

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1936.

Andra kammaren.

Nr 28.

Tisdagen den 28 april.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 21 och den 22 innevarande april.

§ 2.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till bankoutsrottet propositionerna:

nr 245, angående överenskommelser med civilstatens och telegrafverkets änke- och pupillkassor om övertagande av kassornas rörelse, m. m.; och

nr 246, angående fortsatt befrielse för riksbanken från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld; samt

till statsutskottet propositionen, nr 247, angående återuppförande av brunnen byggnad vid Rosersbergs slott m. m.

§ 3.

Vidare föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtande nr 33, statsutskottets utlåtanden nr 79—90, bankoutsrottets memorial nr 43, andra lagutskottets memorial nr 39 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11.

§ 4.

Ordet lämnades på begäran till herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att kammaren måtte besluta att å morgondagens föredragningslista bland två gånger bordlagda ärenden skola omedelbart efter första lagutskottets utlåtande nr 34 uppföras statsutskottets utlåtanden nr 89 och 90 i nu nämnd ordning och därefter övriga ärenden i den ordning, vari de äro upptagna å dagens föredragningslista.

Denna hemställan bifölls.

§ 5.

Avgåvos följande motioner, nämligen av:

herrar *Ekman* och *Holmgren*, nr 804, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 238, angående vissa stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen; samt

Andra kammarens protokoll 1936. Nr 28.

herrar *Hagberg* i Luleå och *Brädefors*:

nr 805, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 234, med förslag till lag om ändring i vissa delar av 8, 10, 11 och 16 kap. strafflagen m. m.; och nr 806, om upphävande av 10 kap. 14 § strafflagen m. m.

Dessa motioner bordlades.

§ 6.

Interpellation.

Herr **Pettersson** i Dahl, som på begäran erhöll ordet, anförde: Herr talman! Den under sista året pågående stegringen i hästimporten har starkt oroat de svenska hästuppfödarna, och att döma av redan beviljade licenser synes en våldsamt ökning av importen vara att emotse under de närmaste månaderna.

Införseln av hästar har under de tre senaste åren uppgått till följande antal: År 1933 580, 1934 745 och 1935 1,249. Importen har alltså företett en stark stegring, tydligen på grund av de stigande hästpriserna, och denna stegring synes icke ha minskats utan snarare ökats under de första månaderna av innevarande år. Under de tre första månaderna 1936 ha nämligen icke mindre än 437 hästar importerats, under det att importen under samma månader i fjol utgjorde 181 hästar.

När frågan om hästimporten år 1933 med anledning av i ämnet väckta motioner om högre tullskydd var uppe i riksdagen, framhöll bevillningsutskottet med stöd av uppgifter rörande införselns fördelning på inköpsländer och tullkammare, att hästimporten till övervägande delen vore att hänföra till gränshandel. Av totalinförseln av hästar, andra än föl under ett år och hingstar, under år 1932 belöpte sig nämligen omkring 80 procent av antalet och 58 procent av värdet på Haparanda tullkammardistrikt, varjämte införsel i mindre omfattning förekom till tullkammardistriktet vid gränsen mot Norge. Bl. a. på grund härav och med hänsyn till svårigheten att hindra insmuggling av hästar, om tullen höjdes, avstyrktes motionerna, som även avslögs av riksdagen.

De senaste årens kraftiga stegring av hästimporten synes icke stå i något som helst samband med gränshandeln. Den alldeles övervägande delen av importen har förut kommit från Finland, varav åtminstone en viss del torde ha varit hänförlig till gränshandel, under det att importen från andra länder med undantag för avelsdjur varit rätt obetydlig. Ett par sändningar polska hästar om c:a ett hundratal vardera har på sista tiden sjövägen anlant till Göteborg och enligt uppgifter i pressen väntas en ny sändning i början av maj. Vårt land torde, om detta får fortsätta, komma att översvämmas av baltiska hästar. Denna import av hästar är överhuvud taget att beklaga, och den är det så mycket mer, som hästarna föras huvudsakligen till västra Sverige, där hästaveln står högt, och där många lantbrukare ha en icke ringa inkomst av den samma.

Det förefaller, som om vissa hästhandlare begagna tillfället att i Polen och de baltiska staterna köpa upp överskottsdjur i syfte att tjäna pengar på dem. Det talas om att de priser, som erläggas vid inköpen, ligga på en synnerligen låg nivå, och då man vet att försäljningspriserna på importauktionerna i Sverige hålla sig kring 700 eller 800 kronor, förstår man, att importörerna göra sig vackra förtjänster.

Utom det att denna alldeles onödiga import kommer att förstöra priserna på den svenska hästmarknaden och därmed tillfoga den inhemska hästaveln betydande förluster och skador, har man också att räkna med att det föreligger en fara för en försämring av vårt eget hästmateriel genom de sekunda djur, som nu blandas med våra egna. Det kan nog inte undvikas, att en hel del av de importerade stona bli använda för avel, och därmed är rasförsämringen given.

Interpellation. (Forts.)

Under många år har den svenska hästaveln, vilken arbetar med det målet i sikte att skapa ett gott och fullvärdigt hästmateriel, kämpat med stora svårigheter på grund av det tryckta prisläget på hästar. Det är först under den sista tiden, man haft glädjen notera en betydande förbättring, vilken kunnat i någon mån kompensera tidigare lidna förluster.

Då importen regleras genom ett licensförfarande, borde, utöver de nu tillämpade rent veterinära synpunkterna, som företrädas av medicinalstyrelsen, även hästavelns och jordbrukets intressen beaktas. Det kan måhända skenbart vara en fördel för de jordbrukare, som behöva köpa arbetshästar, att import av detta slag äger rum, men bortsett från den helt och hållet okontrollerade kvaliteten torde en dylik fördel vara av helt och hållet tillfällig natur, om importen får fortgå så länge, att den inhemska hästuppfödningen lider skada.

Det synes icke vara för mycket begärt, att ett organ för lantbruket, t. ex. lantbruksstyrelsen eller statens jordbruksnämnd, vid sidan av medicinalstyrelsen får tillfälle att yttra sig över licensansökningarna, innan dessa beviljas. Som det nu är, få lantbrukets och hästavelns intressen icke tillfälle att göra sig hörda, vilket väckt förstämning och oro ute i bygderna. Staten har sedan lång tid tillbaka genom olika åtgärder gynnat hästaveln, men det är fara värt, att detta arbete spolieras genom den ohejdade importen.

Hur allvarlig frågan är för vår hästavel och vad som är att vänta under den närmaste framtiden, framgår av följande förteckning över av medicinalstyrelsen under tiden $\frac{1}{4}$ — $\frac{27}{4}$ 1936 medgivna licenser för införsel av hästar från Estland, Letland, Litauen och Polen: Från Estland 9 licenser för sammanlagt 580 st., från Letland 2 licenser för sammanlagt 550 st., från Litauen 12 licenser för sammanlagt 1,755 st. och från Polen 7 licenser för sammanlagt 3,125 st. Alla dessa licenser omfatta således tillsammans ett antal av icke mindre än 6,010 hästar, och införseltiden växlar mellan före 1 juli och före 31 december 1936. Dessutom märkes importen från Finland, Norge och Danmark, som icke medräknats.

Till detta kommer, att hästhandlarna, som ha hand om försäljningen, åtminstone i vissa fall tillämpa ett osunt creditsystem för att locka köpare. Det har således vid de hittills förekomna försäljningarna tillämpats det systemet, att hästarna utlämnats på kredit mot accept och s. k. hyreskontrakt. Var och en torde förstå, att affärsmannen därigenom kan locka lantbrukarna att överbetala varan, samtidigt som köparen utsätter sig för risken att förlora en del av köpeskillingen, om han icke kan slutligt fullgöra betalningen.

Med stöd av det anförda får jag anhålla om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet framställa följande spörsmål.

1) Har herr statsrådet sin uppmärksamhet riktad på den här ovan påtalade hästimporten?

2) Ämnar herr statsrådet vidtagna behövliga åtgärder för att i fortsättningen hindra en hästimport av detta slag?

Ifrågavarande anhållan blev av kammaren bifallen.

§ 7.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från statsutskottet:

nr 8, angående vissa anslag för budgetåret 1936/1937 under riksstatens åttonde huvudtitel, innefattande anslagen till ecklesiastikdepartementet;

nr 177, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av medel till täckande av brister å marinens förskotts- m. fl. konton;

nr 178, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för översten och sekundchefen för Livregementet till häst greve W. A. Douglas och kaptenen vid kustartilleriet H. H. Victorin från viss betalningsskyldighet; och

nr 179, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv för kronans räkning av Näs kraftstation med tillhörande mark och vattenrätt i Dalälven m. m.;

från bevillningsutskottet:

nr 195, i anledning av väckt motion angående tullen å kortregisterskåp;

nr 196, i anledning av väckt motion om viss jämkning i tulltaxans bestämmelser om impregnerad presenningsvävnad;

nr 197, i anledning av väckt motion om ökat tullskydd för kappsäckslås, attachéslås m. m.;

nr 198, i anledning av väckta motioner om ökat tullskydd för knappar av stennöt eller palmadum; och

nr 199, i anledning av väckta motioner om ökat tullskydd för tygskor med lädersula samt om tilläggstull för tofflor;

från bankoutskottet:

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsrätt för innehavaren av »Mimi Althainz professur i radioterapi» vid karolinska medicokirurgiska institutet;

nr 188, i anledning av väckta motioner om statsbidrag till kommuner för pensionering av vissa fjärdingsmän;

nr 189, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten jämte i ämnet väckta motioner;

nr 190, i anledning av väckt motion om viss ändring i tjänstepensionsreglementet för arbetare; och

nr 201, i anledning av väckta motioner rörande understöd från Vadstena krigsmanshuskassa åt visst f. d. indelt manskap m. m.;

från sammansatta andra lag- och jordbruksutskottet, nr 194, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till jordanskaffningsverksamhet inom Västerbottens och Norrbottens län; samt

från jordbruksutskottet:

nr 191, i anledning av väckta motioner om bemyndigande för Kungl. Maj:t att försälja tomter å hamnområden, tillhöriga statens fiskehamnar;

nr 192, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa åtgärder till befrämjande av mejerihanteringen; och

nr 193, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående höjning av det i statsverkspropositionen för budgetåret 1936/1937 upptagna anslaget till åtgärder mot tuberkulos hos nötkreaturen.

§ 8.

Till bordläggning anmäldes:

andra lagutskottets utlåtande, nr 40, i anledning av väckta motioner om beredande av möjlighet till uppdelning av avdikningslån vid jorddelning; samt

andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 9, angående smörets och margarinets näringsfysiologiska betydelse samt kontroll över vitaminiserat margarin;

nr 10, angående underlättande och tryggande av möjligheten för den icke jordägande befolkningen att idka friluftsliv; och
nr 11, angående åtgärder för utrotande av vägghyran i hela landet.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag.

§ 10.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

fru <i>Nordgren</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 1 maj,
herr <i>Björting</i>	» 4 » » » 1 »
» <i>Andersson</i> i Malmö	» 5 » » » 30 april,
» <i>Olsson</i> i Rimforsa	» 5 » » » 29 »
» <i>Näslund</i>	» 7 » » » 29 »
» <i>Malmqvist</i>	» 6 » » » 30 »
» <i>Olsson</i> i Blädinge	» den 29 april,
» <i>Johnsson</i> i Norrahammar	» 4 dagar fr. o. m. den 1 maj,
» <i>Eriksson</i> i Toftered	» 3 » » » 30 april och
» <i>Ljunggren</i>	» 2 » » » 29 »

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.17 e. m.

In fidem
Per Cronvall.

Onsdagen den 29 april.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Föredrogos var för sig följande å kammarens bord vilande motioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet motionen nr 804 av herrar *Ekman* och *Holmgren*; samt till behandling av lagutskott motionen nr 805 av herrar *Hagberg* i Luleå och *Brädefors*.

Härefter föredrogs motionen nr 806, likaledes av herrar *Hagberg* i Luleå och *Brädefors*, om upphävande av 10 kap. 14 § strafflagen m. m. Därvid yttrade

Herr **talmannen**: Då beträffande denna motion icke föreligger något av de förhållanden, som jämlikt § 55 riksdagsordningen giva riksdagsman rätt att väcka motion senare än 12 dagar från riksdagens öppnande, finner jag mig förhindrad framställa proposition på motionens remitterande till utskott.

Herr talmannens propositionsvägran godkändes av kammaren.

§ 2.

Vidare föredrogos, men bordlades åter andra lagutskottets utlåtande nr 40 och andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden nr 9—11.

§ 3.

Ang. tullfrihet för vissa kemiska preparat. Till avgörande företogs bevillningsutskottets betänkande, nr 31, i anledning av väckt motion om införande av tullfrihet för acceleratorer och antioxidationsmedel för gummiindustrien.

I en inom andra kammaren av herr *Leffler* väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 446, hade föreslagits, »att riksdagen måtte besluta att tulltaxenummer 206 måtte erhålla förslagsvis följande ändrade lydelse:

206 Anilinolja (anilin) och xyloidin samt acceleratorer och antioxidationsmedel för gummiindustrien fria».

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte i anledning av förevarande motion besluta, att till nr 223 i gällande tulltaxa skulle från och med dag, som av Kungl. Maj:t bestämdes, fogas en anmärkning av följande lydelse:

Anm. För kemiska preparat, ej särskilt nämnda, andra än hexametylentramin, vilka äro avsedda uteslutande för användning såsom acceleratorer eller antioxidationsmedel inom gummivaruindustrien, skall tull icke utgå.

Reservation hade emellertid avgivits av herrar *Hjalmarsson*, *Lövgren* och *Berg*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att den i ämnet väckta motionen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Ang. tullfrihet för vissa kemiska preparat. (Forts.)

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr Lövgren: Herr talman! Jag har reserverat mig mot detta bevillningsutskottets förslag därför att jag anser det vara tämligen onödigt att gå till denna förändring i tulltaxan, när det gäller en industri, som har en omslutning på cirka 42 miljoner kronor, och när tullbelastningen icke är större, än att det rör sig om ett belopp på 40,000 kronor eller någonting däromkring. Jag är rädd för att om vi skola börja göra ändringar i tulltaxan varje gång man kan påvisa, att det finns en industri, som har en så bagatellartad fördel av ändringen, så få vi ganska mycket att göra. Och när det dessutom här rör sig om en tullbelastning, som är ungefär 0.1 % av tillverkningsvärdet på varan, och den färdiga varan är tullskyddad med i allmänhet 1:20 kronor per kilogram, anser jag icke, att det finns det ringaste skäl för bifall till utskottets hemställan, varför jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Hagberg i Malmö: Herr talman! Inom utskottet voro vi, med undantag för herr Lövgren och hans två medreservanter, ense om att detta ärende näppligen kunde betraktas ur den synpunkt, som herr Lövgren anlagt. Vi ha sett spörsmålet på samma sätt, som man alltid betraktar dessa ärenden, nämligen ur principiell synpunkt. Man har ju städe från bevillningsutskottets och riksdagens sida hävdad den principen, att råvara, som importeras till en svensk exportindustri och som icke är föremål för tillverkning här i landet, skall vara tullfri. Så har man gått till väga även i detta fall. Man har således endast knutit an till en tidigare tillämpad ordning.

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

Häruti instämde herr *Werner* i Hultsfred.

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till den vid betänkandet fogade reservationen; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 4.

Herr statsrådet *Ekman* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 248, angående anslag för budgetåret 1936/1937 till Lotsverket: Avlöningar till befattningshavare hos lotsstyrelsen, m. m.

Denna proposition bordlades.

§ 5.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget första lagutskottets utlåtan-*Ang. lag om* de, nr 34, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag *ändring i* om ändring i vissa delar av sjölagen m. m., dels ock väckta motioner om vissa *vissa delar av* ändringar i gällande bestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt. *sjölagen m. m.*

Genom en den 6 mars 1936 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 133, vilken behandlats av första lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement samt lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen, dels ock äskat riksdagens god-

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)
kännande av nämnda vid propositionen fogade, den 25 augusti 1924 i Bryssel avslutade internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling företagit två före propositionens avlämnande väckta, till lagutskott hänvisade likalydande motioner, nämligen nr 216 i första kammaren av herr *J. A. Theodor Nilsson m. fl.* och nr 582 i andra kammaren av herr *Wallerius m. fl.*, vilka motioner hade avseende å gällande lagbestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt.

Utskottet hemställde,

A) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts genom propositionen framlagda lagförslag ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga i punkten intagna förslag till

lag om ändring i vissa delar av sjölagen;

lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement; och

lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen;

B) att riksdagen, med bifall till propositionen, måtte godkänna i punkten intagen internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement med de i statsrådsprotokollet den 6 mars 1936 angivna förbehåll; samt

C) att ovanberörda motioner, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad i utlåtandet anförts, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Vid utlåtandet voro fogade åtskilliga reservationer vidkommande förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr **Linnér**, som yttrade: Herr talman! I avseende å föredragningen av första lagutskottets utlåtande nr 34 föreslås,

att utskottets hemställan må föredragas punktvis;

att punkten A må företagas till avgörande på det sätt, att först föredragas, vart för sig, utskottets i punkten upptagna lagförslag, förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen §-vis med slutstadgande, ingress och rubrik sist samt med iakttagande, att 8 § föredrages närmast efter 171 §, och att därefter utskottets hemställan föredrages;

att vad under punkten B föreslås må föredragas i ett sammanhang;

att lagtext ej må behöva uppläsas i vidare mån än sådant av någon kammarens ledamot begäres;

samt att vid den del av utskottets förslag, varom först uppkommer överläggning, denna må omfatta utlåtandet i dess helhet.

Denna hemställan bifölls.

Punkten A).

Utskottets förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

I enlighet med kammarens beslut rörande föredragningssättet upptogs först till behandling 16 §; och anförde därvid:

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Herr **Ekman**: Herr talman! I utskottets förevarande utlåtande förekomma ett par uttalanden, vilka jag skall tillåta mig i största korthet beröra.

Det första gäller frågan om anslutning till konossementskonventionen (Haag-reglerna). Utskottet framhåller, att avgörande skäl synas tala därför, »dock under förutsättning att beträffande ikraftträdandet beaktas angelägenheten av att bevara den för närvarande föreliggande gemenskapen mellan de skandinaviska ländernas sjölagstiftningar». En dylik förutsättning torde icke vara tillräcklig, utan bör densamma utsträckas därhän, att Sverige icke bör ratificera, förrän en anslutning skett i de stater, med vilka Sverige har mera markerade sjöfartsförbindelser, eller från vars sjöfart de svenska fartygen äro utsatta för konkurrens. Haagreglerna hava långt ifrån ratificerats av alla stater. Bland andra hava Frankrike och Tyskland ännu icke anslutit sig och ej heller Holland. Enligt ett från Tyskland ingånget telegrafiskt meddelande kan konventionen icke förväntas inom den närmaste tiden bliva ratificerad, då man vill i möjligaste mån undvika ytterligare belastning av sjöfarten genom förskjutning av bevisbördan om regler för reklamation och ökat redareansvar. De flesta utomeuropeiska stater, bland dem Japan, vars konkurrens mer och mer är att räkna med, hava heller icke ratificerat konventionen. Detsamma gäller Ryssland, vars konkurrens med de skandinaviska länderna spelar en allt större roll.

Vidare framhålles i utskottets utlåtande, att nu föreliggande lagförslag utarbetats under förutsättning, att 1928 års sjölagstiftning angående redareansvar och sjöpanträtt träder i kraft senast samtidigt med den nu föreslagna lagen. Mot denna förutsättning anser utskottet icke kunna resas någon befogad invändning, varvid utskottet särskilt betonar, att i våra grannländer motsvarande lagbestämmelser redan äro i kraft och ratifikation skett av de internationella konventioner, från vilka dessa bestämmelser äro hämtade. Detta senare är riktigt, men utskottet har icke omnämnt, att England ännu icke ratificerat de båda konventionerna, något som väl måste betraktas såsom minst lika viktigt. Enligt från Chamber of Shipping ingånget meddelande äro utsikterna för en snar ratificering i England ovissa. För övrigt hava konventionerna ratificerats av Frankrike och Spanien samt ett antal stater av ur sjöfartssynpunkt underordnad betydelse, såsom Monaco, Portugal och Ungern, men däremot icke av exempelvis Tyskland, Italien och Ryssland.

Man bör taga fasta på vad som på sidan 18 i utskottets utlåtande framhålles beträffande reklamationsregeln i artikel 3, paragraf 6 i Haagregelkonventionen. Utskottet förutsätter här, att, för såvitt denna bestämmelse skulle visa sig medföra menliga verkningar för sjöfartsnäringsen, frågan angående en revidering därav bör upptagas till diskussion. Det lär emellertid vara förknäat med svårigheter att genomföra en sådan ändring, särskilt om England skulle motsätta sig densamma.

Jag har, herr talman, intet yrkande. Jag har dock tillåtit mig fästa uppmärksamheten på dessa punkter, och jag tillåter mig även uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t måtte ägna just dessa synpunkter uppmärksamhet.

Herr **Wallerius**: Herr talman! Liksom i första kammaren herr Theodor Nilsson m. fl. ha i denna kammare en del ledamöter jämte mig väckt motion angående sjöpanträtten. Dessa motioner hava främst åsyftat fiskefartygen och att skydda borgensförbindelser och in-teckningar i förhållande till sjöpan-tens användande. Utskottet har nu utförligt behandlat dessa motioner och vid denna behandling framhållit, hurusom 1928 års ännu ej antagna sjölagstiftning angående redares ansvar och sjöpanträtt innehåller avsevärda förbättringar i de förhållanden, som motionärerna hava påtalat — i vissa av-

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)
seenden betydelsefulla förbättringar och framsteg. Det är då uppenbart, att man vill avvakta denna lag och få tillämpning av dessa bestämmelser, innan man kommer med något yrkande. Därför har jag icke heller något yrkande med avseende på dessa motioner. Men jag skulle vilja uttala en livlig önskan om att denna lagstiftning, som kallas för 1928 års sjölagstiftning, måtte komma att träda i kraft så snart som möjligt.

