-ner (I: 14 och II: 42 samt I: 139), till Universitetssjukhus: Understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 625,000 kronor.

Reservation hade anmälts av herrar *Anderson* i Råstock, *Olof Olsson*, *Nils-son* i Malmö, *Oscar Olsson*, *Wallés*, *Pauli*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Eriksson* i Stockholm, *Jonsson* i Eskilstuna, *Norling* och *Weiñne*, vilka ansett, att utskot-tets yttrande bort lyda så, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å herr Bengtssons i Norup och fröken Wellins ävensom herr Petréns berörda motioner (I: 14 och II: 42 samt I: 139), till Universitetssjukhus: Un-derstöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 661,000 kronor.

Herr Bagge: Herr talman! Vi befinna oss här i ett rätt egendomligt läge. Det gäller löneförhållandena för två personalgrupper, där jag tror att alla män-niskor äro ense om att en förändring bör ske och bör ske med det allra snar-aste, nämligen underläkarna samt viss biträdes- och ekonomipersonal vid sera-fimerlasarettet i Stockholm. När nu utskottet kommit fram till att avstyrka en sådan löne-reglering, beror det därpå, att ecklesiastikministern med anledning av en planerad utredning angående omorganisation vid serafimerlasarettet icke ansett sig kunna framlägga förslag om löne-reglering för den ena av dessa personalgrupper, nämligen underläkarna, och utskottet har då funnit sig i viss mån i ett tvångsläge och ansett sig icke böra tillstyrka löne-reglering för någon av dessa grupper.

I andra kammaren har departementschefen och talesmännen för reservatio-nen och för utskottsmajoriteten fullkomligt enhälligt uttryckt endast en mening, nämligen att här en löne-reglering är befogad och bör äga rum, så fort ske kan, och andra kammaren har under intryck av detta utan någon votering beslutit

Anslag till serafimerlasarettet. (Forts.)
 återremiss av ärendet till statsutskottet. Jag hemställer, herr talman, att denna kammare måtte göra detsamma och återremittera punkten till utskottet.

Herr **Bergqvist**: Herr talman! Såsom framgår av utskottsutlåtandet, har utskottet i hög grad behjärtat de framställningar, som gjorts om löneförhöjning för underläkarna vid serafimerlasarettet. Då emellertid en utredning ställts i utsikt, som skulle vara färdig nästa år och då också taga med frågan om löne-reglering för dessa läkare, hade utskottet inte funnit skäl att frångå Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Men eftersom nu medkammaren beslutat återremittera ärendet till statsutskottet för förnyat överbäggande, så vill jag för min del inte motsätta mig det framställda yrkandet. Jag gör intet yrkande.

Häri instämde herr *Johansson, Johan Bernhard*.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den under behandling varande punkten annat yrkande ej förekommit, än att densamma skulle visas åter till utskottet.

På gjord proposition bifölls nämnda yrkande.

Punkterna 26—35.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Herr talmannen uppstod nu och avlägsnade sig, varefter ledningen av kam-marens förhandlingar övertogs av herr förste vice talmannen.

Vid förnyad, punktvis skedd föredragning av statsutskottets utlåtande nr 67, i anledning av Kungl. Maj:ts dels under riksstatens åttonde huvudtitel, punkterna 26—30, dels ock i proposition, nr 142, gjorda framställningar an-gående anslag för budgetåret 1935/1936 till naturhistoriska riksmuseet och statens etnografiska museum, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

*Ang. rus-
drycksmedels-
fondens an-
vändning.*

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning framställda förslag angående statsverkets fond av rusdrycksmedel m. m. jämte två i ämnet väckta motioner.

I den till riksdagen avlättna, den 4 januari 1935 dagtecknade propositionen, nr 1, angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1935/1936 hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen dels antaga följande

Förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 21 april 1933 (nr 138) angående statsverkets fond av rusdrycksmedel.

Härigenom förordnas, att 1 § förordningen den 21 april 1933 angående statsverkets fond av rusdrycksmedel skall hava följande ändrade lydelse:

1 §.

Statsverkets fond av rusdrycksmedel är avsedd att, på sätt nedan sägs, be-reda medel till åtgärder, ägnade att främja nykterheten genom understödjande

Ang. rusdrycksmedelsfondens användning. (Forts.)

av nykterhetsnämndernas verksamhet samt genom undervisnings- och upplysningsverksamhet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1935.

dels ock såsom kapitalökning för statsverkets fond av rusdrycksmedel för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 148,800 kronor.

Vidare hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att såsom kapitalökning för fonden för mötande av förluster å aktiebolaget Kreditkassan av år 1922 för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 8,000,000 kronor.

I förevarande sammanhang hade utskottet behandlat två likalydande motioner, väckta den ena, nr 154, inom första kammaren av herrar *J. Bergman* och *J. Larsson* och den andra, nr 265, inom andra kammaren av herr *E. Ljunggren* m. fl., i vilka hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag att ur statsverkets fond av rusdrycksmedel taga i anspråk ett belopp av 8 miljoner kronor för avsättning till fonden för mötande av förluster å aktiebolaget Kreditkassan av år 1922.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på återopade grunder hemställt, att riksdagen måtte

a) antaga det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 21 april 1933 (nr 138) angående statsverkets fond av rusdrycksmedel;

b) med avslag å herrar Bergmans och Larssons samt Ljunggrens m. fl. motioner I: 154 och II: 265, såsom kapitalökning för fonden för mötande av förluster å aktiebolaget Kreditkassan av år 1922 för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 8,000,000 kronor;

c) såsom kapitalökning för statsverkets fond av rusdrycksmedel för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av 145,800 kronor.

Herr Bergman: Sådan situationen nu är, tjänar det föga till att framställa något yrkande. Men några ord av kritik äro dock på sin plats. När utskottet motsätter sig vad i motionerna yrkas, motiverar utskottet detta därmed, att pengarna räcka till för närvarande även med den minskade storlek, som fonden skulle få på det sätt, som här är av Kungl. Maj:t och utskottet föreslaget. Detta kan man säga i år. Det blir ju för det stundande budgetåret ett överskott på mellan 140,000 och 150,000 kronor. Men man måste komma ihåg två saker, först och främst att den budget, som är föreslagen för de upplysnings- och undervisningsanslag, som skola utgå av dessa medel, är en krisbudget, ned-satt i högst väsentlig grad i jämförelse med den som gällde för några år sedan och det är naturligtvis meningen, att man en gång skall kunna komma till normala förhållanden på detta område igen. Det andra, som man måste be-sinna, är att nykterhetsnämndsinstitutionen, som ju även skall få sina anslag av dessa medel, står inför en omfattande omorganisation. Detta är nästan det enda verkligt positiva uppslag, som den nyss avslutade rusdryckslagsrevisio-nen kommit till: ett detaljerat förslag till ombyggnad och utbyggnad av denna institution. Om det skall bli något allvar av detta — och det tycks vara en enhällig önskan från alla som befatta sig med dessa saker; i den punkten är revisionen ense — måste det krävas betydliga medel, som ytterligare skola an-slås för detta ändamål. När nu dessa medel skola utgå ur denna fonds avkast-ning, förstår väl var och en, att det ej kan vara klokt att nedskrivna fonden till det belopp, som här föreslagits. Det dröjer då inte länge förrän den blir

Ang. rusdrycksmedelsfondens användning. (Forts.)

otillräcklig och vi stå inför samma situation, som förelåg förra året, då man befann sig i förlägenhet därför att medlen icke räckte till. Det var då även andra ändamål, som skulle tillgodoses.

Jag har velat göra dessa erinringar för att när den situationen på nytt inträffar, man må kunna se, att det beslut, man nu säkerligen går att fatta, icke fattades utan föregående varning.

Jag har för tillfället intet yrkande.

Herr Olsson, Oscar: Ja, herr talman, det hade naturligtvis varit fördelaktigt, ifall fonden hade kunnat räddas för de ändamål, som nykterhetsfolket önskar, att utgifterna av dess medel skola begränsas till, på det sättet, att fonden också kunde få behålla ett större kapital än förslaget nu tillåter. Men jag är verkligen av den uppfattningen, att man från nykterhetssynpunkt har all anledning att vara ecklesiastikministern och statsutskottet tacksam för att de tillmötesgått nykterhetsfolkets eniga krav, att man från de ändamål, vilkas utgifter skola bestridas från denna fond, har bortskilt vad som har bortskilts, nämligen ändamål, som förut gjort det alldeles omöjligt att på något sätt komma fram i fråga om anslagskrav, som gälla upplysningsarbetet och nykterhetsnämndsarbetet. Men sedan, då herr Bergman, såvitt jag förstod, ansåg, att det är synnerligen oklokt att taga detta förslag, när vi inte kunna få en högre summa, så vill jag säga, att just under nuvarande förhållanden räcker fondens avsättning mycket väl till de ändamål, för vilka nykterhetsfolket önskar fonden bibehållen. Jag skall visst inte förneka, att jag i likhet med herr Bergman önskar, att nykterhetsnämndernas behov skola tillgodoses så fort som möjligt på sådant sätt, att fondens avkastning därigenom åter spränges, men jag förutsätter, att om regering och riksdag ha uttalat sig för att fonden skall vara av den arten, att den räcker till dessa ändamål, så skall i samband med de förändringar, som herr Bergman förutser, det också träffas åtgärder av den art, att nykterhetsfolket kan känna sig tryggt för framtiden. Om nu en sådan utvidgning av nykterhetsnämndernas arbete, som det är fråga om, kommer till stånd, kan man helt enkelt göra så, som nykterhetsfolket innerst inne vill, att man begränsar fondens ändamål till de rena upplysningsangelägenheterna. Det skulle vara en synnerligen stor lycka, om utvecklingen komme att gå åt det hållet.