Med herr Wallerius förenade sig herrar *Hansson* i Hönö och *Olsson* i Staxäng.

Herr **Linnér**: Herr talman! Beträffande den första frågan, den om konventionerna, ber jag först få erinra om att den franska lagen angående godkännande av konventionsbestämmelserna har utfärdats den 9 april i år. För övrigt har utskottet med sitt uttalande här endast velat stryka under angelägenheten av en viss försiktighet vid ratificeringen. När sedan den lämpliga tidpunkten för ratificeringen kan vara inne är en fråga, som utskottet självfallet har överlämnat åt Kungl. Maj:t att bedöma. Men utskottet har ansett det vara nödvändigt understrika, att ratificeringen bör ske i samförstånd mellan de nordiska länderna.

Vad därefter angår 1928 års lag, har utskottet ansett det vara av synnerlig vikt, att denna kommer att träda i kraft samtidigt med de föreslagna ändringarna i sjölagen. Herr Wallerius berörde en mycket viktig punkt i detta sammanhang. Och jag kan ju säga det, att hade icke 1928 års lag funnits, så hade säkerligen behandlingen av motionerna blivit en annan. Vi ha ju mycket ingående diskuterat motionernas syfte och funnit, att på en mycket viktig punkt har motionernas syfte blivit fyllt, när 1928 års lagstiftning träder i kraft. Ett lösgörande av dessa båda lagstiftningar ifrån varandra skulle således icke vara lyckligt.

Vidare anfördes ej. Paragrafen godkändes.

28 och 31 §§.

Godkändes.

48 och 49 §§ lydte enligt Kungl. Maj:ts därutinnan av utskottet tillstyrkta förslag sålunda:

48 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befordran, ävensom kära i mål angående fartyget.

Om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

49 §.

Uppstår behov av penningar för ändamål som i 48 § sägs, äge befälhavaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten.

Har befälhavaren — — — god tro.

Vid dessa paragrafer hade reservation anmälts av herrar *Ernst W. Svenson*, *Löfgren*, *Wohlén*, *Olsson* i Rimforsa, *Johansson* i Bro och *Lindberg* i Stockholm, vilka hemställt, att paragraferna måtte erhålla följande lydelse:

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

48 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att *utom fartygets hemort* å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befordran, ävensom kära i mål angående fartyget.

Om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

49 §.

Uppstår *utom fartygets hemort* behov av penningar för ändamål som i 48 § sägs, äge befälhavaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten.

Har befälhavaren — — — god tro.

Efter nu skedd föredragning av 48 § anförde:

Herr **Lindberg** i Stockholm: Herr talman! I 48 § har utskottet gjort en avvikelse från nu gällande rätt på sjölagstiftningens område. Man har nämligen beslutat utöka rätten för befälhavare att vidtaga vissa rättshandlingar att gälla även å fartygets hemort. Jag m. fl. hava vid denna punkt fogat en reservation, som går ut därpå, att den nuvarande lagstiftningen skall gälla, eller att paragraferna 48 och 49 skola ha den utformning, som i reservationen är angiven.

Jag skall icke ingå i någon längre debatt på denna punkt. Jag skall endast tillåta mig säga, att det kan vara överflödigt att ge befälhavaren en formell juridisk rätt, som han sedan i praktiken icke får lov att tillämpa. Det är då bättre, att rätten att företaga vissa rättshandlingar i hemorten överföres på redaren, som ju i själva verket ändå kommer att utöva denna rätt. Befälhavaren får icke göra det utan särskilt tillstånd, och då är det onödigt, att lagstiftningen ger honom en rätt, som han icke i händelse av behov kan använda sig av. Vidare är det så numera, åtminstone i Sverige, att de större rederierna icke låta befälhavarna handla på eget ansvar ens då fartygen befinna sig utom hemorten. Så fort det inträffar något, sändes en inspektör till fartyget, och denne tar då det mesta av ansvaret för vad som skall utföras.

Jag hemställer, herr talman, med denna motivering om bifall till den av herr Svenson i Eskhult m. fl. vid punkten fogade reservationen.

Herr **Linnér**: Herr talman! Den befogenhet, som 48 § medger för befälhavaren, sammanhänger på det närmaste med själva hemortsbegreppet. Om man icke vill gå in på en ändrad lagstiftning beträffande hemortsbegreppet, ha vi i utskottet funnit, att det är tryggt att hålla sig till den kungl. propositionens ståndpunkt. Vi ha undersökt, huruvida det skulle vara möjligt att i utskottet taga upp frågan om hemortsbegreppet, men därvid funnit, att man kommer in på så stora svårigheter, att det för närvarande icke kan vara tal om att lösa den frågan. Den risk, som då uppstår, skulle vara den, att en befälhavare på den plats, som enligt lagens formulering anses vara fartygets hemort, skulle kunna överträda sin befogenhet trots det, att redaren personligen funnes på platsen. En sådan risk är utomordentligt litet sannolik. Det har därför förefallit oss bäst att i detta fall acceptera den kungl. propositionen, då vi tro, att man därigenom i flera fall undgår vissa svårigheter, som den nuvarande sjölagen visat sig medföra.

Jag ber alltså att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindqvist** instämde häruti.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på godkännande av förevarande paragraf enligt utskottets förslag, dels ock på godkännande av den lydelse av paragrafen, som föreslagits i nyssnämnda av herr Ernst W. Svenson m. fl. avgivna reservation; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i den förra propositionen.

Härefter föredrogs 49 §; och yttrade därvid:

Herr **Lindberg** i Stockholm: Herr talman! Jag skall under åberopande av den motivering, som jag anfört tidigare, kort och gott be att få yrka bifall till reservationen.

Herr **Linnér**: Herr talman! Då denna paragraf står i omedelbart sammanhang med 48 §, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning framställde herr talmannen propositioner dels på godkännande av paragrafen enligt utskottets förslag, dels ock på godkännande av den avfattning av paragrafen, som föreslagits i den av herr Ernst W. Svenson m. fl. avgivna reservationen; och godkände kammaren paragrafen enligt utskottets förslag.

52, 54, 59, 60 och 71—85 §§.

Godkändes.

86 § lydde:

(i Kungl. Maj:ts förslag:)

86 §.

Ersättning för överliggetid utgöre för dygn:

för segelfartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sextio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton femtio öre för ton, dock minst sextio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton fyrtio öre för ton, dock minst etthundratjugufem kronor;

för segelfartyg med hjälpmaskin,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sjuttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sextio öre för ton, dock minst sjuttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton femtio öre för ton, dock minst etthundrafemtio kronor; samt

för maskindrivet fartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton åttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sjuttio öre för ton, dock minst åttio kronor, och när dräktigheten

(i utskottets förslag:)

86 §.

Ersättning för överliggetid bestämes med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas.

*Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)**(i Kungl. Maj:ts förslag:)**(i utskottets förslag:)*

överstiger 250 men icke 400 ton sextio öre för ton, dock minst etthundrasjuttiofem kronor.

Har fartyget större dräktighet, bestämmes ersättningen med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas.

Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning. Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra anteckning på konossementet.

Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning.

Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra anteckning på konossementet.

I en vid denna paragraf antecknad reservation hade herrar *S. Erik Anderson, Klefbeck, Ekströmer, Linnér, Lindqvist, Hedlund* i Östersund, *Sjögren* och *Larsson* förordat, att paragrafen måtte erhålla den lydelse, som i Kungl. Maj:ts proposition föreslagits.

Paragrafen föredrogs. Därvid anförde:

Herr **Linnér**: Herr talman! Genom utfallet av lottning ha 8 ledamöter i utskottet kommit att stå såsom reservanter vid 86 §. Reservanternas yrkande utmynnar i ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition. Detta innebär, som framgår av sid. 29, att vi föreslå, att beträffande det mindre tonnaget, d. v. s. fartyg under 400 tons dräktighet, skall i lag fastställas en viss överliggetidsersättning. Den s. k. majoriteten i utskottet föreslår däremot, att även beträffande det mindre tonnaget skall gälla en allmän rättsregel av innebörd, att »ersättning för överliggetid bestämmes med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter som av uppehållet orsakas».

Beträffande dessa två olika ståndpunkter ber jag att först få erinra om, att en skillnad mellan det större och det mindre tonnaget i detta avseende förordades i 1927 års riksdagsskrivelse. Den ståndpunkt som ligger till grund härför är den, att beträffande det större tonnaget träffas säkerligen i de allra flesta fall avtal i certepartierna angående överliggetidsersättningen. Den hjälpregel, som lagen innefattar, har därför en synnerligen liten betydelse för det större tonnaget. Beträffande det mindre tonnaget däremot förhåller det sig på motsatt sätt. Där är det icke alltid så, att ett skriftligt avtal upprättas, och när ett skriftligt avtal upprättas, är det i ännu färre fall så, att redaren vet om, att han bör i avtalet sätta in en bestämd taxa för överliggetidsersättning. Om det då uppstår tvist angående denna ersättning, är han hänvisad till att föra process eller att godvilligt träffa den överenskommelse med sin motpart, som denne erbjuder. Ofta rör det sig om så små belopp, att det är för en redare av dessa små motorseglare så gott som uteslutet att han kan kosta på sig en process. Då är det ganska olämpligt, om han blir tvungen, därför att han vill undvika process, att acceptera vad befraktaren vill erbjuda honom att lämna i överliggetidsersättning. Den hjälpregel som lagen innehåller i denna paragraf kommer således att för det mindre tonnaget ha en verkligt stor betydelse, varemot den för det större tonnaget icke har någon betydelse.

Den taxa som föreslagits i lagen har uppgjorts efter överläggningar med redare, och för närvarande torde den få anses vara lämplig. Nu säger den s. k.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.) majoriteten i utskottet, att man kan icke i lagtext föra in en dylik taxa, därför att penningvärdet är alltför osäkert. Man har då att välja emellan antingen att avstå från denna trygghetsbestämmelse för de mindre redarna eller att utsätta sig för risken att penningvärdet förändras. Vi ha allesammans utan tvekan ansett, att risken för de mindre redarna att sakna bestämmelsen för närvarande är så pass mycket starkare än risken för penningvärdets förändring, att vi ansett att propositionens förslag om införande av en bestämd taxa vore en bestämd fördel, och att det skulle vara till nackdel att ta bort denna taxa för de mindre redarna.

På grund av dessa skäl, herr talman, ber jag att beträffande 86 § få yrka bifall till den av herr Anderson i Hägelåkra m. fl. avgivna reservationen.

I detta yttrande instämde herrar *Holmgren* och *Hedlund* i Östersund.

Herr **Lindberg** i Stockholm: Herr talman! Eftersom jag tillhör den s. k. majoriteten, skall jag be att få yrka bifall till utskottets hemställan på denna punkt. Denna s. k. majoritet inom utskottet har också prövat denna fråga ganska ingående men kommit till en uppfattning rakt motsatt reservanternas. Vi ha nämligen den uppfattningen, att den ersättning, som enligt reservanternas mening skulle fastställas för det mindre tonnaget, kan vara tillräcklig i dag och kanske ett par år framåt, men det kan lika gärna hända, att den om några år är långt ifrån tillräcklig. Därför anse vi, att det skulle vara lämpligast, att även det mindre tonnaget finge från fall till fall underhandla om överliggetidsersättningen. Det är ju på detta område så som på alla andra, att det värde som gäller i dag kanske icke alls gäller om en kort tid, och därför bör man icke ställa det mindre tonnaget i någon undantagsställning. Den olägenheten att de mindre redarna skulle behöva processa sig till överliggetidsersättning, om icke ett fixerat belopp är insatt i lagtexten, finnes naturligtvis, men detta är väl ändock icke så avskräckande, som man vill göra gällande från reservanternas håll. I övrigt kan och bör ju också kanske framhållas i detta sammanhang, att när näringens utöfvere deltog i att uppgöra en bestämd skala för det mindre tonnaget, yrkade de på 10 öres högre ersättning per ton än vad som finns angivet i reservanternas förslag. Det är således tydligt, att man skulle kunna med fog säga, att den ersättning, som lagen skulle ge dem, därest reservationen går igenom, är redan nu för låg och täcker icke de kostnader, som fartygsredaren eller fartygsägaren får vidkännas för överliggedagar. I motsats till reservanterna tror jag, att de små fartygsägarna också gång efter annan kunna träffa särskilda överenskommelser med befraktarna, och jag är alldeles övertygad om, att man också har möjlighet att på frivillighetens väg träffa fullt tillfredsställande överenskommelser om överliggetidsersättning.

Herr talman, under återopande av denna motivering ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan beträffande denna paragraf.

Herr **Olsson** i Staxäng: Herr talman! Efter vad jag kunde finna av herr Lindbergs i Stockholm anförande var det mest vägende skälet för hans ställningstagande i detta fall osäkerheten i penningvärdet. Det må då erinras om, att det visat sig gå ganska väl med de skalor som hittills tillämpats, trots att dessa ligga ganska väsentligt under de skalor som nu föreslås, och ej alltid följt penningvärdet. Jag vill också gent emot herr Lindberg understryka, vad som herr Linnér framhöll, nämligen att det gäller att skapa ett större trygghetstillstånd för de mindre redarna. Gent emot den upplysning, som framkom, att man från redarehåll begärt 10 öre mer per ton i ersättning, vill

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

jag för min del nämna, att jag från de mindre redarna fått den upplysningen, att de hellre se en bestämd taxa uppgjord, även om den ej skulle uppgå till de belopp som begärts, än att man bestämmer sig för en mera allmänt hållen formulering, som utskottet här föreslagit.

Det var med en viss förvåning man fann, att majoriteten i utskottet frångått Kungl. Maj:ts förslag. Det är ju att märka, om man går tillbaka till 1927, att då framlades ett förslag från Sveriges allmänna sjöfartsförening om dylika fasta taxor. Då blev detta förslag tillstyrkt av såväl Svenska redareföreningen som nästan samtliga handelskamrar, och jag vill även nämna, att när man 1930 remitterade ett förslag ut i och för yttrande, förordade det övervägande antalet av dem som uttalade sig fasta taxor. Jag vill också tillägga, att lagrådet vid denna remiss har uttalat sig för att få en fast bestämmelse införd i sjölagen, alltså en fast taxa. När man i detta lagförslag uttalat sig för ett särskiljande mellan de större fartygen och de mindre i fråga om liggetiden, är det ju också ganska underligt, att man icke bibehåller denna särställning, när det gäller den ersättning som i detta fall skall bestämmas. Jag vill även påpeka, att man i Finland, vilket lands sjöfart är mest jämförbar med vår sjöfart, har fasta taxor.

Till slut vill jag för min del också framhålla, att just från dessa mindre redare mycket starka betänkligheter uttalats mot utskottets förslag, och det har också uttalats den förhoppningen, att man med hänsyn till deras intresse måtte tillstyrka ett bifall till reservanternas förslag.

Häruti instämde herrar *Wallerius, Hansson* i Höno, *Ossbahr, Hassler* och *Johansson* i Krogstorp.

Herr Linnér: Herr talman! I anledning av herr Lindbergs yttrande om möjligheten för de små redarna att träffa avtal, vill jag erinra om, att skulle de begagna sig av denna möjlighet, så kunna de naturligtvis, i den händelse penningvärdet förändras, också träffa avtal om en högre överliggetidsersättning, men vad herr Lindberg sade om sannolikheten av att de träffa sådana avtal strider direkt emot vad som står i den av herr Lindberg åberopade motiveringen. Där står nämligen, att en sådan fast skala enligt 81 § förekommer »i befraktningsavtalen allenast när fråga är om fartyg av större dräktighet. Motsvarande förhållande lärer råda i fråga om överliggetidsersättnings storlek. Detta utgör otvivelaktigt ett skäl för att, såsom skett i 86 §, i fråga om tonnaget intill 400 nettoton uppställa vissa skalor med fixerade belopp för överliggetidsersättningen.» Sedan kastar utskottet om och säger, att dess huvudskäl emot ett fixerande av ersättningsbeloppen är penningvärdets föränderlighet. Accepterar man den ståndpunkten riskerar man emellertid, att de mindre redarna komma att få för liten överliggetidsersättning.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på godkännande av paragrafen enligt utskottets förslag, dels ock på bifall till den av herr S. Erik Anderson m. fl. avgivna, vid paragrafen fogade reservationen; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i den senare propositionen.

87—129 §§.

Godkändes.

130 § lydde i utskottets, därutinnan med Kungl. Maj:ts likalydande, förslag sålunda:

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

130 §.

Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär avtalet upphör att gälla, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att varken han själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

I en av herrar *Ernst W. Svenson, Löfgren, Wohlin, Olsson* i Rimforsa och *Johansson* i Bro avgiven reservation hade hemställts, att till denna paragraf skulle fogas ett andra stycke av följande lydelse:

Vill befraktare fordra ersättning i följd av dröjsmål å bortfraktarens sida före lastningen, give han bortfraktaren meddelande därom innan godset till inlastning avlämnas. Försummas det, vare han sin talan förlustig, där ej bortfraktaren eller någon för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet.

Sedan paragrafen föredragits, yttrade:

Herr **Johansson** i Bro: Herr talman! Då jag varit med om att på denna punkt avlämna en reservation, skall jag be att här få säga några ord.

Av den förberedande behandlingen av denna paragraf framgår, att tredje stycket i 111 § sjölagen uteslutits av formella grunder. I motiveringen till det utkast till lagbestämmelser, som utarbetats inom de nordiska sjölagstiftningskommittéerna och som förelåg färdigt år 1930, framhålles det, att bortsett från denna bestämmelse sjölagen icke uppställer reklameringsregler beträffande rätten att föra skadeståndstalan i anledning av dröjsmål från bortfraktarens sida. Valet har vid utkastets utarbetande därför ansetts stå mellan ett konsekvent genomförande av reklameringskyldighet eller icke några regler alls i ämnet. I utkastet har man stannat vid det senare alternativet, som sedan följts vid det fortsatta lagstiftningsarbetet. Redan det i reservationen angivna motivet, som är av reell innebörd, är tillräckligt för att motivera ett bibehållande av bestämmelsen i fråga. För befälhavaren är det synnerligen angeläget att före fartygets avgång från lastningsorten erhålla kännedom om, huruvida tillfölje dröjsmål befraktaren kommer att fordra ersättning för uppehåll, så att han i god tid kan förskaffa sig den bevisning, som kan bli erforderlig vid en eventuell skadeståndsprocess från befraktarens sida. Avseglar fartyget från orten utan att befälhavaren har förvisst sig därom, kan det sedermera bli förenat med mycket stora svårigheter för rederiet att prestera dylik bevisning. Man måste beakta sjötransporternas särregna natur, särskilt i vad gäller trampfarten, där fartygen intaga last på vitt skilda orter, och att förhållandena på lastningsorten många gånger äro för befälhavaren och rederiet obekanta.

Då sålunda något reellt motiv för bestämmelsens strykande icke föreligger, utan tvärtom sakliga skäl tala för dess bibehållande, får jag, herr talman, yrka bifall till reservationen. Jag ber att få tillägga, att jag anser denna fråga så viktig, att jag, om så erfordras, kommer att begära votering och även rösträkning.

Herr **Linnér**: Herr talman! Herr Johanssons i Bro sista ord läto ju mycket hotfulla, och det är väl därför bäst att jag säger några ord om vad denna sak i verkligheten innebär.

Det förhåller sig ju helt enkelt så, att man i propositionen, som på denna punkt förordas utav utskottsmajoriteten, har ansett, att den av herr Johansson i Bro nu påyrkade begränsningen i reklameringsregeln lätt kan leda till uppenbart oskäligen resultat. Det är ju icke alltid möjligt för en befraktare

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

att, innan han lastat sitt fartyg, kunna avgöra, huruvida han behöver framställa reklamation eller icke. Om man tänker sig det mycket enkla fallet, att en person, som säljer svensk trämassa till England, har trämassa liggande i exporthamnen, men att fartyget blir försenat och att därav vållas dröjsmål med hans egen leverans, måste det te sig som en ganska oskäligen begäran att fordra, att han i samma stund som han lastar fartyget skall bestämma sig för, huruvida han skall begära ersättning för dröjsmål eller icke, då han ju icke själv vet, huruvida överhuvud taget något ersättningsanspråk kommer att framställas emot honom eller icke. Hur skulle han nu bete sig i det av mig skisserade fallet? Jo, han skulle reservationsvis — ty detta måste väl vara meningen med herr Johanssons i Bro förslag — göra ett anspråk gällande, vilket han sedan icke skulle fullfölja. Vad skulle nu detta tjäna till? Det riktiga är väl i stället att man här som i andra handelsförhållanden låter den, som tillfogats skada genom ett visst förfarande, framställa anspråk på ersättning därför inom skälig tid. Herr Johanssons i Bro och de övriga reservanternas förslag åter innebär, att man mitt uppe i själva affärsuppgörelsen skall så att säga klippa av det hela med en i lag fixerad reklamationsstid. Detta åter kan med hänsyn till de kommersiella förhållandena icke vara lämpligt. Propositionen har däremot, såvitt utskottet kunnat finna, valt den riktiga vägen eller den som bäst passar affärslivet. Den omständigheten att det kan finnas ett visst redarintresse, som talar för en motsatt uppfattning, har utskottet för sin del icke funnit böra vara avgörande i detta fall.

Häruti instämde herr *Larsson*.

Herr **Ekman**: Herr talman! Jag har egentligen ingenting att tillägga utöver reservanternas motivering för sitt förslag. Jag vill emellertid påpeka, att det är av en icke oväsentlig vikt att en befälhavare redan vid avgången från lastningsorten får klarhet uti, huruvida befraktaren ämnar fordra ersättning för eventuellt dröjsmål. Därigenom sättes han nämligen i tillfälle att i god tid förskaffa sig den bevisning, som kan visa sig erforderlig vid en eventuell skadeståndsprocess från befraktarens sida. Avseglar åter fartyget utan att befälhavaren förvissat sig om denna sak, kan det sedermera visa sig vara förenat med mycket, mycket stora svårigheter för rederiet att prestera en dylik bevisning.

Med hänvisning till vad jag sålunda anfört och under åberopande av vad reservanterna framhållit, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på godkännande av förevarande paragraf i utskottets förslag, dels ock på godkännande av paragrafen med det tillägg, som föreslagits i den vid paragrafen fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Herr Johansson i Bro begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner 130 § i första lagutskottets förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt berörda paragraf med det tillägg, som föreslås i den vid paragrafen fogade reservationen.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av uppresningsförfarandet.

Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Rösträkning begärdes likväl av herr Johansson i Bro, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 113 ja och 54 nej, varjämte 21 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså godkänt paragrafen i utskottets förslag.

131—170 §§.

Godkändes.

För 171 § hade utskottet i likhet med Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

171 §.

Bortfraktaren skall från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa.

Drabbas passageraren under denna tid av skada å person, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

I inrikes fart må ej förbehåll göras om *annan* inskränkning i bortfraktarens ansvarighet *än att ersättningen ej skall överstiga tjugutusen kronor för varje passagerare*. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

Härutinnan hade reservation avgivits av herrar *Åkerman, Klefbeck, Branting, Lindqvist* och *Lindberg* i Stockholm, vilka hemställt, att paragrafen måtte erhålla denna avfattning:

171 §.

Bortfraktaren skall från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa.

Drabbas passageraren under denna tid av skada å person, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

I inrikes fart må ej förbehåll göras om inskränkning i bortfraktarens ansvarighet. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

Efter föredragning av paragrafen yttrade:

Herr Lindqvist: Herr talman! När det gäller lydelsen av 171 § har jag och några andra av utskottets ledamöter icke kunnat biträda Kungl. Maj:ts av utskottet tillstyrkta förslag.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Den här ifrågavarande paragrafen avser som bekant bortfraktares ansvarighet för passagerares person. Enligt det föreliggande utskottsförslaget skulle denna ansvarighet begränsas till ett belopp av högst 20,000 kronor att utgå till passagerare som skadats i inrikes sjöfart. Skillnaden mellan utskottsmajoritetens och reservanternas ståndpunkt hänför sig till lydelsen av tredje stycket i denna paragraf. Vi reservanter vilja utesluta den av utskottet föreslagna maximeringen av skadeståndet till 20,000 kronor, i vilket fall hithörande förhållanden komme att regleras av de allmänna skadestandsreglerna. Utskottet liksom också Kungl. Maj:t skulle nog helst ha sett, att man icke behövt denna bestämmelse, men jag skulle tro, att man stannat för den nu föreslagna anordningen därför att man icke ansett sig böra i allt för hög grad betunga rederinäringen. Även vi reservanter beakta naturligtvis de svårigheter, som den svenska rederinäringen för närvarande har att kämpa med och som vi för övrigt påmint om genom Kungl. Maj:ts proposition om hjälp åt samma näring, men då vi det oaktat velat påyrka denna ändring i Kungl. Maj:ts förslag, ha vi givetvis gjort detta i den tron, att även vid ett bifall till vårt förslag rederinäringen icke skulle komma att i allt för hög grad betungas av nya pålagor.

Här har framhållits, att sjöolyckor kunna inträffa, då många människoliv gå till spillo, och att ett rederi, som drabbas av en dylik större olycka, icke skulle kunna komma ut med de stora skadestandsbelopp, som skulle kunna utdömas, därest reservanternas förslag bifölles. Ja, detta är naturligtvis riktigt, men så kan bli fallet även om ersättningsbeloppet fixeras till högst 20,000 kronor för person. Lyckligtvis förhåller det sig nu på det sättet, att antalet sjöolyckor i vårt land, då dylik ersättning behövt utbetalas, icke varit så många, och ännu färre har antalet olyckor varit, då ett flertal människoliv gått till spillo. Vi hänvisa i det avseendet i reservationen till redan förefintliga utredningar, men då vi icke tagit in dessa utredningar i reservationen, skall jag be att ifrån denna plats få ge kammaren del av utredningsresultatet, så att kammaren kan se, i hur många fall dylik ersättning kan behöva ifrågakomma. Enligt kommerskollegii uppgifter har under åren 1925—1934 antalet olyckshändelser å fartyg, som haft till följd förlust av passagerares liv eller svårare skada å passagerare, inom svenska handelsflottan uppgått till allenast aderton. Såvitt man nu kan döma skulle enligt kommerskollegium ersättningsskyldighet från rederiets sida kunnat ifrågakomma endast i fyra av dessa fall. Vidare skulle enligt kommerskollegium i ett av fallen orsaken till olyckan icke med full säkerhet ha kunnat utrönas, och beträffande de övriga olyckshändelserna hade man rätt att antaga, att själva olyckan förorsakats av omständigheter, som icke kunde som fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarade. I fråga om antalet större sjöolyckor framhåller ämbetsverket slutligen, att under en tid av drygt aderton år endast i ett fall hänt, att ett större antal passagerare omkommit vid fartygs förlisning. Detta var som bekant när det i inrikes fartygssysselsatta ångfartyget *Per Brahe* gick under å sjön Vättern, då åtta personer omkommo. Av denna redogörelse framgår sålunda, att antalet olyckor, då dylikt ersättningsanspråk kunnat resas, varit ytterst få.

En med sjöfartens förhållanden väl förtrogen person säger på tal om denna maximigräns och dess fastställande till 20,000 kronor, att han för sin del skulle vara mest böjd för att helt och hållet stryka densamma, och han framhåller, att bortsett från luftbefordringen gäller icke någon sådan här gräns. En maximering sådan som den av utskottet föreslagna kan komma att leda till rena orimligheter, anser han vidare, och han nämner som exempel, att en person blir fullständig invalid för sitt återstående liv, eller att en familj för-

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)
 lorar den som drager försorg om densamma. Vidare framhåller han, att det ytterst sällan inträffat, att en olycka fått den omfattningen, att flera passagerare skadats, och att det av denna anledning icke är behöfligt med en sådan här maximering. Ja, han ifrågasätter rentav, om det kan vara riktigt att införa den, ty han förmenar, att om lagen nämner en summa på 20,000 kronor, så kan detta lätt komma att leda till att premierna för ansvarsförsäkringen komma att sättas högre än om intet belopp alls utsatts i lagen. Om man i lagen skriver in denna summa, kan detta enligt hans mening sålunda leda till att rederinäringen åsamkas större kostnader än om intet belopp alls utsättes.

20,000 kronor är ju mycket pengar, och det låter ju som det gällde ganska mycket när man säger, att till en person som blivit allvarligt skadad kan utgå skadestånd med upp till 20,000 kronor. Om det emellertid, som jag nämnt, gäller en familjeförsörjare, och att åt denne skall inköpas en livränta för dessa 20,000 kronor, blir det inte så mycket, ty en livränta till en man på låt mig säga 25 år för 20,000 kronor lär enligt uppgift med nuvarande räntesats icke ge mer än 884 kronor om året, vilket belopp inte ter sig så storartat som detta engångsbelopp på 20,000 kronor.

Första lagutskottet hade under fjolåret tillfälle att syssla något med dessa saker. Självt satt jag icke i utskottet vid behandlingen utav det ärende det då gällde, men andra kammarledamöter, som då tillhörde första lagutskottet, ha också deltagit i behandlingen av den nu föreliggande propositionen och varit med om att godtaga förslaget om ett skadestånd på 20,000 kr. Jag skall icke trötta med att läsa upp mycket ur första lagutskottets utlåtande från fjolåret utan skall nöja mig med ett litet stycke, men jag vill hänvisa dem som skulle kunna vara intresserade av frågan till första lagutskottets utlåtande nr 36 år 1935, då utskottet hade att behandla vissa motioner som gällde vägfreden. I detta utskottsutlåtande säges:

»Det torde icke kunna bestridas, att, därest man har till ögonmärke att försäkringen skall fylla en social funktion, det sätt på vilket ersättningen maximeras enligt gällande olycksfallsförsäkringslag synes väsentligt överlägset maximeringen i trafikförsäkringslagen. Vad beträffar maximibeloppet för varje person enligt sistnämnda lag, eller 20,000 kronor, måste utskottet även framhålla, att detta belopp med nuvarande räntesatser icke förslår till en större livränta för en 25-årig man än 884 kronor om året. I praktiken har helt naturligt också visat sig att beloppet är otillräckligt, och att den skadade till följd därav gått miste om en större eller mindre del av den ersättning han eljest bort erhålla. Utskottet finner det böra tagas i övervägande att beträffande personskada avskaffa bestämmelserna om vissa fixa maximibelopp men i stället föreskriva, att sjukpenning och livränta icke må överskrida visst belopp per dag, respektive år.»

Detta uttalande gjorde, såvitt jag kan förstå, ett enhälligt lagutskott under fjolåret. Det fanns visserligen en blank reservation, avgiven av herr Velander, men jag tror att hans avvikande mening gällde någonting annat än vad som här påtalas. Vi reservanter ha sålunda, herr talman, kommit till den uppfattningen, att det skulle vara lyckligast, om den paragraf det här gäller ändrades på sätt jag föreslagit, så att vi finge bort bestämmelsen om de 20,000 kronorna och att i stället de allmänna skadestandsreglerna komme i tillämpning i detta fall.

Vi ha, som jag sade, framställt detta yrkande med vetskap om att den svenska rederirörelsen har svårigheter att brottas med, men vi ha också framställt yrkandet med den fasta förhoppningen att det hela skall kunna gå att ordna utan att det blir något särskilt tryck på rederinäringen. Därför, herr talman,

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

tillåter jag mig yrka bifall till den av herr Åkerman m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Linnér**: Herr talman! För att förstå skillnaden mellan å ena sidan Kungl. Maj:ts proposition och å den andra reservanternas förslag — det är nämligen så att utskottsmajoritetens ståndpunkt överensstämmer med propositionen — skall jag be att få nämna något om huru förhållandena på detta område för närvarande äro.

För närvarande är det så att redarna kunna fritaga sig ifrån ansvarigheten för passagerarrisken genom ett förbehåll vid själva avtalet om resan. Detta sker också i verkligheten, enligt vad det upplysts, genom att vissa rederier på biljetterna trycka att rederiet fritar sig från ansvarighet för skada på passagerare. Här har propositionen intagit en helt annan ståndpunkt. Propositionen gör denna regel om redarens ansvarighet för skada på passagerare tvingande, och detta innebär självfallet en mycket stor skärpning av redarens ansvarighet i jämförelse med nu gällande lag. Propositionen har emellertid ansett det vara försiktigast att stanna vid en viss maximibegränsning utav ansvarigheten, vilken beträffande passagerare i propositionen är föreslagen till 20,000 kr. Det måste bero på ett missförstånd då herr Lindqvist säger, att denna risk skulle kunna vara större för redaren än om det icke funnes någon maximibegränsning, i vilket fall man ovillkorligen skulle komma att få betala ut 20,000 kr. Detta är självfallet icke bestämmelsens mening, utan meningen är naturligtvis att ersättning skall lämnas för skadan. Om skadan uppgår till ett värde av 50 kr., skall naturligtvis inte passageraren ha 20,000 kr. utan 50 kr. Även om skadan går upp till 20,050 kr. får han inte ut mer än 20,000 kr., det är bestämmelsens mening, och således är det självfallet att maximeringen innebär en viss minskning av risken för redaren. Men propositionen har som sagt icke vågat gå längre än till denna gräns.

I utskottet ha vi framför allt tagit sikte på de svårigheter som de små rederierna i kustfart och i fart på småsjöarna i Sverige för närvarande laborera med. För dessa innebär givetvis en obegränsad risk utan den minsta tvekan en ytterligare belastning. Denna belastning kunna de icke bära på annat sätt än genom att taga en försäkring, och det är klart att denna försäkring blir dyrare om risken för passagerarna är obegränsad än om risken är begränsad till 20,000 kr. Vi veta att exempelvis Mälarrederierna och skärgårdsbåtarna här i Stockholmstrakten ha ganska svårt att klara ekonomien under den mycket svåra pressen av speciellt biltrafiken. Det är då icke endast för rederierna utan framför allt för allmänheten, som använder sig av denna båttrafik, av vikt att icke kostnaderna ökas. Man kan således icke tänka sig annat än att de rederier, som kunna göra det, skulle komma att överflytta risken genom att försöka höja biljettpreiserna. En hel mängd rederier äro emellertid förhindrade att göra detta, ty skärgårdsrederierna och exempelvis båtarna här på Mälaren eller på sjöarna uppe i Norrland skulle kanske därigenom komma fram till den gräns, där rederierna finna: nu kunna vi icke hålla passagerartrafiken i gång, emedan lagen belastat oss med ytterligare en kostnad, vilket medför att utgifterna överstiga inkomsterna.

Det är vid ett avvägande härvidlag som utskottsmajoriteten ansett sig nödsakad stanna vid propositionens ståndpunkt. Vi ha trots att de fall, då ömmande omständigheter verkligen kunna förefinnas och då ersättningen borde uppgå till mer än 20,000 kr., äro så utomordentligt få, att denna risk ur allmänrättslig synpunkt får lov att avvägas med hänsyn till risken för en rätt stor befolkningsgrupp att bli av med sina möjligheter till trafik med de små båtarna i inrikes sjöfart.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Vad sedan beträffar förhållandet till utländska rederier är lagrummet icke omedelbart tillämpligt på dem, men det kan ju tänkas att genom en konventionsbestämmelse lagrummet också kan bli tillämpligt exempelvis i fråga om Svenska Amerikalinjen eller någon linje mellan Sverige och England etc. I så fall är det klart att, om man har en begränsning, de svenska rederierna stå sig bättre i konkurrensen med utländska rederier än om man icke har en sådan begränsning.

På grund av dessa skäl, herr talman, ber jag få yrka bifall till propositionen, d. v. s. till utskottsmajoritetens förslag.

Herr **Lindberg** i Stockholm: Herr talman! Herr Lindqvist har ju redan ganska ingående redogjort för reservanternas ståndpunkt i denna fråga, varför det inte kan vara så värst mycket att tillägga. Jag skall i alla fall be att få erinra om ett par saker. Innan jag gör det skall jag emellertid be att få göra ett par repliker med anledning av herr Linnérs senaste anförande.

Herr Linnér säger, att smårederierna i insjöfart ha så svårt att klara sig, att de inte skulle kunna komma ut med en högre försäkring än den som begränsas till ett skadestånd på högst 20,000 kr. Det är ju sant och riktigt att insjöfarten här i Sverige arbetar under ganska tryckta förhållanden, det kan man naturligtvis inte komma ifrån. Men insjöfartens redare klaga också högljutt över att de icke längre få några passagerare därför att bussar och järnvägar ta hand om dem. Det är bara de fartyg, som visserligen också räknas till insjöfarten, som trafikera den yttre och inre skärgården, som ha något nämnvärt passagerarantal — detta givetvis med reservation för vissa undantag för exempelvis lustresor, sällskapsresor och även kanske vanlig passagerartrafik under vissa söndagar.

Om man emellertid gör en jämförelse härvidlag mellan den inrikes farten och utrikesfarten, måste man väl ändå säga, att har utrikesfarten — den som trafikerar låt oss säga Malmö—Köpenhamn — möjligheter att för passagerarnas vidkommande försäkra till det högre beloppet, så måste naturligtvis också inrikesfarten ha samma möjligheter att hålla passagerarna skadeslösa för olycksfall som kan inträffa ombord. Om man jämför exempelvis Malmö—Köpenhamnsfarten med Nynäshamn—Visbyfarten skall man finna, att de båtar som trafikerar routen Malmö—Köpenhamn befordra många fler passagerare på en dag än Gotlandsfarten kan göra. Följaktligen skulle det ställa sig mycket dyrbart för den förra linjen med denna högre ersättning, då den ju har ett mycket större passagerarantal att ansvara för.

Här är det ju fråga om att tillgodose trafikanternas intressen. Trafikanterna ha icke på samma sätt som de andra intressegrupperna någon möjlighet att bevaka sin ställning i detta fall. Det finns såvitt jag vet ingen sammanlutning som man kunnat remittera hela ärendet till, och följaktligen har man inte från det hållet fått något som helst uttalande, utan man måste uteslutande gå efter vad man kan anse vara skäligt och rimligt.

Jag är av den bestämda uppfattningen att det icke är förenat med någon större risk att gå med på reservanternas förslag till lydelse av § 171, bl. a. därför att de risker som här föreligga icke äro så många och stora, att det kan bli någon nämnvärd ökad utgift för sjöfartens vidkommande att försäkra för det högre beloppet.

Herr talman! Med detta skall jag be att få yrka bifall till den reservation, som är avgiven av herr Åkerman m. fl.

Herr **Hedlund** i Östersund: Herr Linnér har angivit de skäl, som huvudsakligen varit bestämmande för första lagutskottet, när detta lämnat Kungl.

Ang. lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. (Forts.)

Maj:ts förslag sitt stöd ifråga om denna paragraf. Jag begärde emellertid ordet för att ytterligare betona att Kungl. Maj:ts proposition, vars uppfattning i denna punkt första lagutskottet biträder, i så hög grad tillgodoser passage-reareintresset i jämförelse med vad som nu gäller, att det enligt min mening icke finnes någon anledning att gå längre. Vi skola icke blunda för att de små båtarna, som gå i kusttrafik t. ex. i Norrland, fylla ett mycket starkt legitimt kommunikationsbehov men ha oerhörda svårigheter i konkurrensen med andra kommunikationsmedel, såsom spårvägslinjer och bussar. Under sådana förhållanden finner jag det mindre välbetänkt att bereda dessa rederier ytterligare ökade svårigheter i konkurrensen; nya svårigheter för de mindre rederierna måste givetvis inställa sig, om man följer reservanternas linje.

Jag har, herr talman, beaktat passagerareintresset, vilket enligt min mening också blivit väl tillgodosett. Med hänsyn till risken att rederierna kunna komma att utsättas för så stor konkurrens att de kanske i en del fall komma att stoppas, finner jag det emellertid, som sagt, ej välbetänkt att gå längre än utskottet föreslår. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan, vilken innebär bifall till propositionen.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på godkännande av förevarande paragraf i utskottets förslag, dels ock på bifall till den vid paragrafen fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Lindberg i Stockholm, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner 171 § i första lagutskottets förevarande förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid berörda paragraf fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren godkänt förevarande paragraf i utskottets förslag.

Aterstående delar av lagförslaget.

Godkändes.

De båda övriga av utskottet framlagda lagförslagen.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A) förklarades vara besvarad genom kammarens beslut i fråga om lagförslagen.

Punkterna B) och C).

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 6.

Ang. viss
omläggning
av automobil-
besiktning-
väsendet m. m.

Vidare förekom till behandling statsutskottets utlåtande, nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss omläggning av automobilbesiktningväsendet m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen avlåten, den 3 januari 1936 dagtecknad proposition, nr 30, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, anhållit om riksdagens yttrande över ett av departementschefen framlagt förslag till omläggning av automobilbesiktningväsendet m. m. med förklarande därvid att Kungl. Maj:t ville efter mottagande av riksdagens svar företaga den slutliga prövningen av frågan.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehåft följande motioner, nämligen I: 300 av herrar *Jonsson* och *Gabrielsson*, I: 301 och 302 av herr *Nylander m. fl.*, II: 427 av herr *Gustafsson* i *Lekåsa m. fl.* samt II: 626 av herr *Hagberg* i *Malmö m. fl.*

Utskottet gjorde i sin motivering bland annat följande uttalanden, nämligen:

1) i fråga om *flygande besiktningar*:

»Det synes utskottet lämpligt, att statspolis-kåren vid sin trafikkontroll ute på vägarna erhåller behörighet att jämsides med uppsikten över motorfordonens framförande, förarnas nykterhet och formella behörighet o. s. v. även öva viss tillsyn över själva motorfordonen. För närvarande ankommer fordons-tillsynen i huvudsak på bilbesiktningmännen, vilka för detta ändamål hava att företaga s. k. *flygande besiktningar*. Trafikpolisen har däremot hittills ej varit tillerkänd befogenhet att genom körprov utröna ett anträffat motorfordons trafikduglighet. Skall statspolis-kåren på ett verkligt sätt och med tillbörlig auktoritet kunna fullgöra sina viktiga åligganden som trafikpolis erfordras tvivelsutan kännedom även om motorfordonens körning och skötsel. I avseende å möjligheterna till detta kravs förverkligande må erinras, att de enskilda statspolismännens motortekniska insikter redan för närvarande och alldeles oavsett kårens besiktningssuppgifter måste tillmätas betydelse på grund av att statspolisen själv är i stor utsträckning motoriserad. Vid nyan-tagning inom kåren fästes sålunda stort avseende vid tidigare genom anställning som chaufför och mekaniker eller utbildning vid motoriserat truppför-band förvärvad körskicklighet och fordonskunskap. Undantag från bestäm-melsen om statspolismans avgång efter tre år göres också redan nu och detta särskilt när det gäller att åt kåren bevara sådana, som visat sig särskilt lämp-liga som trafikpolismän. Dessutom förutsättes nu i propositionen, att stats-polismännen skola genom kompletterande kurser bibringas ytterligare kunskap om motorfordonen.