Således, herr talman, jag anser, att finansministern och statsutskottet ha gjort ett synnerligen tacknämligt verk genom det förslag, som jag hoppas att kamraren nu skall bifalla och som jag följaktligen yrkar bifall till.

Herr Bergman: Den siste ärade talarens anförande utgår ifrån en fullkomligt oriktig förutsättning i avseende å vad jag skulle ha menat. Det var ingalunda min mening att på något sätt opponera mig mot den förändring beträffande användningen av medlen för framtiden, som föreslagits av Kungl. Maj:t. Tvärtom, i detta avseende är jag givetvis av den meningen, att den föreslagna förändringen, som även vi själva ju föreslagit både nu och tidigare, är en fördel. Det, som vi i den motion, som väckts på föranstaltande av riksdagens nykterhetsgrupp, opponera oss mot, är allenast det, att man skulle minska fonden och ur densamma nu lösgöra 8 miljoner till att täcka vissa fondens ändamål ovidkommande behov, som kreditkassan anses ha. Anslag till kreditkassan har ju icke beviljats varje år, så att det föreföll oss ej vara alldeles nödvändigt; och för övrigt, om det skulle varit nödvändigt, hänvisade vi i motionen till andra möjligheter att täcka behovet. Motionen går endast ut på detta. Om man sätter ned beloppet i fonden från 20 miljoner, som det nu är, till 12 miljoner, så kommer avkastningen för framtiden och i en mycket snar framtid att

Ang. rusdrycksmedelsfondens användning. (Forts.)

icke räcka till ens för de reducerade behov, som vi alla äro ense om att den uteslutande bör användas till.

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

Föredrogos ånyo första lagutskottets utlåtanden:

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning från kyrkofonden för övertalig personal vid domänverket;

nr 38, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 50 § stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142) dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 13 april 1883 (nr 16 s. 1) angående förlagsintekning.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Då alla ärenden på föredragningslistan nu blivit behandlade, medgav kamraren, på framställning av herr förste vice talmannen, att de anslag, som utfärdats till sammanträdets fortsättande på aftonen, finge nedtagas.

Föredrogos och bordlades på begäran Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 226—228.

Anmäldes och bordlades

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 7, i anledning av väckta motioner om gemensam valdag för landstingsmannaval och val till riksdagens andra kammare;

nr 8, i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 15 § i kommunala vallagen; och

nr 9, i anledning av väckta motioner om beredande av möjlighet att anordna kyrkofullmäktigeval samtidigt med val av kommunal- eller stadsfullmäktige;

statsutskottets utlåtanden:

nr 4, angående regleringen för budgetåret 1935/1936 av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel, innefattande anslagen till försvarsdepartementet;

nr 69, i anledning av väckt motion om initiativ till internationella överväganden i fredsfrågan;

nr 70, i anledning av väckt motion om planmässiga provisoriska åtgärder till försvarets stärkande;

nr 71, i anledning av väckta motioner angående undersökning av vårt lands befolkningsfråga m. m.;

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner angående dels understöd åt vissa lärarinnor, som på grund av folkskoleväsendets omorganisation förlorat sin anställning, dels ock understöd åt förra lärarinnan Helga Vilhelmina Andersson m. m.;