I likhet med departementschefen måste utskottet alltså finna lämpligt att statspolisen erhåller befogenhet att utöva viss tillsyn å motorfordonen. Det ligger emellertid i sakens natur att trafikpolisens tekniska fackkunskaper ej kunna antagas bliva mera omfattande samt att därför denna tillsyn måste in-skränka sig till mera lättkontrollerade men för trafiksäkerheten viktiga delar, främst bromsar och styrinrättningar. Den mera ingående uppsikten av teknisk art skulle alltjämt såsom hittills i första hand vila å bilbesiktningmännen. I de fall då trafikpolisen upptäcker, att ett fordon ej är trafikdugligt, eller då fog föreligger för misstanke om tekniska brister torde den närmaste åtgär-den allenast böra bliva att förelägga fordonets ägare att uppvisa detsamma hos besiktningssmannen för eftersyn. Överhuvud bör denna flygande besiktning så ordnas — något som departementschefen också synes förutsätta — att åtal endast skall behöva följa i sådana undantagsfall, då mera allvarliga förseelser

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
upptäckas, eller vid en mera allvarlig uraktlåtenhet att efterkomma tidigare givna förelägganden.»;

2) i fråga om *periodisk efterbesiktning*:

»För närvarande gäller, att fordon i yrkesmässig trafik skola, vare sig de äro person- eller lastfordon, årligen underkastas *periodisk efterbesiktning*. Departementschefen har nu, i likhet med de sakkunniga, ansett detta periodiska besiktningstvång kunna borttagas för lastfordonens del. I väckta motioner har erinrats om den starka förslitning, för vilken trafiklastbilarna på grund av sin ofta så gott som oavbrutna användning vore utsatta, något som gjorde en periodisk kontroll över desamma alldeles särskilt behöfelig. Utan att underskatta de invändningar, som sålunda framkommit, vill utskottet dock ej motsätta sig den lättnad i besiktningstvånget, som den föreslagna slopningen av den periodiska efterbesiktningen av lastbilarna innebär. Utskottet har därvid utgått ifrån, att de lastbilar, som genom ständig användning äro utsatta för en särskilt stark förslitning, skola kunna nås vid den flygande besiktningen utefter vägarna. Skulle denna ordning icke visa sig fylla de krav, som böra uppställas i fråga om fordonens beskaffenhet, förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t utfärdar de kompletterande bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga.»; samt

3) i fråga om *bilbesiktningmännens inkomster* och ersättning för *egen automobil*.

»Med avseende å *bilbesiktningmännens inkomster* må erinras, att besiktningssman för närvarande äger behålla sin uppbörd oavkortad upptill 10,000 kronor, $\frac{1}{2}$ mellan 10,000—20,000 kronor samt däröver $\frac{1}{4}$. Departementschefen har föreslagit, att den gräns, inom vilken besiktningmännen äga helt behålla uppburna avgifter, sänkes till 5,000 (A—C-ort), respektive 6,000 (D- och E-ort) och 7,000 kronor (F- och G-ort) — mot nuvarande 10,000 kronor och av de sakkunniga föreslagna 8,000, respektive 9,000 och 10,000 kronor — samt att den gräns, över vilken $\frac{1}{4}$ av avgifterna må behållas, sänkes till 12,000 kronor i stället för nuvarande 20,000 kronor och 15,000 kronor enligt de sakkunnigas förslag. Med tillmötesgående av i detta avseende motionsvis gjorda yrkanden vill utskottet tillstyrka, att den gräns, inom vilken avgifterna skola oavkortade få behållas, höjes med 1,000 kronor till 6,000, respektive 7,000 och 8,000 kronor. För besiktningmän, som hava en uppbörd, uppgående till eller överskjutande sistnämnda tre belopp, innebär utskottets förslag en årlig inkomstökning med genomgående 500 kronor i förhållande till departementschefens förslag. I den av departementschefen föreslagna övre gränsen, 12,000 kronor, förutsätter däremot utskottet ingen ändring.

I likhet med de sakkunniga finner utskottet lämpligt, att besiktningmännen förfoga över *egen automobil*. I sådant syfte vill utskottet tillstyrka att till besiktningssman, som håller sig med egen automobil, må utgå ett årligt bidrag med förslagsvis högst 1,200 kronor.

I vidstående inom utskottet uppgjorda tabell lämnas en jämförande översikt över automobilbesiktningmännens behållna inkomster vid olika uppbördsbelopp. Såsom av tabellen framgår innebär utskottets förslag trots den jämkningsuppåt, som av utskottet förutsatts, för besiktningssmän med större uppbörd en betydlig inkomstminskning i förhållande till nu gällande grunder. Besiktningssman med en ganska låg uppbörd skulle däremot, under förutsättning att han har egen automobil, i stort sett bibehållas vid sin nuvarande inkomst.»

Utskottets hemställde,

a) att riksdagen, i anledning av förevarande proposition och med avslag å motionen II: 427, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla vad i utlåtandet

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
blivit anført rörande det framlagda förslaget till omläggning av automobilbesiktningsväsendet; samt

b) att övriga i ämnet väckta motioner måtte anses besvarade med vad utskottet i utlåtandet anført.

Vid utlåtandet voro fogade reservationer:

1) av herrar *Strindlund, Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande i fråga om *flygande besiktningar* bort hava följande lydelse:

»Utskottet kan dock icke finna lämpligt, att statspoliskåren vid sin trafikkontroll ute på vägarna erhåller behörighet att jämsides med uppsikten över motorfordonens framförande, förarnas nykterhet och formella behörighet o. s. v. även öva tillsyn över själva motorfordonen. Någon utökning av den befogenhet, som för närvarande tillkommer statspolisen, bör sålunda icke ifrågakomma.»;

2) av herrar *Nylander, Strindlund, Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande i fråga om *periodisk efterbesiktning* bort hava följande avfattning:

»För närvarande gäller — — — alldeles särskilt behöflig, varjämte gjorts gällande att en flygande besiktning, även bedriven i mångfaldigt större omfattning än hitintills, icke kunde antagas få samma värde som de nuvarande obligatoriska efterbesiktningarna av trafikbilarna, av vilka åtskilliga kanske aldrig skulle komma att underkastas någon inspektionsförrättning.

Utskottet delar de i motionerna framförda farhågorna att de periodiska efterbesiktningarna icke lämpligen kunna ersättas enbart genom utökad flygande besiktning, och har härvid särskilt beaktat de svårigheter, som måste föreligga i de större städerna att under livlig gatutrafik verkställa tekniska undersökningar av motorfordonen. Utskottet vill fördenskull uttala sig för bibehållandet av de periodiska efterbesiktningarna för lastautomobiler i yrkesmässig trafik.»; och

av herr *Holmgren*, som förklarar sig anse, att det periodiska besiktningstvånget icke borde borttagas för lastfordonens del; samt

3) av herrar förste vice talmannen *Olsson, Bäcklund, Andersson* i Prästbol och *Norling*, vilka ansett, att utskottets yttrande i fråga om *bilbesiktningsmännens inkomster* och ersättning för *egen automobil* bort hava följande lydelse:

»Beträffande grunderna för den allmänna gottgörelsen till bilbesiktningsmännen ansluter sig utskottet till det i propositionen framlagda förslaget. I likhet med departementschefen finner utskottet någon ersättning för egen automobil icke böra utgå till bilbesiktningsman.»

Sedan utskottets hemställen föredragits, anförde:

Herr Strindlund: Herr talman! Såväl Kungl. Maj:t i sin proposition som utskottet i sitt utlåtande erinra om 1934 års statsrevisorers uttalanden.

Jag skall i anledning av dessa erinringar be att få citera ett par uttalanden i förevarande fråga, som gjordes av 1934 års statsrevisorer. Dessa revisorer ha bland annat ansett sig böra undersöka, huruvida icke utgifterna för besiktningsväsendet kunna i något hänseende nedbringas och hava därvid i första hand tagit under övervägande, om icke utgifterna för den flygande besiktningen, vilka för närvarande uppgå till omkring 25,000 kronor årligen, kunna minskas eller rent av inbesparas genom en förändring av organisationsformen. En överflyttning av detta slag av besiktning till exempelvis stats-

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
polisen synes revisorerna motiverad. De yttra: »Någon nämnvärd ökning av kostnaden för statspolisen genom förläggandet dit av dylika besiktningar torde ej behöva uppstå.» Längre ned i deras berättelse heter det: »En ytterligare besparing i utgifterna för besiktningstväsendet synes kunna vinnas genom ändrade bestämmelser för beräkningen av ersättningen till vikarie för besiktningssman.» De framhålla därjämte, att det icke synes uteslutet, att avsevärda besparingar kunna vinnas för det allmänna genom en förenkling av besiktningssmannainstitutionen utan att trafiksäkerhetens krav eftersättes. »Då revisorerna måste», heter det, »ur såväl statens som de enskilda medborgarnas intresse tillmäta frågan om automobilbesiktningstväsendets rationella ordnande stor betydelse, hava de funnit sig böra för riksdagen framlägga sina synpunkter i detta ärende.»

Statsrevisorerna ha följaktligen gått ut ifrån att besiktningstväsendet skulle genom viss omläggning kunna i rätt betydlig grad förbilligas, varigenom man till statsverket skulle kunna inleverera ett större överskott av besiktningssavgifter än som nu sker. Vad har nu statsrevisorerna fått för svar härpå?

Svaret framgår av utskottets utlåtande. Man vill sålunda enligt Kungl. Maj:ts förslag dra in 26 besiktningssmän, men i stället öka ut statspolisen med 67 man. De statsrevisorer, som framkommit med förutnämnda förslag skulle, tycker jag, känna sig rätt snopna över ett sådant svar. Jag vill erinra om att den egentliga orsaken till att statspolisen tillsattes var, att det ansågs för ett vitalt statsintresse att samhället besitter de maktmedel, som erfordras för att rättsordningen under alla omständigheter skall kunna upprätthållas samt att man som regel ej borde räkna med militära maktmedel för dessa ändamål. Vid sidan av denna sin egentliga uppgift, vilken jag anser, att vi böra klart hålla i minne, har statspolisen även vissa uppgifter beträffande trafikkontrollen, d. v. s. uppsikt över motorfordonens framförande, förarnas nykterhet och formella behörighet m. m. Nu föreslås det i detta utlåtande att statspolisen därjämte skulle få uppsikt över själva motorfordonen. För att statspolisen skall bli i tillfälle att göra detta och därjämte få ökad kontroll föreslås nu den utökning av personalen i statspolisen, som jag redan har angivit. För egen del vill jag uttala att om statspolisen behöver sin personal ökad för att kunna fullfölja det ändamål, varför den tillsattes, så har jag ingenting däremot. Jag vill icke att det allmänna skall stå utan de maktmedel, som äro erforderliga för vidmakthållandet av sin auktoritet. Däremot är jag synnerligen tveksam, om man skall på statspolisen lägga den tekniska undersökningen av motorfordonen, och varför? Jo, därför att jag knappast kan bibringas den uppfattningen att statspolisen ännu är mogen för att på ett tillräckligt hänsynsfullt sätt handhava en sådan uppgift. Man bör erinra sig att ett av de kraftigaste motiven för denna utökning av kontrollen är, att man vill minska antalet olyckor. Giv statspolisen till uppgift att kontrollera motorfordonen med den motivering, att man skall söka nedbringa antalet olyckor, och den kommer att visa kanske en berömvärd men kanske icke alla gånger hänsynsfull iver i sitt värv. Även de mest lojala bilförare skulle därför kanske mer än en gång komma att utsättas för en behandling, som säkerligen skulle åtminstone i vissa fall närma sig det rena trakasseriet.

Då man inrättade statspolisen skedde ju det bl. a. med motivering, att man icke ville av skäl, som då angävos använda militär för ordningens upprätthållande. Jag har en känsla av motsvarande art, då man nu vill till polisen överföra kontrollen över motorfordonen. Jag har därför i reservationen yrkat att statspolisen skall behålla sina nuvarande uppgifter d. v. s. vid trafikkontrollen, men att uppsikten över fordonen skall ske på samma sätt som hittills.

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningväsendet m. m. (Forts.)

I detta betänkande har jag även en annan reservation, som rör frågan huruvida den årliga efterbesiktningen på vissa lastfordon skall borttagas. I det fallet vill jag för det första hänvisa till vad länsstyrelsen i Norrbottens län sagt i sitt yttrande över förslaget. För det andra har jag den personliga uppfattningen, att denna årliga besiktning är till fördel både för vagnarna, för ägarna och för trafiksäkerheten. Denna besiktning tvingar varje bilägare till en verklig översyn av sin vagn för varje år. Om man tar bort denna årligen återkommande besiktning kommer — det är jag rädd för — en sådan översyn att eftersättas tills vederbörande åker fast för en sådan här statspolis, som i lyckligaste fall hänvisar vederbörande till en besiktningssman. Då har kanske vagnens förslitning fortskridit längre än den skulle ha gjort, därest bilägaren haft den pressen på sig, att han inom viss tid måste ha vagnen i sådant skick, att den kan bli godkänd av besiktningssmannen. Jag har därför reserverat mig för ett bibehållande av dessa årliga besiktningar. Jag förstår dessutom icke, hur man i en storstad skall kunna klara besiktning av vagnarna. Hur man skall kunna ersätta den årliga besiktningen genom flygande besiktningar är för mig oförklarligt.

Med den uppfattning, som jag här har sökt angiva, kommer jag således till det slutresultatet, att jag icke motsätter mig en utökning av statspolisen, om så måste ske för fullföljande av dess ursprungliga ändamål. Men skall så ske, böra också avlöningarna bestämmas efter vanliga grunder. Jag har därför i nästa utlåtande en reservation, vari jag går emot förslaget att använda bilskattemedel till detta ändamål. Jag kommer att vid behandlingen av det utlåtandet yrka bifall till där angiven reservation. För närvarande ber jag att få yrka bifall till den av undertecknad m. fl. avgivna reservationen.

I detta yttrande, under vilket herr andre vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, instämde herrar *Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxäng.

Herr Norling: Jag har också deltagit i behandlingen av detta ärende och undertecknat en reservation, men den reservationen gäller icke den fråga som herr Strindlund här har berört.

Herr Strindlunds resonemang, att han för sin del icke har något att erinra mot en utökning av statspolisen men samtidigt icke vill giva densamma en vidsträcktare arbetsuppgift ifråga om vägtrafiken, tycker jag är ganska orimligt. Dessa saker tycker jag oavvisligen hänga samman med varandra. I fråga om vilkadera skattemedel eller bilskattemedel skola användas för detta ändamål har icke rätt någon tvekan hos myndigheterna. Det är först herr Strindlund, som rest motstånd mot förslaget på den punkten.

Jag har jämte mina utskottskamrater reserverat mig beträffande den löneställning, som man givit dessa bilbesiktningssmän. Såväl statsrevisorerna som de sakkunniga och departementschefen ha ansett att bilbesiktningssmännens nuvarande löneläge är orimligt högt i förhållande till arbetets art och omfattning och även i förhållande till andra jämförbara statstjänster. Utskottet har emellertid väsentligt höjt löneförmånerna. I fråga om vikarierna skulle jag tro, att det numera är ordnat på ett tillfredsställande sätt. Det var ju missförhållanden där, som i främsta rummet gävo anledning till påpekanden från statsrevisorernas sida. Nu har utskottet väsentligt omarbetat den kungl. propositionen. I en del fall innebär förslaget, skulle jag tro, en viss förbättring. I fråga om bilbesiktningssmans avlöning innebär emellertid förslaget en förhöjning med i genomsnitt 2,000 kronor per man, vilket gör ett sammanlagt belopp av över 100,000 kronor. Jag tycker, att det vore orimligt att godtaga

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
en sådan lösning. Statsutskottet skulle väl knappast heller känna sig kränkt på något sätt, om riksdagen här följde regeringens förslag. Att döma av den debatt, som fördes i utskottet, skulle tvärtom utskottet ta den saken med största jämnmod i världen.

Den justering uppåt, som jag nyss nämnde om, föranleder att besiktningmännen komma i ett orimligt högt löneläge. Det vore bättre att nu lätta på de utgifter, som bilägarna ha, icke när det gäller bilbesiktningen, men i fråga om andra utgifter såsom för kontroll och dylikt. Något sådant har däremot icke statsutskottet föreslagit. Regeringen är inne på den linjen och föreslår att de särskilda tillägg till förrättningstaxan, som besiktningssmannen efter länsstyrelsens fastställande äger att av allmänheten uttaga vid förrättning utom stationsorten, skulle bortfalla och att han i stället skulle beredas reseersättning av statsverket. Mot de sakkunnigas förslag, att för detta ändamål ett belopp av 50,000 kronor ställes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens disposition, har departementchefen icke funnit anledning till erinran. Det senare har även statsutskottet gått med på. Staten betalar alltså dessa omkostnader, men samtidigt bibehållas de extra avgifterna. Detta innebär ju även en rätt väsentlig löneförhöjning för bilbesiktningmännen ty en fjärdedel av dessa avgifter tillfalla ju dessa besiktningmän.

Den reservation, som jag har anslutit mig till inom statsutskottet, innebär alltså att de löner och ersättningar, som Kungl. Maj:t föreslagit, skola bli gällande. Med anledning därav vill jag i likhet med reservanterna föreslå att den delen av utskottets yttrande som på sidan 8 börjar med orden: »Med avseende å» och slutar på sid. 9 med orden: »bibehållas vid sin nuvarande inkomst» måtte utgå.

Herr **Anderson** i Råstock: Till att börja med vill jag konstatera, att det här icke är fråga om ett avgörande beslut från riksdagens sida. Det är endast fråga om ett uttalande från riksdagen, hur riksdagen ser på ett förslag till ordnande av bilbesiktningstväsendet. Den anmärkningen är ganska viktig att komma ihåg, så man icke tror, att man här absolut går och binder riksdagen eller Kungl. Maj:t för det ena eller det andra.

Beträffande själva saken vill jag säga, att den proposition, som ligger till grund för utskottets utlåtande, är av mycket invecklad beskaffenhet och har kostat statsutskottet alldeles osedvanligt mycket arbete. För att vi skulle få ett grepp på frågan och verkligen kunna sätta oss in i den ha vi låtit ärendet föredragas dels av tjänstemän från departementet, dels av sakkunniga och dels av statspolischefen och slutligen har även ordföranden i automobilbesiktningmännens förening fått tillkännagiva sin mening om förslaget inför avdelningarna i statsutskottet. Vi ha överhuvud taget försökt att använda alla de hjälpmedel, vi kunnat få tag i, för att få ett ordentligt grepp på frågan. När jag nu säger detta kunna ju kammarens ledamöter förstå, att om vi giva oss in i långa utvecklingar, som icke höra till saken, vi därmed gagna varken Kungl. Maj:ts eller utskottets förslag. Då komma vi in på vägar, varifrån vi ha svårt att hitta tillbaka och kanske vi då rent av skulle behöva en besiktningssman för att få anvisning på vilka vägar vi skola vandra för att komma till ett förnuftigt resultat. Så ligger frågan till.

Om jag skall ta de talare, som nu uppträtt, i tur och ordning, skall jag först be att beträffande herr Strindlund få gemäla, att hans citat av vad statsrevisorerna skrivit må gälla för vad det kan. Han kan i alla fall inte förneka det faktum, att det i fråga om de enskilda besiktningmännen och totalkostnaden för bilbesiktningstväsendet blir betydligt billigare enligt både Kungl. Maj:ts och utskottets förslag än vad det är nu. Den saken går det inte

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
att komma ifrån. Herr Strindlunds yttrande om statspolisen skall jag inte ägna många ord, eftersom ju herr Strindlund själv därvidlag har gått med på förslaget utan någon som helst reservation. Han skiljer sig ifrån utskottsmajoriteten endast i det avseendet att han för sin del icke vill att statspolisen, som i alla fall har att uträtta en hel del beträffande motorfordonens framfart på vägarna, skall ha tillfälle att verkställa körprov och därigenom utröna huruvida fordonen äro i sådant skick, att de lämpligen böra få användas utan att undergå förnyad besiktning och därmed kanske i många fall åtföljande reparation. Det är den enda punkt i det fallet där herr Strindlund skiljer sig från oss andra i utskottet. Om jag skall vara fullt uppriktig vill jag säga, att hade vi icke kommit till den uppfattningen att det var ett enkelt och bra sätt att få en viss del av tillsynen — märk väl tillsynen, som utskottet skrivit — av motorfordonen verkställd av statspolisen, vid sidan av och jämte bilbesiktningsmännen, så skulle jag, det säger jag bestämt ifrån, icke ha gått med på en så väsentlig utökning av statspolisen som det här är fråga om. Det är så jag ser saken, alltså bara som ett rent kompletterande av statspolisens nuvarande uppgifter.

Beträffande sedan farhågan för att statspolisen i rätt stor omfattning skulle komma att — som herr Strindlund uttryckte det — reta bilägarna, så ber jag kammarledamöterna att läsa vad vi sagt om den saken nederst på sidan 6 i utlåtandet. Vi ha bemödat oss om att få det lagt på det sättet, att statspolisens uppträdande gent emot bilisterna och därmed även så småningom mot alla skulle komma att i betydande grad humaniseras. Om herrarna läsa vad som står härom i utlåtandet skola ni nog se, att det varit vår avsikt att just sätta »p» för det olämpliga som till äventyrs finns i dessa tjänstemäns uppträdande mot allmänheten. Jag tror för min del, att när statspolisen blir van vid att ta på tingen litet mer försiktigt, detta också skall komma att inverka på allmänheten så att allmänheten också kommer att bättre förstå statspolisens uppgift på vägarna och i övrigt.

Om jag sålunda på den punkten har sagt vad jag tycker att jag rimligen kan säga, skall jag be att få säga några ord ytterligare till herr Strindlund om upphävet av efterbesiktningen på lastbilar. Jag kan även där hänvisa till att det enligt utskottets skrivsätt endast är fråga om ett försök. Det står nämligen på sidan 7 i andra stycket: »Skulle denna anordning icke visa sig fylla de krav, som böra uppställas i fråga om fordonens beskaffenhet, förutsätter utskottet, att Kungl. Maj:t utfärdar de kompletterande bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga.» Om det till äventyrs skulle brista på den punkten har utskottet genom sitt skrivsätt ytterligare strukit under att det går för sig att göra ändringar, som kunna befinnas vara mer ändamålsenliga än de bestämmelser man nu till en början går in för. Vi ha alltså, det tror jag herr Strindlund som varit med om det allra mesta av överläggningarna i utskottet måste erkänna, gjort vad vi kunnat för att lägga det hela till rätta så mjukt som möjligt för allmänheten och så förnuftigt som möjligt även beträffande efterbesiktningen av lastbilar. Jag vill här endast tillägga, att det icke visat sig medföra större risker att undantaga viss del av persontrafikfordonen från denna besiktningsskyldighet. Såvitt jag inte är alltför illa underrättad har detta gått ganska bra, och min förhoppning är faktiskt att det härvidlag skall lyckas lika bra som det gjort beträffande den kategori av bilar jag nu omnämnt.

Så får jag säga några ord till herr Norling. Eftersom jag tror mig våga påstå att utskottsutlåtandet är ganska fullständigt, skall jag be att få hänvisa till den tabell som finns på sidan 8 och till den text som börjar på sidan 8 överst och fortsätter på sidan 9. Såvitt jag kan förstå, ha vi där lyckats, att

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
på ett tämligen tillfredsställande sätt visa, varför vi intagit vår ståndpunkt. Det är ingenting märkvärdigt i denna tabell. Där står talat om »Summa inkomster» skall man inte låta förhäxa sig av att det i den första kolumnen står 17,500 kr., den nuvarande inkomsten, och att utskottet föreslagit 14,200 kr. Vi böra komma ihåg att här skall dock, enligt den not som finnes längst ned på sidan 8, inom denna kostnadsram också bestridas en hel del utgifter som det icke går att komma ifrån.

Vi ha med vårt förslag velat åstadkomma en utjämning så att de bilbesiktningmän som, enligt vad Kungl. Maj:ts tabell och i någon mån utskottets tabell visar, skulle ha kommit i ett kanhända alltför lågt löneläge, skulle få situationen något förbättrad. Det är därför vi ha föreslagit, att Kungl. Maj:t borde taga under överbägande att höja gränserna för de behållna belopp, som bilbesiktningmännen skulle äga rätt att ha kvar, med 1,000 kr., ifrån 5,000 till 6,000 o. s. v. Detta kommer att verka i mycket hög grad utjämnande. Det finns ju intet som helst hinder för att jämka ytterligare, om Kungl. Maj:t skulle finna lämpligt föreslå en ny gräns, exempelvis för det 6:e och 7:e tusendet.

Det finns intet hinder att göra så, om detta skulle vara ändamålsenligare och leda till ett rättvisare resultat än enligt utskottets förslag. Den höjning av gränsen som ser ut som 1,000 kr., består i själva verket av 500 kr., emedan man redan enligt Kungl. Maj:ts förslag fick behålla hälften av det belopp som översteg 5,000 kr., respektive 6,000, 7,000 o. s. v. upp till 12,000 kr. Vi föreslå alltså icke en höjning med 1,000 kr. utan endast med 500 kr.

Vad beträffar det andra av herr Norling påtalade förhållandet, eller att vi föreslagit 1,200 kr. som bidrag till bilbesiktningmännen för att de skulle kunna hålla sig med egen bil, kan jag inte neka till att ett påpekande som gjordes vid debatten i utskottet kom att bli ganska vägledande för mig. Man sade nämligen, att det är väl ändå att sätta bilbesiktningssmannen i en alltför otrevlig situation om han, när han skall resa ut för att hålla besiktningar på annan ort, skall behöva åka tåg, och då kanske allmänheten gör sig frågan: kan inte bilbesiktningssmannen köra bil? Man vet ju hur allmänheten många gånger ser på saker och ting — vi alla för resten, innan vi fått sätta oss in i förhållandena. När vi överbägt läget tyckte vi att vi borde säga till Kungl. Maj:t: »I sådant syfte vill utskottet tillstyrka att till besiktningssman, som håller sig med egen automobil, må utgå ett årligt bidrag med förslagsvis högst 1,200 kr.»

Vad ligger i detta? Jo, för det första står det *förslagsvis* och för det andra *högst*. Vi vilja sålunda inte pracka på — ursäkta uttrycket — de där bilbesiktningssmännen mera än som nått och jämnt kan anses skäligt för att de skola kunna hålla sig med egen bil i tjänsten. Den saken håller jag för min del mycket styvt på, i motsats till herr statsrådet, som tycks förutsätta att det går ungefär lika bra även om bilbesiktningssmannen icke har bil. Det är min uppfattning, och den har jag velat deklarerera. Att den delas av det stora flertalet av utskottets ledamöter kan knappast läggas mig till last, utan skulle väl snarare stryka under riktigheten av den uppfattning jag kommit till efter mycket långa och ingående överläggningar.

Sedan vill jag säga till herr Norling en annan sak. Han talade om att det var förskräckligt besvärligt — ja, han använde naturligtvis ett mycket mjukare ord än jag, som är van vid att kanske någon gång breda på — men han tyckte i alla fall att det var galet, att man skulle ta ut en extra avgift av dem som besiktiga sina bilar på i förhållande till bilbesiktningssmannens stationsort främmande ort, en avgift på 2 kr., som vi förslagsvis ha nämnt. I Kungl. Maj:ts förslag har visserligen den frågan ordnats på annat sätt. Där föreslås att bilbesiktningssmannen skulle ha rätt att få ersättning enligt vissa regler, som hade starkt släkttycke med resereglementet. Vi kommo emellertid att frå-

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
ga oss under våra överläggningar: vem skall kontrollera dessa reseräkningar? Skall bilbesiktningsmannen själv anses vara fullständigt tabu för varje granskning, eller på vilket sätt skall denna granskning verkställas? Vi kunde inte hitta på någon utväg, och då ansågo vi redan ur den synpunkten det vara mycket bättre att man i det avseendet höll på det gamla systemet att ta ut en liten extra avgift på ett par kronor.

Och nu kommer jag till något som för allmänheten är synnerligen bra, skulle jag tro. Om man skall fara en 7, 8 mil, kanske uppe i Norrland 10, 15 mil, till besiktningsmannen, medför detta inte bara kostnader för bensin och slitage av fordonet, utan det betyder även att man får sätta till en många gånger mycket dyrbar tid. Nu tänkte vi att om inte berget kommer till Muhammed, så får väl Muhammed komma till berget, och därför ansågo vi det vara bättre att en bilägare fick fara till annan plats än respektive bilbesiktningsmans stationsort för att där verkställa eventuell besiktning än att allmänheten skulle åläggas att fara stundom mycket långa vägar och både spilla tid och slita på sin vagn, som jag sade förut. Tidsspillan representerar kanske den största förlusten därvidlag. Om jag sätter mig i bilägarens ställe och kan slippa ifrån att fara 8, 10 mil för en så blygsam avgift som 2 kronor, skulle jag givetvis gärna betala denna meravgift. Anledningen till att vi gått på det förslaget är alltså, dels att vi icke kunde se att det funnes någon möjlighet att kontrollera reseräkningarnas riktighet, dels också, att vi tycka att denna metod att betala en liten slant extra, innebär en betydlig besparing för allmänheten. Så enkelt, herr Norling, ligger det till, och det är ju bara ledsamt att vi inte kunnat komma överens om den saken förut, så att vi sluppit debattera den i riksdagens andra kammare.

Jag vill säga som slutomdöme, att vi överhuvud taget försökt skriva så försiktigt som vi kunnat. Inte ens i fråga om den sista punkten, som jag nu något skall beröra och där det väl kan bli en liten invändning från departementschefen, ha vi skrivit så att det lägges något band på Kungl. Maj:t. På sidan 10 tala vi om länsbesiktningsmannen. Han skulle enligt propositionen ha ett arvode av 500 kr., men han skulle icke få särskild ersättning som länsbesiktningsman för resor i denna hans egenskap. Vi tycka att det skulle vara klokt att överväga, huruvida det icke inom vissa större län skulle föreligga skäl för en jämkning av arvodet uppåt i enlighet med de sakkunnigas förslag; jag kan ju också en gång, herr Norling, få stödja mig på de sakkunniga, det är inte bara ett prerogativ för reservanterna att få stödja sig på dem, utan utskottsmajoriteten har också försökt att ta vara på de synpunkter i de sakkunnigas egen framställning, som vi tyckt vara förenade med rättvisa och bilighet.

Herr talman! Vad jag nu anfört synes mig vara ungefär tillräckligt för att motivera ett bifallsyrkande till statsutskottets föreliggande förslag.

Herr Björck i Kristianstad: Herr talman! Departementschefen har i den föreliggande propositionen angående omläggning av automobilbesiktningsväsendet föreslagit, att antalet bilbesiktningsmän skulle nedsättas från 85 till 59. Utskottet har godkänt denna hans uppfattning och säger att förslaget synes på denna punkt böra antagas, men utskottet tillfogar en erinran, som jag skall be att få läsa upp. Utskottet skriver: »Utskottet förutsätter dock, att, innan den nya distriktsindelningen definitivt fastställs, hithörande frågor underkastas förnyad prövning med ytterligare beaktande av de olägenheter, som de ifrågasatta indragningarna i olika avseenden kunna tänkas medföra.»

Jag skall be att få understryka detta utskottets uttalande och i anslutning därtill rikta en hemställan till departementschefen, att han, när han ställer

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningväsendet m. m. (Forts.)
sig denna utskottets anmaning till efterrättelse, måtte särskilt beakta förhållandena i Kristianstads län. Departementschefen föreslår att antalet besiktningsmän där skall minskas med hälften, d. v. s. från fyra till två. Jag är viss om, att det bland bilmännen icke kan råda mer än en mening därom, att denna anordning med hänsyn till länets långsträckthet icke kan bli tillfredsställande. Det är därför jag, herr talman, vill i anslutning till utskottets uttalande på denna punkt hemställa till departementschefen, att han, när han underkastar den föreslagna distriktsindelningen ny prövning, måtte särskilt begrunda de olägenheter den av honom föreslagna indragningen påtagligen kommer att medföra för Kristianstads län.

Häruti instämde herrar *Bengtsson* i Norup och *Hammarlund*.

Herr **Ström**: Herr talman! Vi ha väckt en motion om statspolisens avskaffande, en motion som kommer att behandlas i samband med nästa ärende på föredragningslistan. Under sådana förhållanden kunna vi ju inte biträda en omläggning av automobilbesiktningen på sätt man här tänkt sig. Men om vi överhuvud taget skulle ha reflekterat på saken och om vi inte varit på det klara med att statspolisen bör avskaffas såsom varande en onyttig institution, så inte skulle vi stärkts i tron på att det skall bli bättre genom den omläggning, som man här föreslår från utskottets sida. Man föreslår exempelvis, att bilbesiktningsmännens antal skall minskas från 85 till 59, alltså med 26 man. Men för att statspolisen skall åtaga sig den nya uppgiften, skall man öka kåren från 203 till 270 man. Alltså: när man inskränker med 26 bilbesiktningsmän, behöves man öka med 67 statspoliser för att de skola sköta verksamheten. Redan den omständigheten borde väl tala för att det inte ligger någon klokhet och sparsamhet i den föreslagna åtgärden. Man begär ju också från regeringens och utskottets sida en ökning på statspolisens konto av inte mindre än 526,735 kronor. Visserligen tillfogar man, att dessa utgifter i viss mån motvägas av samtidiga besparingar i fråga om bilbesiktningväsendet i övrigt. Ja, det är riktigt, men besparingarna uppgå inte tillnärmelsevis till den summa, som man skulle öka utgifterna med. Hade man i stället föreslagit från regeringens och utskottets sida, att man skulle taga under övervägande, huruvida man kunde ge den statspolis, som nu finns, något att göra, kunde vi överhuvud taget ha diskuterat frågan. Ty det är väl ändå inte utskottet obekant, att de 203 man, som nu äro sysselsatta, ha svårt att få något att göra. Det finns därför icke anledning att utöka deras antal till 270.

För att inte taga ett bevis ur egen fatabur skall jag för herr Anderson i Råstock läsa upp vad *Ny Tid* skriver om statspolisen — *Ny Tid* är ju regeringsorganet på västkusten, såvida det nu inte är det för hela landet. I en ledare heter det på följande sätt: »Enligt riksdagshandlingarna skola i Göteborg 28 statspoliser vara placerade av den i hela landet till ungefär 200 man uppgående styrkan. Det är känt, att det varit mycket svårt att finna lämplig sysselsättning för den lokala statspolisstyrkan.» Lämplig sysselsättning, heter det. Ja, jag vet nu inte, om bilbesiktning är en lämplig sysselsättning för statspolisen. Jag skulle nog betvivla detta. I varje fall kan man ju betvivla statspolisens kompetens i det fallet. Det heter visserligen i utskottets utlåtande, att vederbörande skola ha mycket blygsamma uppgifter — de skola titta på bromsarna o. s. v. Huruvida *det* nu kan kallas för bilbesiktning, får väl sakkunskapen i statsutskottet göra en särskild utredning om. *Ny Tid* fortsätter: »Ett bevis därför är händelsen vid Nols Folkets hus den 2 november. En kvinnlig idrottsklubb hade anordnat dans. Inga oordningar förekommo, och Nols Folkets hus är överhuvud taget icke känt såsom

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
 någon oroshärd. Vid Noldamernas oskyldiga tillställning infunno sig emellertid åtta statspolis, nära en tredjedel av hela Göteborgsstyrkan.» Ni kunna förstå, att när man en lördagskväll kan skicka ut en tredjedel av hela statspolisstyrkan i Göteborg till en idrottsbal uppe i Nol, kan det inte vara så synnerligen mycket att göra, och det torde väl inte heller vara obekant för statsutskottet, att det förhåller sig så. Men ändå kan man föreslå en utökning med 67 man för sådana uppgifter. Det heter vidare: »Det är självklart, att publiken blev konfunderad av detta manstarka uppåd av polis. Svensken är så beskaffad, att han reagerar då han blir underkastad opåkallad kontroll vid sina alldagliga och strängt lagliga förehavanden. Den onödiga poliskommenderingen till Nol uppväckte känslor av protest, fastän dessa togo sig synnerligen milda uttryck. Den enda effekten av polisbesöket vid Nol blev också, att de ordinarie ordningsmännen i Folkets hus frantogos sina polisfullmakter. Orsaken därtill skulle främst vara, att ordningsvakterna för polismännen framhållit, att de borde avlägsna sig, emedan publiken icke ville dansa under polisuppsikt. Detta skulle innebära, att vakterna 'eftersatt sin uppsiktsplikt', vilket ytterligare skulle ha understrukits av den omständigheten, att det blev oro i folkhoppen, då den stora polisstyrkan uppenbarade sig.» Alltså kan man konstatera, att en tredjedel av polisstyrkan kommenderats dit upp. Och vad blev resultatet av kommenderingen? Jo, det blev oro bland de närvarande, och de ordinarie vakterna, som tidigare utan någon anmärkning skött ordningen, avkopplades helt enkelt. Vi ha den ena historien efter den andra, som vittnar om att statspolisen, i denna del av landet åtminstone, inte har något att göra. Då kunde den ju hinna med att titta på de där bromsarna, utan att man behövde öka ut antalet med 67 man.

Jag har ett annat litet exempel — från den socialdemokratiska tidningen Kuriren i Uddevalla. Den skriver: »Även i ekonomiskt avseende ser det ut som om statspolisens arbete inte var alltför väl organiserat.» Känner man inte till detta i statsutskottet? Det tycker jag, att herr Anderson i Råstock borde ha tagit reda på, innan han biträtt ett förslag som det nu framlagda. »Vi komma ihåg», fortsätter tidningen, »den illustra ritten från Göteborg till Rabbalshede och retur. Här färdades den ridande statspatrullen under ett flertal dagsresor — med dagtraktamenten och extrakostnader — för att bevaka några tält och fiolspelare August i Wrem på marknaden däruppe. Tur var att folket hade sinne för humor, så att man skrattade åt det hela. Men pengar kostade det. Och det kan väl inte vara nödvändigt att lägga ut statens medel för att folket skall ha roligt på statspolisens bekostnad.» Det tycker jag herrarna i statsutskottet skulle ha funderat litet över, innan de föreslagit en utökning.

T. o. m. Svensk polistidning tycker, att det är galet. Svensk polistidning skriver den 1 december 1935: »Omnämmandet av ritten från Göteborg till Rabbalshede tarvar kanske en liten förklaring. Rabbalshede är en ort i Bohuslän, belägen 131 kilometer från Göteborg. Där hålles marknad tvenne gånger årligen. Förr i tiden ombesörjdes bevakningen å marknaderna av ortens landsfiskal och fjärdingsmän, och detta antal var nog för ringa för att ordningen skulle kunna nöjaktigt upprätthållas. Efter polislagens utfärdande rekvirerades två reservpolismän från Uddevalla, och med den förstärkningen blev bevakningen enligt vad meddelats fullt tillräcklig. Sedan statspolisavdelningen tillsatts sändes emellertid från denna icke mindre än åtta man till platsen vid varje marknadstillfälle, och vid ett av dessa tillfällen voro fyra man beridna. Dessa sistnämnda reste då ej med tåget, i vilket fall de givetvis mycket väl kunnat resa till platsen på en dag samt åter till hemorten på en dag, utan redo de hela vägen, vilket tog fyra dagar dit och fyra dagar åter.»

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)

Nog har man sysselsättning åt statspolisen, när den kan ge sig till att rida i fyra dagar för att komma till en plats, som ligger 13 mil ifrån Göteborg! Det kanske vore anledning för herr Anderson i Råstock att rekommendera dem att skaffa de bilar han talade om, så att det allmänna sluppe betala.

När man ser på dessa exempel — och jag skulle kunna anföra massor av andra — frågar man sig: kan det vara lämpligt och kan det vara tillständigt av riksdagen att understödja ett sådant slöseri med allmänna medel, som det som faktiskt här förekommer? Vore det inte bättre, att man undersökte vad denna statspolis egentligen har att göra och minskade dess antal i stället för att öka det? Jag är alldeles övertygad, att om man gjorde en sådan undersökning, man skulle finna, att en rationalisering av arbetet är nödvändig — jag kommer till detta i nästa punkt, då vi skola behandla frågan om statspolisens avskaffande — och sedan skulle säkerligen de nuvarande 203 statspolismännen hinna med att titta på bromsarna, när de vore ute. De skola ju besiktiga vägarna, och då kanske de också kunde få tid över att ägna sig åt den andra uppgiften.

Jag skall också anföra ett annat litet exempel på hur man misshushållar med arbetskraften. Det är taget ur en polisrapport, en utredning angående verksamheten för västra Sveriges statspolis. Det heter däri: »Då någon kriminalpolisman skulle ut på tjänsteresa hände det vid enstaka tillfällen, att ett par ordningskonstaplar fått följa med i samma bil för att verkställa vägkontroll, vilket Helander» — så heter den poliskonstapel, som vittnade — »ansåg olämpligt, emedan någon egentlig vägkontroll ej gärna kunde komma ifråga.» . . . »Vid ett tillfälle, då Helander hade ett uppdrag i Bengtsfors, vilket tog fyra dygn, hade två uniformerade konstaplar beordrats följa med, men någon vägkontroll hade ej kunnat företagas trots att konstaplarna varit borta hela tiden och sannolikt även erhållit dagtraktamente.» Här skickade man alltså ut två konstaplar under fyra dagar för att utöva vägkontroll, men ingen som helst vägkontroll utfördes under den tiden. Sina dagtraktamenten och sin ersättning hade de för att de lågo ute och gjorde ingenting. De hade nog haft tid att titta på bromsarna under dessa fyra dagar, om den uppgiften hade ålegat dem!

Jag skall inte närmare gå in på frågan innan vi komma till nästa punkt på föredragningslistan, där jag skall visa upp, hurudant tillståndet är inom statspolisen. Är det så, att riksdagens ledamöter utan att bry sig om att få någon upprepning till stånd inom statspolisen, där den ena fyllhippan avlöser den andra, beviljar anslag i klar insikt om de förhållanden som råda, då är detta att oansvarigt handskas med folkets skattemedel.

Herr Holmgren: Herr talman! I den proposition, som är föremål för statsutskottets behandling i föreliggande utlåtande, har Kungl. Maj:t i stor utsträckning accepterat de linjer, som statsrevisorerna på sin tid uppdrogo. Då jag är en av dem som undertecknat statsrevisorernas betänkande, har jag givetvis mycket litet att erinra såväl mot Kungl. Maj:ts förslag som mot det uttalande statsutskottet gjort. Det är egentligen endast en liten punkt, där jag har en annan mening, och det är i fråga om den periodiska efterbesiktningen. Man hade tänkt sig, att denna skulle helt och hållet ersättas av den flygande besiktningen. Denna arbetar ju emellertid med stickprov, och man kan mycket väl inse, att åtminstone till en början dessa stickprov icke kunna utfalla helt och fullt till belåtenhet då man inte kunnat i förväg organisera den flygande besiktningen, utan att det tager en liten tid, innan den fungerar tillfredsställande. Jag håller då före, att det icke är klokt att alldeles taga bort den periodiska efterbesiktningen, utan att den bör bibehållas för lastautomobiler

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
i yrkesmässig trafik, dock med rätt för Kungl. Maj:t naturligtvis att, om det så småningom befinnes, att den icke är behövlig, borttaga densamma. Det är nämligen lättare att taga bort en institution, som man har, än att återinföra en borttagen institution. På den grund, herr talman, skulle jag vilja yrka, att kammaren ville för sin del besluta göra det uttalandet, att den obligatoriska efterbesiktningen i vad angår lastautomobil i yrkesmässig trafik tillsvidare bör bibehållas intill dess Kungl. Maj:t prövar lämpligt annorlunda förordna.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr **Hagberg** i Malmö: Jag har i detta ärende väckt en motion, och det kanske därför inte kan anses opåkallat, att jag yttrar några få ord i anslutning till densamma. Jag skall inskränka mig till den punkt, som den föregående ärade talaren behandlade, nämligen de periodiska efterbesiktningarna.