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående efterskänkande av kronans rätt till danaarv efter Erik Johan Jonsson från Örebro;

nr 74, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för adjunkten vid navigationsskolan i Göteborg A. Skoglund att för erhållande av ålders-tillägg tillgodoräkna viss tjänstgöring;

nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsverkets övertagande av staden Grännas förpliktelser beträffande en icke lagfaren rådmän, vilkens tjänst vid rådhusrättens i staden upphörande kommer att indragas;

nr 76, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående skyldighet för tjänsteman, tillhörande den civila statsförvaltningen, att i vissa fall underkasta sig läkarundersökning m. m.; och

nr 77, i anledning av väckta motioner om åtgärder till stödjande av den svenska sjöfartsnärningen;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 36, i anledning av väckta motioner rörande understöd från Vadstena krigsmanshuskassa åt visst f. d. indelt manskap;

nr 37, i anledning av väckt motion angående utredning rörande ändrade grunder för rätt till pension från flottans pensionskassa åt f. d. båtsmän;

nr 38, i anledning av vissa framställningar rörande pensioner eller understöd åt efterlevande till vissa i statens tjänst anställda personer m. fl.; och

nr 39, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande viss del av bankoutskottets utlåtande nr 32, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till omorganisation av riksgäldskontoret; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående statens skogsodlingsanslag jämte i ämnet väckt motion;

nr 58, i anledning av väckta motioner om ändrade bestämmelser rörande älgskadefonden m. m.;

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse av vissa områden till statens centrala frökontrollanstalt;

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse av viss fastighet till Dorotea kommun i Västerbottens län;

nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kronojägaren J. P. Turtolas befriande från viss ersättningsskyldighet till domänverket; och

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående grunder för förvaltningen av vissa kronoskogar.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 5.30 e. m.

In fidem

G. H. Berggren.

Tisdagen den 9 april.

Kammaren sammanträdde kl. 4 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Justerades protokollen för den 3 och den 5 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 2, angående regleringen för budgetåret 1935/1936 av utgifterna under riksstatens andra huvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet;

nr 8, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1935/1936 under riksstatens åttonde huvudtitel, innefattande anslagen till ecklesiastikdepartementet, jämte åtskilliga beträffande samma huvudtitel väckta motioner m. m.; samt

nr 147, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under andra huvudtiteln gjorda framställningar angående anslag till högsta domstolen m. m.

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

nr 158, i anledning av väckta motioner om vägfred m. m.;

nr 159, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning från kyrkofonden för övertalig personal vid domänverket;

nr 160, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 50 § stadsplanelagen den 29 maj 1931 (nr 142); samt

nr 161, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § förordningen den 13 april 1883 (nr 16 s. 1) angående förlagsinteckning.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 226, angående lån till Övre Norrlands erkända centralsjukkassa för beredande av rörelsekapital åt kassan.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 227, angående prisreglerande åtgärder på jordbrukets område.

Herr **Gustafson, Fritiof**: Herr talman! Med hänsyn till den instundande helgen och den synnerliga omfattningen av det i Kungl. Maj:ts proposition nr 227 avsedda ärendet anhåller jag, att kammaren måtte medgiva utsträckning av motionstiden till det sammanträde, som infaller näst efter 20 dagar från propositionens avlämnande.

Efter härmed slutad överläggning hänvisades den nu föredragna propositionen till jordbruksutskottet.

Tillika beslöt kammaren, med bifall till herr *Fritiof Gustafsons* därom framställda yrkande, medgiva, att tiden för avgivande av motioner i anledning av förevarande kungl. proposition utsträcktes till det sammanträde, som infölle näst efter tjugu dagar från propositionens avlämnande.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 228, med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 2 mars 1934 med ytterligare tillägg till gällande tulltaxa.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran konstitutionsutskottets utlåtanden nr 7—9, statsutskottets utlåtanden nr 4 och 69—77 samt bankoutskottets utlåtanden nr 36—38.

Föredrogs bankoutskottets memorial nr 39, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande viss del av bankoutskottets utlåtande nr 32, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till omorganisation av riksgäldskontoret.

Den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen godkändes.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran jordbruksutskottets utlåtanden nr 57—62.

Herr **andre vice talmannen**, erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talmän! Jag ber att få hemställa, att kammaren ville besluta, att på morgondagens föredragningslista statsutskottets utlåtande nr 69 och statsutskottets utlåtande nr 70 i nu nämnd ordning må uppföras närmast före statsutskottets utlåtande nr 4.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Avgåvos och bordlades nedannämnda motioner:

nr 326, av herr *Petersson, Knut*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade, barnrika familjer; och

nr 327, av herr *Forslund* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om folkpensionering m. m.

Anmälades och bordlades konstitutionsutskottets utlåtande nr 10, i anledning av väckt motion angående tredje mans rätt och en hedersdomstol i tryckfrihetsmål.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.13 e. m.

In fidem

G. H. Berggren.