Det är ju så, att propositionen föreslår, att dessa skola bibehållas för personbilarna och omnibusarna men bortfalla för lastautomobilerna i yrkesmässig trafik. Grunden härtill har man att finna i föreliggande sakkunnigutlåtande, en utredning, som är verkställd av tre tillkallade sakkunniga. Utredningen är också intagen i propositionen. Men när man, herr talman, går att närmare studera denna utredning, får man nog den uppfattningen — åtminstone har jag och åtskilliga andra fått det intrycket — att de sakkunnigas uttalande ingalunda är så kategoriskt, att man för den skull behöver följa det. Tvärtom erkänna de sakkunniga mycket uppriktigt fördelen med den nuvarande efterbesiktningen, fördelen av att fordonen åtminstone en gång om året få undergå en grundlig inspektion. Trots att det numera är så gott som regel, att bilarna kort före efterbesiktningen inlämnas till reparationsverkstäder för översyn och justering, har, såsom de sakkunniga också påvisat, dock antalet vid efterbesiktning anmärkta felaktigheter uppgått till inte mindre än 24.7 %. Detta är en ganska anmärkningsvärd siffra. Därest inte översyn och justering skett före besiktningen, hade — det förstår säkerligen var och en av kammarens ledamöter — siffran varit vida högre.

I uttalandet i propositionen, till vilket jag i övrigt hänvisar, ha de sakkunniga även anfört andra siffror, som visa, att lastautomobilerna i väsentligt mycket högre grad än personautomobilerna varit behäftade med felaktigheter. Jag tycker sålunda, att konklusionen av det material, som härvidlag förebragts, borde vara den, att efterbesiktningstvånget framför allt beträffande lastautomobilerna borde bibehållas och inte, som i propositionen föreslås, avskaffas.

Ännu ett litet ord kanske skulle kunna sägas i detta sammanhang. Jag skulle nämligen vilja påpeka, att vad beträffar personbilarna i yrkesmässig trafik det är rätt klart, att allmänhetens fordran på att åka i moderna och snygga bilar naturligtvis tvingar vederbörande att underkasta sina bilar en fortlöpande tillsyn. Detta kontrollerande moment förefinnes givetvis inte, när det gäller lastbilarna, för vilka inte tillförlitligheten utan helt andra faktorer spela in, såsom lastförmågan, ersättningen per timme och mil o. s. v. Ävenledes kanske man bör framhålla, att en person, som beställer en sådan lastbiltransport, i regel inte har tillfälle att se det fordon, varmed denna transport skall ske.

Då jag, herr talman, håller före, att man inte kan vara tillräckligt noga, när det gäller att beakta de krav trafiksäkerheten ställer på motorismen, kan jag för min del inte finna det riktigt att avskaffa efterbesiktningen för lastautomobilerna. Jag ansluter mig därvid till alla delar till den mening herr Strindlund givit uttryck åt och förenar mig i hemställan om bifall till den reservation, som i detta hänseende är avgiven av herr Nylander m. fl.

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)

Herr **Lindmark**: Herr talman! Jag har begärt ordet för att rikta en vädjan till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående automobilbesiktningsmännens antal i Västerbottens län.

Det har tidigare varit 4 automobilbesiktningsmän i Västerbotten, och nu har Kungl. Maj:t föreslagit 3. Med hänsyn till den geografiska utsträckning, som länet har, är det önskvärt, att vi få behålla våra förutvarande fyra stycken, och åberopar jag till stöd för denna min hemställan det uttalande, som utskottet gjort på sidan 7 och som har relaterats av herr Björek, nämligen: »Utskottet förutsätter dock, att, innan den nya distriktsindelningen definitivt fastställs, hithörande frågor underkastas förnyad prövning med ytterligare beaktande av de olägenheter, som de ifrågasatta indragningarna i olika avseenden kunna tänkas medföra.»

Angående förslaget i övrigt finner jag detta vara — särskilt efter de smärre förändringar, som äro gjorda av utskottet — av natur att kunna antagas.

Det är flera år sedan jag väckte en motion om att den tidens reservpolis skulle användas för att utöva kontroll på landsvägstrafiken. En hel del länsstyrelser uttalade sin anslutning till tanken, under det att andra avstyrkte förslaget. Vad som nu föreslås angående att helt utnyttja statspolisen för att utöva kontroll på landsvägstrafiken är en angelägenhet, som är av högsta vikt. Det förekommer ännu i stor utsträckning, att lastbilstrafiken antingen tillåter sig att ha för stor hastighet i sin trafik eller också att lasta allt för mycket på bilarna och därigenom pressa landsvägarna i övermått. Kunde man få en fast kontroll på detta, hade man gjort en god gärning, bland annat just för att bibehålla landsvägarnas numera förhållandevis höga standard. Det synes mig även vara ganska riktigt att med hänsyn till denna användning av statspolisen en del av dess avlöning får utgå av automobilskattemedel.

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

Herr **Carlström**: Herr talman! Jag måste erkänna, att jag har samma intryck som herr Strindlund, att statsrevisorerna i detta avseende blivit bönhörda över hövan. Det är bara egendomligt, att inte herr Strindlund har riktat sig mot själva utökandet av statspolisen på detta sätt, då han nu, såsom också jag anser riktigt, gått in för att inte vilja medgiva att de skola få denna besiktningsverksamhet, som man här vill skall tilläggas dem. Det är nämligen tydligt, att statspolisen inte gärna kan sägas inneha den kompetens, som måste anses nödvändig för att utöva denna besiktningsverksamhet på ett tillfredsställande sätt.

Nu sade ju utskottets ärade ordförande, att vi inte skulle ge oss in på några utvidgningar av ämnet och menade, att utskottet kommit fram till ett förslag, vilket på ett enkelt och bra sätt skulle befrämja tillsynen över bilarna. Jag fruktar emellertid, att denna lösning inte kommer att bli så synnerligen lyckad. Visserligen sade utskottets vice ordförande, att utskottet skrivit så, att man inriktat sig på att få till stånd en humanisering av statspolisen, då det gäller denna uppsiktsverksamhet, och det är ju för all del gott och väl, men jag tänker mig, att det kan hända blir litet svårt för dem, som trafikera vägarna, att alltid kunna konstatera denna humanisering.

Jag måste också erkänna, att jag icke kan underlåta att uttala min förvåning över, att man nu gått in för att öka statspolisen på sätt här skett, och jag skulle helst vilja yrka avslag på hela denna historia. Då jag emellertid icke har någon utsikt att vinna kammarens bifall i detta avseende, kommer jag — ehuru herr Strindlunds reservation inte innehåller vad jag helst skulle velat att den innehölle, nämligen ett avslag på utökning av statspolisen — likväl i den kommande voteringen att biträda nämnda reservation.

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)

Herr **Norling**: Herr talman! Att det behövs en ökad kontroll på vägtrafiken här i landet tycker jag de sakkunniga tydligt ha visat i sitt uttalande och genom sin statistik. Jag skall inte alls draga upp det siffermaterial, som finns i den kungl. propositionen, ty det kan ju var och en ta del av där. Angående formen för denna ökade kontrollverksamhet vill jag för min del inte yttra mig om, huruvida det här föreslagna sättet är det mest användbara. Det är ju ett faktum, att statspolisen icke lyckats tillvinna sig någon omfattande popularitet i landet. Men när den nu ändå finns, bör den ha praktiska uppgifter och inte bara fara omkring och häkta folk. Jag tror det är till nytta, om en sådan omläggning till praktisk verksamhet kommer till stånd.

I fråga om utskottets ärade ordförandes resonemang, att detta är en fråga om utjämning av automobilbesiktningsmäns lönevillkor, så är det en sanning med modifikation. Det gäller för mellangrupperna i viss mån, att en sådan utjämning kommer till stånd, men när herr ordföranden säger, att det även gäller att anordna denna verksamhet såsom huvudsyssla för samtliga automobilbesiktningsmän, tror jag inte ett ögonblick härpå. De genomsnittsförtjänster, som jag nämnde förut, innebära, att en stor del av dem komma upp till 14-, 15- och 16,000 kronor om året. Jag frågar fortfarande: Är det en rimlig avvägning i förhållande till arbetets art och omfattning? Och vidare, för de lägre inkomsttagarna bland bilbesiktningsmännen, som genom detta förslag få mindre att göra, blir denna verksamhet säkert fortfarande en bisyssla.

Angående de utgifter, som äro förenade med denna verksamhet, står det i en not, att det är fiktiva utgifter, och jag skulle tro, att de äro det i mycket hög grad. När en grupp yrkesutövare kommit upp i ett orimligt löneläge — även om det skett på grund av slumpen — är det alltid svårt att få en reducering till stånd, och inför den allmänna känslan och alla de starka försvarskrafter, som automobilbesiktningsmännen förfoga över, har statsutskottet tillmötesgått kraven från det hållet på ett så väsentligt sätt som här skett.

Angående 2-kronorsarvodet var det inte alls min mening, att den fördel, som ligger i att bilbesiktning kan äga rum ute i orterna, skulle bortfalla. Jag menade, att skulle några fördelar ges, borde det vara till bilägarna och inte utslutande till bilbesiktningsmännen.

Vidare säger herr ordföranden, att utskottet skrivit så försiktigt, att vi för all del inte vilja pracka på besiktningsmännen några bilar. Men säg mig den svenske medborgare, som, då han får 1,200 kronor per år plus resekostnadsersättning, inte skaffar sig bil? Den saken tycker jag är alldeles uppenbar, och jag skall be att fortfarande få vidhålla mitt yrkande.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Utskottet har i allt väsentligt givit sin anslutning till den framlagda propositionen, och jag har därför icke någon större anledning att taga till orda i denna debatt. Det är emellertid på en punkt, som utskottet gjort en jämkning. Det rör bilbesiktningsmäns inkomster, och i detta avseende skulle jag vilja ge min anslutning till den reservation, som är avlämnad till förmån för Kungl. Maj:ts förslag.

Jag tycker nämligen nog, att statsutskottet visat sig onödigt generöst, då det gällt att beräkna inkomstens storlek för bilbesiktningsmännen. Om man ser på den tabell, som finns i statsutskottets utlåtande, finner man, att vissa av dessa besiktningsmän skulle komma upp i en behållen inkomst — en nettoinkomst, således — som närmar sig eller ligger över en teknisk byrådirektörlön i statens tjänst, och ytterligare andra skulle komma upp i en inkomst, som ligger vid förste byråingenjörslönen. Om man sedan ser på de kvalifi-

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
kationer, som fordras av å ena sidan bilbesiktningsmännen, å andra sidan de statstjänstemän, som jag nämnde — byrådirektör och förste byråingenjör — kräver man av de båda sistnämnda alltid fullgjord högre teknisk examen. De äro vidare alltid sysselsatta med högt kvalificerat arbete i statens tjänst och utöva dessutom ofta förmanskap över ett större eller mindre antal andra tjänstemän. Av bilbesiktningsmännen fordras däremot ingen teknisk examen. Det heter nämligen i kompetensfordringarna för besiktningsman, att han skall genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt *eller* genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorer *eller eljest* förvärvat ingående kannedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. Vi ha haft och ha som bilbesiktningsmän ryttmästare, majorer, agronomer, navigationsskolelärare och andra, som icke avlagt någon teknisk examen, vilket torde visa, att kompetens som bilbesiktningsman helt enkelt kan förvärfvas genom ett allmänt intresse för motorfordons konstruktion, skötsel och förande.

Det är naturligtvis viktigt och nödvändigt, att man får kvalificerat folk även till denna tjänst, men jag vill som sagt peka på, att det finns inga som helst fordringar på samma tekniska kompetens som beträffande många stats-tjänare, vilka måste nöja sig med en lön, som i flera fall vida understiger, vad bilbesiktningsmännen skulle komma att få enligt utskottets beräkning. Jag ser därför för min del helst, att riksdagen i anslutning till den på denna punkt avgivna reservationen ger samma uppfattning till kända angående lönevillkoren, som kommit till uttryck i propositionen. Emellertid har jag under alla förhållanden fattat statsutskottets uttalande i denna fråga så, att utskottet — vilket ju är helt naturligt i detta fall — överlämnar till Kungl. Maj:ts avgörande att bedöma, i vilka fall exempelvis ersättning för automobil bör utgå.

Vad som i övrigt förekommit i debatten ger mig icke anledning till något vidlyftigare yttrande.

Det har klagats över, att det föreslås indragning av den periodiska efterbesiktningen för lastautomobiler i yrkesmässig trafik. Jag kan icke förstå, att några som helst olägenheter behöva följa därav. Vi skola komma ihåg, att redan för närvarande äro alla privatbilar, både person- och lastbilar, fristagna från skyldigheten att underkastas periodisk efterbesiktning. Vi bibehålla denna skyldighet för de i yrkesmässig trafik använda personbilarna dels därför att det här ur trafiksäkerhetssynpunkt är viktigt att de bilar, som befordra passagerare, hållas i fullgott skick, dels därför att det alltid är förenat med större tidsspillan och obehag för passagerare i en personbil att bli hejdade på landsvägen för att bilen skall underkastas besiktning än vad förhållandet är, då en lastbil hejdas för en sådan besiktning. Då som sagt alla lastbilar i privat lastbilstrafik äro undantagna från den periodiska besiktningen, finns det intet som helst skäl att bibehålla besiktningstvång för de lastautomobiler, som gå i yrkesmässig trafik.

Det har vidare gjorts anmärkning på, att enligt såväl propositionen som utskottet kostnaderna för den föreslagna utökningen av statspolisen skall bestridas delvis av automobilskattemedel och av inkomsterna från bilbesiktningsväsendet. Jag kan icke förstå, att man kan anse det vara orätt, att motortrafiken på detta sätt får vara med om att betala en del av vad det kostar att övervaka trafiksäkerheten på landsvägarna. De andra trafikmedlen, såväl sjöfarten som järnvägarna, få ju, vad järnvägarna beträffa helt och hållet och vad sjöfarten beträffar i det närmaste helt och hållet, betala kostnaderna för övervakningen av trafiksäkerheten inom dessa trafikmedels områden. Nu är det utrett, att statspolisen i så stor utsträckning sysslar med trafiken på landsvägarna, att kostnaderna härför redan nu uppgå till ungefär hälften av de

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
sammanlagda kostnaderna för statspolisen. Vad som begäres i propositionen och i utskottets utlåtande är dock endast, att automobilskattemedel och besiktningsavgifter med sammanlagt upp till ungefär 20 procent skola bestrida kostnaderna för statspolisen. Det är alltså allt fortfarande ett mycket långt steg till de 50 procent av kostnaderna, som övervakandet av landsvägtrafiken går till.

Vad slutligen beträffar de vädjanden, som från ett par håll gjorts att öka antalet bilbesiktningsmän från i propositionen beräknade 59, skall naturligtvis dessa önskemål tagas under övervägande, men jag vill säga redan nu, att detta antal av 59, som man tänkt sig, är nog så högt som det rimligtvis kan bli, försävt man skall se till, att bilbesiktningsmännen även i de län, där bilbeståndet icke är så stort, komma att få en rimlig årsinkomst. Utökar man antalet, exempelvis i Västerbottens län, medför detta, att bilbesiktningsmännen där komma att få sina inkomster, som äro förhållandevis blygsamma, ytterligare minskade. Jag tror dessutom icke, att det behöver förekomma några olägenheter vid det beräknade antalet, då det ju är meningen att de mera vidsträckta länens besiktningsmän vid behov skola förrätta besiktningar på andra platser än den ort, där de äro stationerade, varigenom allmänheten besparas olägenheten av långa resor.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Jag vet inte, om jag hörde rätt, men just som jag kom in i kammaren tyckte jag, att herr Norling gav uttryck åt en mening, som jag inte kan låta stå oemotsagd. Om jag inte hört fel — jag reserverar mig för det — sade han, att det var fiktiva utgifter. Det framgick av noten på sidan 8. Hörde jag fel? Där står tydligt, vad det är för något, som skall täckas inom denna inkomstram, och jag vill fråga vem som helst, om det går — på större platser åtminstone, där de höga lönerna till synes komma fram — att få en kontorslokal under ett par tusen kronor. Det lär inte låta sig göra i Stockholm åtminstone. Läger man så till, att bilbesiktningsmannen i allmänhetens intresse får ha telefon och, om han har en omfattande rörelse, även ett biträde, som sitter på expeditionen, lär det bli på det sättet, att hans inkomst krymper väsentligt. Vi skola låta detta vara detta och se sakerna såsom de äro, och då är det faktiskt inte så farligt med det uttalande utskottet här gjort, ty vi ha svarat i samma kausus som frågan ställts. Kungl. Maj:t har begärt yttrande av riksdagen, och det är ett yttrande, vi avgivit. Vi ha inte på något sätt tagit ifrån Kungl. Maj:t de befogenheter, som Kungl. Maj:t enligt förordningarna redan nu har.

I övrigt vill jag säga, när herr statsrådet talade om, att det inte krävdes någon teknisk utbildning för bilbesiktningsmännen, att det är då sannerligen inte mitt fel. Jag trodde det låg i Kungl. Maj:ts representants i kommunikationsdepartementet intresse att se till, att det verkligen tillsattes besiktningsmän, som hade teknisk utbildning. Jag vill säga redan nu i denna församling, att jag tycker inte om att gamla godsägare, ryttmästare och kaptener och dylika, som kanske inte ha större teknisk utbildning än en banvakt vid Grängesbergsbanan, utses till bilbesiktningsmän. Jag vill, att det skall vara sådana, som förstå sin sak, och då blir inte jämförelsen så orimlig. Om herr statsrådet tänker bibehålla det gamla systemet, att just de herrar, som både han och jag kritisera, skola bibehållas, bli vi inte så länge sams på den punkten, nota bene om vi ha nöjet att vara här och byta ord. Jag har utgått ifrån, att det skall bli tekniskt utbildat folk, och jag har fortfarande den förhoppningen, att det skall bli så i fortsättningen.

Så skulle jag vilja fråga herr statsrådet, varför kan icke herr statsrådet och andra, som fastnat på dessa som man säger så grova inkomstsiffror, lika väl

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
 börja nere på tabellen? Utskottet föreslår där längst nere till höger på sid. 8, 5,200 kronor. Om jag därtill lägger, att detta är bara ett yttrande och att Kungl. Maj:t skulle taga och avväga lönesättningen de olika bilbesiktningsmännen emellan, så kan jag icke förstå annat än att kammaren skulle göra klokt i att biträda statsutskottets förslag. Jag vidhåller alltså mitt yrkande.

Herr **Strindlund**: Herr talman! Herr statsrådet polemiserade mot oss, som velat motsätta oss, att automobilpengar användas till statspolisens avlönande, med den argumenteringen, att en stor del av statspolisens arbete består i uppgifter, som tillkommit genom biltrafiken, men jag måste säga, att man kan icke lägga den beräkningen till grund för bedömandet av den anpart, varmed automobilskattemedel skola utgå till avlönande av statspolisen, därför att statspolisen har inrättats för helt andra ändamål. Och man är väl på det klara med att statspolisen användes för trafikkontroll under tid, då den ligger i beredskapsställning och icke behöves användas för det syfte, för vilket den tillkommit. Skall man ta reda på, hur mycket automobilskattemedel bör bidra med till avlöningen, vill jag först fråga, hur mycket kan man förbilliga statspolisen, om den skall bibehålla sina ursprungliga uppgifter och fråntages kontrollen över motorfordonen. Sedan den frågan är besvarad, kan man börja resonera om beloppet.

Efter härmed slutad överläggning blev på herr talmannens först därå givna proposition utskottets hemställen av kammaren bifallen.

Härefter framställde herr talmannen propositioner dels på godkännande av utskottets motivering i den del, som avsåges i den vid utlåtandet under 1) antecknade, av herr Strindlund m. fl. avgivna reservationen, dels ock på bifall till berörda reservation; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Votering begärdes likväl av herr Ström, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner statsutskottets motivering i dess utlåtande nr 89 i den del, som avses i den vid utlåtandet under 1) antecknade, av herr Strindlund m. fl. avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit berörda reservation.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av uppresningförfarandet.

Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Herr Ström begärde emellertid rösträkning, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 96 ja och 59 nej, varjämte 17 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså godkänt utskottets motivering uti nu ifrågavarande del.

Vidare gav herr talmannen propositioner på 1:o) godkännande av utskottets motivering i den del som avsåges i den vid utlåtandet under 2) antecknade, av herr Nylander m. fl. avgivna reservationen, 2:o) bifall till sistnämnda reservation samt 3:o) bifall till det av herr Holmgren under över-

Ang. viss omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
läggningen framställda yrkandet; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i den förstnämnda propositionen.

Slutligen framställde herr talmannen propositioner dels på godkännande av utskottets motivering i den del, som avsåges i den vid utlåtandet under 3) antecknade, av herr förste vice talmannen Olsson m. fl. avgivna reservationen, dels ock på bifall till sagda reservation; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Norling begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren godkänner statsutskottets motivering i dess utlåtande nr 89 i den del, som avses i den vid utlåtandet under 3) antecknade, av herr Olof Olsson m. fl. avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit berörda reservation.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för nejpropositionen, vadan kammaren bifallit det förslag till motivering, som innefattades uti ifrågasvarande reservation.

§ 7.

Ang. statspolisorganisationen m. m. Härefter förelåg till avgörande statsutskottets utlåtande, nr 90, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till statspolisorganisationen m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Uti innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t under punkterna 149—153 och 158 av femte huvudtiteln föreslagit riksdagen att för budgetåret 1936/1937 anvisa vissa anslag till statspolisorganisationen m. m. att delvis utgå av automobilskattemedel.

I samband med Kungl. Maj:ts förslag hade utskottet till behandling förehaft dels en inom andra kammaren av herr *Ström m. fl.* väckt motion, nr 84, vari hemställdes, att riksdagen måtte besluta avskaffa statspolisen och avslå det av Kungl. Maj:t äskade beloppet för statspolisens verksamhet under budgetåret 1936/1937;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Gustafsson i Lekåsa m. fl.* väckt motion, nr 426, vari föreslagits, att riksdagen måtte besluta, att de under femte huvudtiteln, punkterna 150—153 och 158, äskade anslagen av automobilskattemedel, tillhopa 582,600 kronor, skulle utgå av vanliga skattemedel.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte

I) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionen II: 84 i här behandlad del till statspolisorganisationen: statspolisintendenten under femte huvudtiteln för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 14,500 kronor; samt

II) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna II: 84 och II: 426, förstnämnda motion i här behandlade delar, under femte huvudtiteln för budgetåret 1936/1937 anvisa

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

a) till statspolisorganisationen: materiell, utrustning och expeditjonskostnader ett förslagsanslag av 564,400 kronor, därav 365,400 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

b) till statspolisorganisationen: gottgörelse till polisdistrikten ett förslagsanslag av 1,685,000 kronor, därav 135,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

c) till statspolisorganisationen: tillfällig förstärkning av ordningsstatspolisens personal ett anslag av 47,200 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

d) till statspolisorganisationen: utbildning i motorfordonskunskap ett anslag av 10,000 kronor, att utgå av automobilskattemedel;

e) till vissa ersättningar åt befattningshavare vid polisväsendet ett förslagsanslag av 350,000 kronor, därav 25,000 kronor att utgå av automobilskattemedel.

Vid utlåtandet var fogad reservation av herrar *Strindlund*, *Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxäng beträffande utskottets tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag om anlåtande av automobilskattemedel för täckning av kostnaderna för statspolisens utökning.

Utskottets hemställan föredrogs; och yttrade därvid:

Herr **Ström**: Herr talman! När man 1932 införde denna statspolisorganisation, skedde det ju under intrycket av ådalshändelserna. Det var den mentalitet, som då fanns på vissa borgerliga håll, som tog sig uttryck i att man manade till en förstärkning av polisen genom skapandet av en statspolisorganisation. Som bekant var det emellertid på det sättet, att man icke ens vid ådalshändelserna behöfde tillgripa den då tillgängliga reservpolisen, och följaktligen var det redan då klart, att denna statspolis skulle få mycket litet att göra. Jag har redan tidigare, under föregående punkt, pekat på att den haft litet att göra, och jag finner det vara mycket märkvärdigt, att man under sådana förhållanden från regeringens sida kan gå in för en utökning av denna statspolis, om vilken det från alla håll vittnats, att det varit svårt att skaffa arbetsuppgifter åt densamma. Jag skall icke nu bedöma frågan med hänsyn till landet i dess helhet, fastän jag vet, att beträffande arbetsuppgifterna äro förhållandena sådana, att i hela landet har man kunnat skaffa mycket litet arbete åt den och fått utnyttja statspolisen på det sättet, att den använts till kontroll över biltrafiken, utan jag skall syssla något med statspolisen i västra Sverige och speciellt i Göteborg.

Här har nu regeringen föreslagit en betydande utökning av statspolisen med icke mindre än 67 man. Av dessa skall man placera en överkonstapel och åtta konstaplar i Göteborg. Dessutom föreslås en ökning av bilarnas antal med tre och även i någon mån ökning av utrustningen i övrigt. Innan man vidtagit dessa åtgärder, borde det ha varit angeläget att undersöka, hur det gått till under den tid som varit, undersöka de meddelanden, som lämnats i pressen, den ena gången efter den andra, om polisutredningar som hållits angående vissa missförhållanden. Jag har här ett utdrag dels ur en 200 sidor stark polisutredning angående statspolisens uppträdande och dels ur en annan, av Göteborgs detektiva polis verkställd utredning på ungefär ett tjugotal sidor angående samma sak. Jag förmodar, att om man skall utöka antalet statspoliser i Göteborg, får man också utöka detektiva avdelningen, så att man där får tillräckligt med folk för att verkställa utredningar på grund av anmälningar mot statspolisen och dess arbete. Jag skall nu anföra några citat ur dessa utredningar. Jag vill då betona, att jag håller mig till polisrapporterna, ty det har inträffat i Göteborg, att några av mina kamrater blivit åtalade

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

därför att polisstenograferna icke märkt, att de vid ett offentligt möte *citerat* dessa polisrapporter. Det intryck man vid läsningen av dessa polisrapporter får om hur det står till gör, att man måste säga, att det hade varit bättre att anställa undersökning om förhållandena där, innan man begärt utökning av polisen.

Det heter i slutet av utskottets utlåtande: »Det av departementschefen ifrågasatta utbytet vid kriminalstatspolisen i Göteborg av en överkonstapel mot en biträdande kommissarie synes utskottet ändamålsenligt». Man frågar sig verkligen, om det är ändamålsenligt. Det är ju möjligt, att det »fuktiga» klimatet i Göteborg gör, att man behöver ha en kommissarie vid sidan av den nuvarande — det kanske man har märkt på grund av de skildringar, som gått genom pressen — men då kan man fråga sig: vad sysslar den nuvarande kommissarien med, då man behöver sätta till en biträdande? Jag skall anföra några valda stycken ur polisrapporterna. Här står t. ex. ett stycke om invigningsfesten av statspolisens lokaler, alltså på lokaler, betalade av svenska folket, och med mannar, betalade av svenska folket, som tillgått på följande sätt: »Kriminalkonstapel Hagberg har lämnat en utförlig skildring av 'invigningsfesten'. Hagberg hade tillsammans med ett par ordningskonstaplar, Lering och Zander, haft i uppdrag att skaffa mat och sprit till festen. Dahl hade därvid sagts till 'att det inte finge bli något fyllekalas'. Hagberg skulle skaffa maten och Lering spriten. Hagberg hade hört att Lering köpt tio liter sprit, varav Dahl och Lering skulle ha tagit var sin liter.» — Denne Dahl är den kommissarie, som skall ha en biträdande vid sidan, och när man hör fortsättningen, är det kanske klart att det behövs, ty i fortsättningen heter det: — »Från ett bryggeri hade skaffats ett fat öl på 20 liter. Maten och erforderlig servis hade hämtats från restaurangen i statspolisens bilar» — nu skall man utöka statspolisens bilar med tre, kanske för att man har så mycket att hämta från »restaurangen», det har man fått bekräftat i redogörelsen från denna invigningsfest — »varvid källarmästaren skickat med sex buteljer vin och en låda cigarrer. Brännvinet, vinet och ölet hade gått åt vid supén, men före densamma hade alla deltagarna fått var sin grogg.» Sedan följer vittnesmål om hur det gick till i fortsättningen: »Såvitt Hagberg förstått hade endast en av deltagarna blivit onycter. Denne hade vid ett tillfälle fallit omkull. Senare på kvällen hade en del av personalen börjat spela kort, men Hagberg hade inte sett Dahl delta. Vad som inträffat efter det Hagberg klockan 11 på kvällen gått hem kände han inte till.» Men det kände de andra till, och de intyga på detta sätt: »Kriminalkonstapel Lidberg intygar också att en konstapel blivit så berusad vid invigningsfesten, att han fallit omkull. Vilka som därefter kört hem honom i bil visste inte Lidberg, men han hade hört Lering och Zander säga: 'Nu har X. hemkörts'. En av dem hade samtidigt berättat att en kvinna, som tagit emot X. i bostaden, yttrat, att det var tredje gången han kom hem 'på det sättet'. Det var tredje gången han kom hem »på det sättet» och då kom han från invigningsfesten i statspolisens lokaler! »Kriminalkonstapel Reenbom har uppgivit, att han och några andra av personalen frampå natten efter invigningsfesten börjat spela kort i ett av tjänsterummen och fortsatt därmed till klockan två eller tre på morgonen». Kortspel till klockan två eller tre på morgonen i statspolisens lokaler, där det svenska folket får hålla dem med lokaler och ljus och alltsamman, det är utmärkande för ett sådant system! Men så har man vidare vittnat: »I en sammanfattning av förhören erinrar kommissarie Lindholm om att Dahl enligt den anonyma anmälan skulle ha körts hem i statspolisens bil klockan 4 på morgonen» — det var chefen, han stannade längre än de andra —» efter invigningsfesten av samma konstaplar som körde hem konstapel X. Dessa ha emellertid förnekat att de

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

kört Dahl. Den ene av dem, Zander, har lämnat olika uppgifter om vilken tid han lämnade lokalerna, och han har *vägrat* uppge var han uppehöll sig efter klockan tre på natten. Dahl har själv förklarat, att han var *övertygad om att han gått hem.*» Vi förstå, att tillståndet var sådant, att han var icke säker, men han var »*övertygad*», tänk, övertygad, om att han gått hem klockan fyra på morgonen. Det är interiörer från statspolisen i Göteborg, och detta gör man inte ett jota för att beivra. Det har icke någon betydelse, utan det skattedragande folket skall i fortsättningen betala detta.

Nu skall jag gå över till den andra polisrapporten för att visa, hur man utnyttjar den arbetskraft som man har där nere. Lidberg, en av kriminalkonstaplarna, en mycket duktig karl för resten — det var han som tog »Bildsköne Bengtsson» och »Tatuerade Johansson» eller vad han heter — en av de bästa konstaplarna, har vittnat följande: »Torsdagen den 3 oktober 1935, efter det Lidberg och Hagberg förhörts angående anmälan mot kommissarien Dahl för det han skulle ha varit onycter vid den ovan omnämnda bilkörningen, har Dahl i tjänstelokalerna i närvaro av Lidberg och Hagberg m. fl. polismän fört på tal, att det stått en 'blänkare' i tidskriften Minareten om Dahls s. k. rattfylleri i Uddevalla, varmed Dahl åsyftat förenämnda bilkörning. Dahl hade varit synnerligen uppbragt och insinuerat, att Lidberg och Hagberg lämnat meddelande i saken till tidningen.» Så heter det i en senare del: »Inkommen i Hagbergs rum, där Hagberg suttit vid ett skrivbord, hade Dahl med en smäll kastat ett exemplar av 'Minareten' på skrivbordet framför Hagberg under yttrande: 'Här har ni' eller 'här ska ni få att läska er med, era djävlar'. Det är ett uttalande, som bekräftats vid polisförhøret och som framgår av rapporten. Och så heter det i fortsättningen: »Dahl och Lidberg hade inne i Lidbergs rum råkat i ordväxling med varandra, enär Dahl förebrått Lidberg för det denne skulle hava uppmanat en del av konstaplarna att tala sanning vid polisförhøren». Lidberg fick alltså förebråelser för att han uppmanat dem att tala sanning vid polisförhøren. Sedan heter det: »Dahl hade tillagt, att hans konstaplar vore ansvarskännande och själva visste vad de sade, utan att Lidberg behövde tillhålla dem att tala sanning. Orsaken till dessa Dahls förebråelser hade antagligen varit den, att det förut bland personalen talats om, att en del av de förhörda konstaplarna lämnat olika uppgifter angående förhållandena inom statspolisavdelningen och att Lidberg då tillsagt konstaplarna, att den bästa de kunde göra vore att tala sanning för att få slut på den pågående utredningen, varjämte Lidberg möjligen påpekat för konstaplarna, att de kunde få beediga sina uppgifter. Detta hade förmodligen kommit till Dahls kännedom. På Dahls förenämnda förebråelser mot Lidberg hade Lidberg svarat, att det vore konstigt att man skulle få ovet för det man uppmanade folk att tala sanning, då detta ju tillhörde yrket. Dahl hade då börjat tala om Lidbergs uppgifter vid polisförhøret angående hans fylleri vid förenämnda bilkörning i Uddevalla och frågat, om Lidberg kunde påstå, att Dahl hade varit full. Lidberg hade svarat, att Dahl hade varit full vid tillfället i fråga. Dahl hade härigenom blivit än mera uppbragt och förnekat dels att han varit full, dels att han förtärt så stor kvantitet sprit, som Lidberg och Hagberg uppgivit vid polisförhøret, Lidberg hade emellertid vidhållit vad han sagt, varefter ordväxlingen urartat till en vanlig träta mellan Dahl och Lidberg. Därunder hade Dahl yttrat: 'Jag lyckönskar er, ni skall få med mig att göra.' Dahl hade vidare sagt, att Lidberg 'kunde anteckna det här', varför Lidberg framtagit sin anteckningsbok och antecknat bland annat dagen för det passerade.»

Sådana äro alltså förbindelserna mellan chefen och de underordnade.

I fortsättningen heter det: »Då Lidberg under vidhållande av vad han sagt

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)
gjort en gest med ena handen, hade Dahl sagt: 'Slå inte, här finns inga flugor', samt trängt sig in på Lidberg. Lidberg, som med ordet 'full' endast avsett det allmänna uttrycket om en person, som vore onykter, hade förklarat, att han icke menat, att Dahl varit 'finkfärdig', men att han varit olämplig att föra bil. Slutligen hade konstapeln Hagberg gått emellan Dahl och Lidberg och tillsagt dem att 'detta finge de tala om vid rätten'. 'Vill Hagberg också säga, att jag var full', hade Dahl frågat Hagberg, vartill Hagberg svarat, 'att han vidhölle vad han uppgivit vid polisförhöret'.»

Och så heter det i fortsättningen: »Dahl hade vidare till Lidberg yttrat: '*Det var väldigt, vad Lidberg är mån om att konstaplarna ska tala sanning*', vartill Lidberg genmält: 'Ja, det är klart, att man ska tala sanning', eller något liknande. 'Kan Lidberg verkligen påstå, att jag var full i Uddevalla?' hade Dahl frågat Lidberg, vartill denne svarat: 'Ja, det var kommissarien, till och med så full, att kommissarien tog snedsteg, det har jag sagt och det står jag för.' Dahl och Lidberg hade därefter råkat i häftig ordväxling och uppträtt på sådant sätt, att Hagberg befarat, att ordväxlingen skulle övergå till handgripligheter.»

Hela rapporten innehåller på alla sidor sådana interiörer om ordningen därnere, och nu hotar man med, att de, som ha anmält dessa förhållanden och givit offentlighet däråt, skola straffas, medan de skyldiga själva skulle gå fria. Och nu skall man t. o. m. utöka denna polispersonal, som jag nyss talat om.

Jag har också ett par andra saker att omtala, som äro synnerligen betecknande för det sätt, varpå dessa personer sköta sitt arbete.

Vid ett tillfälle, då Hagberg och kriminalkonstapeln Artur Lidberg hemkommit efter en undersökning rörande det vid Remmene funna spritpartiet, som tillhörde den senare åtalade spritsmugglaren Holger Andersson, och kommit till polisstationen, hade de funnit Dahl spela kort tillsammans med en del ordningskonstaplar. Lidberg hade meddelat vad som förekommit, men Dahl hade inte svarat eller ens sett åt Hagberg och Lidberg utan fortsatt spela. Det var alltså viktigare än att taga emot rapport från dessa konstaplar. Han hade inte tid för tjänsten, utan han sysslade med detta i stället.

Så kommer det en lång redogörelse för det privata bruket av statspolisens bilar. Det är inte nog med att man kör med dessa, på sätt som framgår av vad jag nyss relaterat, om nätterna. Det är ju tur, att det är ganska litet folk ute på Göteborgs gator vid tretiden och fyratiden på morgonen. Det kan förklara, att det inte inträffat olyckor, men det framgår, att statspolisens bilar användas i stor utsträckning, att hästarna lånats ut till ridning och att de ha blivit förstörda vid dessa ridningar. Det har gjorts undersökning, och liknande interiörer ha blottats i denna rapport.

Jag frågar efter allt detta: Finns det någon människa, som tror, att allmänheten i Göteborg kan ha något förtroende kvar för en sådan statspolisorganisation, eller finns det någon, som tror, att man i västra Sverige, där skildringar om dessa förhållanden återgivits i tidningarna och där man fått del av dessa rapporter från kriminalpolisen, omfattande 220 sidor, skall tro på, att denna organisation i fortsättningen kan uppehålla ens skenet av det, som den skulle uppehålla? Vi ha ingen anledning att vända oss mot de enskilda männen. Men när man nu föreslår tillsättandet av en biträdande kommissarie till denne, som skött sitt arbete på detta sätt, frågar man sig ovillkorligen: Skulle det inte vara skäl i, att man satte dit en kommissarie, som skötte sin verksamhet, i stället för den nuvarande, hellre än att sätta en annan vid sidan om honom? Det vore anledning att, innan man fattar beslut i en sådan fråga, undersöka den saken. Med kändedom om dessa förhållan-

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

den tror jag, att det är mycket svårt att få något folk i denna del av landet att tro på statspolisens stora och viktiga uppgift. Vi ha ju den inställningen till hela denna institution, att man skall låta ordningen skötas av den vanliga ordningspolisen i stället för att tillsätta en sådan poliskår, och den uppfattningen delas säkert av 75 % av Göteborgs polismän.

Med hänsyn till dessa förhållanden, med hänsyn till att denna kår inte har några uppgifter att fylla och att man utan vidare skulle kunna göra en inskränkning därvidlag och överlåta dess arbetsuppgifter till de organisationer, som tidigare funnos på detta område, med hänsyn till allt detta ber jag, herr talman, att få yrka bifall till min motion om avslag på det äskade anslaget för statspolisens verksamhet och avskaffande av densamma.

Herr Strindlund: Herr talman! Under hänvisning till mitt yrkande under statsutskottets föregående utlåtande nr 89 ber jag att få yrka avslag på utskottets förslag om anlåtande av automobilskattemedel för tackning av kostnaderna för statspolisens utökning, d. v. s. bifall till motionen nr 426 i denna kammare. Samtidigt ber jag emellertid att få taga avstånd från den argumentering, som förts av herr Ström i Göteborg. För det första nödgas jag inlägga en protest mot sättet att här i debatten inblanda rapporter, som böra behandlas i vanlig ordning och inte komma in i riksdagshandlingarna på sätt som nu skett, och för det andra mot sättet att göra angrepp mot ämbets- och tjänstemän, då de inte ha någon möjlighet att här framlägga något som helst försvar.

Herr Nilsson i Göteborg: Herr talman! När jag tar till orda i denna sak, vill jag bestämt förklara, att det inte sker under intrycket av det bombastiska anförande, som hållits av en kamrat på Göteborgsbänken. Han har här talat på hela svenska folkets vägnar, som han uttryckte sig, och jag ber i all blygsamhet att få säga några ord om min egen uppfattning.

Jag ifrågasätter eller misstänker, att denna hastigt påkomna ilska mot polisen från herr Ströms sida bottnar i, att han ger polisen i Göteborg skulden för att ha misslyckats vid en demonstration, som vi höllo där nere i höstas. Emellertid är det på det sättet, att den som är anställd i allmän tjänst får nog vara beredd på att få kritik för sina åtgärder, och det olyckliga är ju, att om någon person, anställd i offentlig tjänst, begår ett misstag eller gör ett fel, dömer allmänheten gärna hela kåren. Jag talar av egen erfarenhet, därför att jag är själv anställd i allmän tjänst. Jag vill ifrågasätta, om man inte här gör sig skyldig till att i ett fall som detta, där ledningen kanske inte är lämpad för sin uppgift, döma kåren som sådan i dess helhet, och jag tycker, att ett sådant förfaringsätt bör man åtminstone inte tillämpa i denna församling.

Nu har man här särskilt sysslat med förhållandena vid statspolisen i Göteborg och »Ny tid» har fått den tveivelaktiga äran att bli citerad av herr Albin Ström. Otveivelaktigt är det så, att förhållandena i de fall, vilka han relaterat, i viss mån äro riktigt återgivna. Men jag vill säga, att beträffande förhållandena och uppträdandet i Nol var jag på den platsen några dagar förut, och efter det att denna tillställning gått av stapeln på lördagskvällen träffade jag en av statspoliserna som varit närvarande där. Det är en mycket vederhäftig person, som jag sätter full tillit till. Han kunde på ett helt annat sätt berätta om förhållandena vid detta tillfälle där nere. Jag skulle alltså vilja säga, att även om »Ny tid» har skrivit i denna sak, skall jag varna herr Ström för att alltför mycket sätta tillit till allt vad som skrivits. Men otveivelaktigt är, att själva kommenderingen av ett så stort antal poliser till en dylik sammankomst verkar orimlig ur lekmannasynpunkt. Det är ju dock så, om man

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

ser det i stort, att det hela inskränker sig till, att ledningen för statspolisen inte lyckats få en person till den ledande posten där nere, som är skickad för sin uppgift. Jag kan tillåta mig det uttalandet. Det är en allmän uppfattning. Man frågar sig, om det inte kan vara möjligt att det göres en eftersyn ifrån den högsta ledningen för statspolisen om förhållandena i Göteborg. Det är självklart, att om ledningen för statspolisen gör en sådan grundlig undersökning för att tillrättalägga förhållandena där nere, så kommer man ifrån alla dessa misstankar om att det inte är som det skall vara. Statspolisen har och kan få en hel del praktiska uppgifter att fylla. Motorfordonstrafiken är ju stadd i ständig utveckling, och jag anser att statspolisen i en mycket vidsträckt utformning skulle kunna vara det lämpliga instrumentet att utöva tillsyn över den trafiken. Även vad beträffar eftersyn av spritsmugglingsförhållandena är det en uppgift, som jag tycker att statspolisen ju bör kunna få. Jag vill alltså med detta ha sagt, att jag tror, att förhållandena där nere skulle kunna ändras till det bättre. Men jag kan inte vara med om att stämma in i det allmänna skallet och låta oskyldiga få lida för vad en icke lämplig ledning företar sig, ty så mycket känner jag till det folk, som rekryterar statspolisen i Göteborg, att där har man i allmänhet valt ut mycket lämpligt folk, och det påståendet vågar jag stå för, därför att jag i mycket stor utsträckning känner en hel del av dessa polismän, som statspolisen består av.

Herr Jansson: Herr talman! Jag skall be att i anledning av det beslut, som kammaren nyss fattat rörande det föregående utlåtandet om effektivisering av kontrollen över motorfordonstrafiken på våra vägar, yrka bifall till det nu föreliggande förslaget.

Gentemot herr Strindlund vill jag endast säga, att när det inflyter rikliga belopp i form av olika inkomstitlar rörande motorfordon, menar jag, att när det gäller de anordningar, som man från samhällets sida nödgas vidtaga för att skydda dels dem, som färdas med dessa motorfordon, och dels andra, som vistas på våra allmänna vägar, för motoristernas alltför vilda framfärd, det också lär vara riktigt, att man får taga av dessa pengar för att betala den kontroll som är nödig. Jag menar sålunda, att det är fullt berättigat, att man bestrider de kostnader, varom här är fråga, med automobilskattemedel i den utsträckning, som utskottet föreslagit.

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

Herr Gustafsson i Lekåsa: Herr talman! Jag skall be att endast i korthet få instämma i vad herr Strindlund i denna fråga uttalat. Jag skulle emellertid vilja få till protokollet antecknade de ord, som återfinnas i den av mig m. fl. avlämnade motionen, däri det heter: »Det synes enligt vår mening icke föreligga skäl att frångå regeln, att automobilskattemedlen skola komma vägväsendet till godo. Skulle inflytande medel framdeles stiga till högre belopp än som erfordras för detta ändamål, torde det vara lämpligare att sänka skattesatserna än att använda överskjutande medel till mer eller mindre ovidkommande ändamål».

Vi ha, herr talman, endast velat, att icke detta belopp, 582,600 kronor, skall tagas av skattemedel för att användas till avlönande av statspolisen, och under sådana förhållanden ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den reservation, som vid detta utlåtande finnes antecknad av herr Strindlund m. fl.

Herr Ström: Herr talman! Jag måste till en början säga herr Strindlund, när han förfasar sig över att jag här citerar ur en polisutredning, och säger, »att den, som det gäller, kan ju icke försvara sig inför kammaren», att då

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

skulle man överhuvud taget icke få tala om några andra än dem, som sitta här i kammaren. Hade mannen i fråga icke haft tillfälle att försvara sig tidigare, skulle jag erkänna, att det legat något i herr Strindlunds uttalande, men denna utredning har ju publicerats i Göteborgspresen sedan månader tillbaka. Göteborgsposten hade 5 å 6 spalter om den saken, så nog har det stått herr Dahl fritt sedan månader tillbaka att uppträda och framlägga sina synpunkter. Detta var åtminstone ingen överraskning för honom, utan han har hela tiden haft tillfälle att göra det, och därför faller den anmärkning, som herr Strindlund kommit med, platt till marken.

Så var det herr Nilsson i Göteborg. Han talade om den så »hastigt påkomna ilskan» mot statspolisen. Ja, den där »hastigt» påkomna ilskan fanns inom den socialdemokratiska gruppen 100-procentig redan år 1932, då den mangrant gick emot förslaget om dess inrättande. Även om herr Nilsson icke vid det tillfället var med, så kan jag omtala att det fanns åtminstone inga röster för denna. Nu söker herr Nilsson emellertid förklara den hastigt påkomna ilskan med att vi gjort en anmälan till J. O. med anledning av en demonstration. Nog kan man väl ändå vänta sig av en riksdagsman, som suttit i riksdagen i fyra års tid, att han skall veta, att icke statspolisen har någonting med demonstrationer att skaffa. Det är den poliskår, som jag till 75 % berömt, som har att göra med demonstrationer, nämligen den vanliga kommunala poliskåren. Man har anledning kräva av en riksdagsman i andra kammaren, att han har så mycket reda på förhållandena, att han vet, vem som beslutar om demonstrationer, och att icke statspolisen har med den saken att skaffa. Har han icke reda på det, bör han omedelbart söka skaffa sig nödortfoga upplysningar, innan han går upp och talar i andra kammaren.

Det finns ingen större anledning att i detta sammanhang syssla med männen i ledet. Jag har sagt och säger fortfarande angående denna kår, att konstapel Lidberg m. fl. anses vara mycket duktiga konstaplar, och jag har ingen anledning att betvivla det. Men när förhållandena äro sådana, som de äro, och man har en sådan ledning och nu vill ha en kommissarie vid sidan av denna, måste man säga, såsom jag här sagt. Därmed ha vi icke utdömt vare sig kåren eller polisen överhuvud taget. Jag har till och med sagt i mitt första anförande, att 75 % av Göteborgs polismän stå bakom vår uppfattning i denna fråga, och det är intet klander mot polisen, herr Nilsson i Göteborg, utan ett konstaterande från vår sida av vad som här är det riktiga.

Sedan tog jag mig friheten att återge ett citat ur Ny Tid, som jag trodde vara riktigt. Det brukar väl stå »riktiga uppgifter» i den tidningen. Den uppgift, som jag tagit, har förekommit både i en ledare och i tre artiklar i tidningen, och därför tänkte jag, att uppgiften var riktig. Nu kommer emellertid herr Nilsson i Göteborg och säger, att jag icke skall tro allt vad som skrivs i den tidningen. Ånej, det har jag icke gjort och har icke heller tidigare trott på den och kommer heller icke i fortsättningen att göra det. Jag tänkte emellertid, att man kunde hitta *något sanningens ord där*, och om nu det citat, som jag gjort, är felaktigt, kan väl icke ansvaret falla på mig utan på dem, som skrivit denna ledare och dessa tre artiklar i tidningen. Jag skall gärna säga ifrån för egen del, när herr Nilsson, som har så nära beröring med Rickard Lindströms Ny Tid, tar avstånd från detta, att det är möjligt, att rapporten från Nols Folkets hus är oriktig. Å andra sidan har jag emellertid också varit där uppe och träffat befolkningen där och varenda en där uppe påstod, att det är riktigt. Till och med statspolisen själv har sagt, att uppgiften är riktig. Så vi litade på den. Det tror jag, att man också kan göra i detta fall.

Detta var det bemötande, som väl kan anses erforderligt. Jag vidhåller mitt

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)
yrkande, därför att det icke finns något behov av en sådan institution. När den inrättades, voro socialdemokraterna, socialisterna och andra enhälligt mot en sådan organisation. Under sådana förhållanden förstår jag icke, huru det för närvarande kan föreligga något stort behov av en sådan. Jag skulle kunna roa mig med att citera de anföranden, som då höllos, då man från socialdemokratiskt håll utdömde denna polisorganisation såsom en reaktionär inrättning. Då satt man emellertid icke i regeringsställning, och det ändrar så mycket på förhållandena. Vi ha däremot ingen anledning att se annorlunda på denna institution än vi gjorde vid den tidpunkten, och därför fasthålla vi vid den linjen.

Herr Brädefors: Herr talman! Vi ha redan tidigare flera gånger deklarerat vår ståndpunkt till denna statspolisorganisation och ha alltså ingen som helst anledning att nu närmare ingå på denna organisations uppgifter. Vi behöva endast veta, av vilken anledning eller för vilket ändamål denna statspolis tillkommit. Den har tillkommit såsom en rent politisk polisorganisation med den speciella uppgiften att först och främst ingripa i kampsituationen mellan kapital och arbete. Detta är alldeles tillräcklig anledning för oss, som representera arbetarna, att gå emot en sådan polisorganisation.

Dessutom veta vi, att den kan användas för andra ändamål t. ex. för trafikens ordnande. Då har den, åtminstone i vissa delar av landet, t. ex. Norrbotten, uppträtt bland befolkningen där uppe såsom ett irritationsmoment och icke såsom den, som har att på bästa sätt ordna för trafikanterna. Det synes alltså, att denna organisation även i andra avseenden icke alls gör någon nytta. Då vidare den huvudsakliga avsikten med denna polisorganisation är att i den härskande kampklassens händer vara ett redskap blott mot arbetarna i kampen mellan kapital och arbete, så gå vi mot en sådan organisation.

Jag vill alltså med detta, herr talman, yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den av herr Ström m. fl. avgivna motionen.

Herr Kilbom: Jag skulle icke ha ingripit i debatten, om icke en av statsutskottets mera framskjutna ledamöter uppträtt på ett sätt, som han här gjort. Jag skulle förstått herr Strindlunds protest mot citatet ur en polisutredning liksom också hans protest mot att herr Dahls namn nämnts för den händelse, att han tillfogat en protest mot att en statens tjänsteman uppträtt på det sätt, som den officiella rapporten givit vid handen. Polisrapporten är nämligen officiell. Vad skulle det bli för pliktkänsla hos vissa tjänstemän, som uppträda på ett sätt, som är ostridigt omvittnat genom en i vanlig ordning företagen undersökning, om en statsutskottsledamot och riksdagsman står upp och tar dem i försvar? Är det bondeförbundets uppgift i denna kammare, måste man säga ifrån, att deras valmän, vilka, såvitt jag vet, i fråga om en del fall ha litet otalt rörande vad de anse vara trakasserier av statspolisen, skola titta litet på sina representanter i kammaren.

Jag skall icke yttra mig om herr Nilsson i Göteborg. Det lär väl ingenting vara kvar av honom efter den avbasning, han nyss fick, men jag tycker verkligen, att när man på nära håll iakttagit vad som i Göteborg av alla politiska grupper och alla samhällslager omvittnats såsom en skandal, nämligen förhållandena inom statspolisen, har man anledning fråga sig, om herr Nilsson själv är lämplig i det allmännas tjänst. Det är ingen, herr talman, som vill förneka, att så väl inom den kommunala polisen som inom statspolisen säkerligen de allra flesta äro personer, som taga sin uppgift såsom statsmakterna vilja, att de skola fatta dem, nämligen att de skola upprätthålla ordningen.

Jag undrar emellertid ändå, om icke ibland det sunda omdömet får stå tillbaka för en överdriven nitkänsla. Det finns alldeles för många rapporter från

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

exempelvis mångåriga såsom oförvitliga kända busschaufförer och personer med person- eller lastbilar i allmän trafik om huru statspolisen uppträder, för att man skall kunna låta det stå opåttalt, därför att statspolisen kanske i stort sett utför en så gagnelig gärning.

Jag beklagar mycket, att högsta chefen för polisväsendet i Uppsala län nu gått ut. Det borde emellertid vara anledning till eftersyn — för att citera ett använt ord — av polismyndigheten inom hans län. På en viss plats, nämligen Österby bruk i Films socken av Uppsala län, uppträdde den för omkring ett år sedan så, att den fått hela den arbetande befolkningen aldeles bortsett från partiriktningar mot sig. Kan det vara en statspolisens uppgift att resa från Uppsala till Österby bruk för att där övervara danstillställningar, där det, såsom omvitnats från många håll, icke förekommit något som helst trassel i Folkets hus lokaler? Kan det vara riktigt, att man tvingar vederbörande arbetarorganisation att av organisationens medel för denna statspolis betala 100 kronor per kväll? Sådant är, mina herrar, trakasseri. Jag hade tänkt mig, att de, som anse, att statspolisen har en nyttig uppgift att fylla, skulle vara de första att just med hänsyn till den nyttan säga ifrån, att sådant icke får förekomma. I stället stiger herr Strindlund här upp och protesterar, då det påtalas, att statspolisens ledning på en viss lokal uppträtt på sätt, som här skildrats.

Jag vill tillägga i fråga om förhållandena vid Österby bruk, att på den platsen har nykterhetsrörelsen en kanske större procentuell anslutning än på många andra platser i landet — i varje fall bland de äldre. Befolkningen är sedan årtionden känd såsom synnerligen ordentlig, men — det skall jag gärna medge — om den anser en orättvisa begången, reagerar den. Är det icke typiskt även för denna plats, att under 30 års tid icke förekommit mer än en, säger och skriver *en* arbetskonflikt bland industriarbetarna? Befolkningen — socialdemokrater, kommunister och en del bondeförbundare — behandlas emellertid nu på det sättet, att man kräver av dem att under helgdagar hålla två statspoliser vid Folkets hus, varför kostnaderna skola betalas av Folkets husorganisationen. För mitt vidkommande tror jag, att sådant icke gagnar ordningen. Det blott skadar den. Då icke de herrar, som äro anhängare av statspolisen, anse med sin uppgift förenligt att säga ifrån, då sådant inträffar, tror jag, att det är anledning för oss att säga, att dylikt får icke förekomma. Landshövdingen och socialministern, som båda haft anledning att intressera sig för denna fråga, för den händelse de haft tillfälle att vara närvarande, böra skriva sig detta till minnes.

Herr Nilsson i Göteborg: Herr talman! Jag skulle blott vilja fråga herr Kilbom, i vilken del av mitt anförande han kunnat utläsa, att jag tagit i försvaret de oeffterrättliga förhållanden, som påvisats beträffande polisledningen i Göteborg. Tvärtom yttrade jag, att jag frågade, huruvida icke den högsta polisledningen borde göra en undersökning för att komma till tals med ledningen för statspolisen i västra Sverige.

Jag vill blott säga till herr Albin Ström, att det har jag lärt mig under min 4-åriga riksdagsmannatid, att man icke i onödan byter ord med honom. Beträffande en annan sak inhöstade jag, att herr Ström i sitt förra anförande erkände, att Göteborgs poliskår förtjänade det amplaste vitsord och det högsta beröm. Jag vill då uttala, att statspolisen rekryteras ur poliskåren i Göteborg efter den regeln, om jag icke misstager mig, att ombyte sker varje år eller högst vart tredje år så att jag kan därför icke tänka mig, att männen inom statspolisen bli så dåliga, då de komma i tjänstgöring i annan befattning.

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

Herr **Thorell**: Herr talman! Jag hade aldrig tänkt deltaga i denna debatt, men då herr Kilbom hel frankt kommit med alldeles felaktiga uppgifter rörande förhållandena vid Österby bruk, kan jag icke underlåta att säga några ord.

Herr Kilbom anmärkte på att från länsstyrelsen i Uppsala utskickats några statspoliser till Österby bruk, och sade, att det är omvittnat, att vid Folkets hus vid Österby bruk icke på många år förekommit något bråk. Jag förmodar, att herr Kilbom talat i obekantskap med förhållandena, eljest skulle han nog icke ha yttrat sig så tvärsäkert. För icke länge sedan än ett halvt år ungefär hade några ungdomar för Börstils socken, alltså från norra delen av länet, vilka ungdomar hade ungsvenska märket på sina rockar, infunnit sig på en tillställning i Folkets hus vid Österby bruk. Dessa män, nyktra, ordentliga och fredliga, hade kommit dit för att ha trevligt, och de trodde, att de på en sådan plats som Folkets hus, där demokratin mer än annorstädes var förhärskande, skulle få vara i fred. De blevo emellertid överfallna av arbetare på platsen, något onyktra, och blevo ganska illa tilltygade. Även de ordningsmän, som vid det tillfället hjälpte till för att klara upp det hela, kommo i klämma. Händelsen har varit föremål för rättegång vid vederbörande domstol. Om dom i målet fallit, vet jag icke.

Man skall icke i sin iver att komma åt statspolisen tillåta sig att i riksdagens andra kammare framlägga fullständigt felaktiga uppgifter angående de förhållanden, som varit anledningen till att en ansvarig länsstyrelse ansett sig nödsakad att skicka statspolis till en viss plats.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Endast ett par ord gentemot herr Gustafsson i Lekåsa till att börja med. Jag trodde, att herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hade tillfredsställande klarlagt, varför han å Kungl. Maj:ts vägnar begärt, att något större tillskott av bilskattemedel skulle utgå än tidigare. Jag rekommenderar herr Gustafsson att genomläsa andra stycket på sid. 5 i statsutskottets utlåtande nr 90, varav detta framgår rätt tydligt.

Men, herr talman, det var icke för detta, som jag begärde ordet, utan för att säga ett par andra saker. Jag nämnde i mitt anförande i den förra frågan, att vi hade haft synnerligen grundliga föredragningar i detta ärende. Jag minns icke, om jag därvid nämnde, att vi även haft chefen för statspolisen. Om jag icke gjorde det, så vill jag göra det nu. Vi hade också honom uppe i utskottet för att höra honom om allt möjligt, och jag vill tillägga, fastän jag trodde, att det icke skulle vara behöfligt, att det i utskottet också framhölls, att det icke saknades exempel på sådant uppträdande en och annan gång från statspolisens sida, som man borde vinnlägga sig om att undvika. Jag kan naturligtvis icke ordagrant citera det svar, som vi fingo av statspolisens chef, men vi fingo alla det intrycket, att han för sin del hade fullkomligt klart för sig, att det var högst nödvändigt och nyttigt med ett mycket omsorgsfullt urval av de polismän, som skulle uttagas till tjänstgöring i statspoliskåren. Vi ströko under detta, och vi ifrågasatte till och med — det kan ju hända, att det icke skadar att taga det till kammarens protokoll — att det borde utfärdas en särskild specialinstruktion för denna kår, därför att även om den utförde en nyttig gärning bland annat genom att spåra upp och hålla reda på åtskilliga utövare av olaglig sprithantering, så vore det av allra största vikt, att den framför allt uppträdde på ett humant sätt vid sin trafik tillsyn på landsvägarna, men även annars. Vi fingo som sagt det intrycket, att chefen för statspolisen för sin del var beredd att medverka till att åstadkomma

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

en så bra rekrytering och följaktligen också ett så lämpligt uppträdande mot allmänheten som möjligt.

När vi fingo detta besked, så ansågo vi det vara onödigt att skriva mera i denna fråga, som ju egentligen rör statspolisens befattning med motorfordons-tillsynen, än vad vi ha gjort och vilket jag citerade första gången jag hade ordet, alltså sid. 6 och 7 i statsutskottets utlåtande nr 89. Om detta ses mot bakgrunden av vad vi fingo veta och höra från chefen för statspolisen, så är det fullt tillräckligt att tjäna såsom uppmaning till ledningen och högsta befälet för denna kår. Man har därför också anledning vänta, att det skall bli mycket mindre anledningar till friktioner mellan allmänheten och statspoliskåren än vad tidigare har varit fallet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr **Ström**: Herr talman! Det har ju under denna debatt icke varit någon, som tagit dessa förhållanden i försvar, om man undantar herr Nilsson i Göteborg, som gjorde sådana uttalanden, att ingen annan än han själv kunde tolka dem på annat sätt, än att han sökte göra gällande, att vi hade varit ute i ogjort väder. Är det nu så, att han förstod, att han i sina tidigare uttalanden varit ute på hal is och därför nu tog tillbaka dem, så kan det ju vara en »sinnesändring», som kommer, när man kunnat påvisa de saker, som vi här ha påvisat.

Herr Nilsson sade emellertid i sitt sista anförande, att han icke i onödan byter ord med mig, och det förstår jag så väl. Det har lyckats så dåligt för honom hittills, att jag begriper mycket väl, att han icke i »onödan» gör det. Det är bara att beklaga, att han icke tillämpar denna gyllene regel oftare, utan att han ständigt kommer i sådan dilemma, som han kom, när han nu t. ex. skulle svara för några av sina uttalanden. Bland annat kom han med ett nytt felaktigt påstående, att statspoliserna stanna bara i denna befattning ett eller två år o. s. v. Jag måste ju säga, att det tjänar ingenting till att diskutera, när man inte har bättre reda på dessa förhållanden. Jag behöver bara hänvisa honom till ledningen för statspolisen, där han ju kan få exakta uppgifter.

Beträffande herr Andersons i Råstock uttalande vill jag säga, att förra gången jag anmärkte på fördelningen av de pengar, som denne Dahl hade fått att fördela, men fördelat på ett mycket underligt sätt, meddelade någon från statsutskottet mig, att statspolisintendenten hade sagt ifrån, att han icke var belåten med förhållandena i Göteborg, så att det vet jag. Men det räcker ju inte. Skall man få någon ändring, så måste man ju se till att vederbörande inskrider och icke tillåter, att man trakasserar, avskedar och hindrar från befordran de konstaplar, som jag här har talat om och som man nu håller på att trakassera på detta sätt. Det är icke värdigt ett statsverk, att de, som säga ifrån och som våga tala sanning och stå för det och äro duktiga tjänstemän, skola trakasseras, avskedas och hindras från befordran bara därför att de ha sagt sin mening. Här gäller det att inskrida och förhindra en sådan utveckling av ett gunstlingssystem, att ingen vågar säga något i fortsättningen. De rakryggade polismän, som ha sagt ifrån, ha vår honnör, och det ha vi i vår tidning också sagt ifrån, men det gäller ju icke endast detta utan de måste också skyddas så, att de icke utsättas för vilka trakasserier som helst i fortsättningen.

Herr **Linnér**: Herr talman! Efter vad jag hört sägas skulle herr Kilbom ha berört några polisförhållanden vid Österby bruk under ett anförande, som jag icke hade tillfälle att åhöra. Jag har på förhand meddelat herr Kilbom,

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

att om han skulle göra detta, så skulle jag icke komma att inlåta mig på någon diskussion om polisförhållandena. Jag vill endast förklara, att så långt jag förmår, kommer ordningen att upprätthållas både vid Österby och andra platser inom länet, även om det för herr Kilbom skulle bli mindre trevligt.

Jag vill bekräfta den upplysning, som herr Thorell nyss lämnade att i anledning av ett uppträde vid Österby är för närvarande åtal vid domstol anhängigt emot ett par pojkar på grund av misshandel. Åtalet är icke ännu slutligt avgjort, och det är därför så mycket mindre lämpligt att denna fråga diskuteras i riksdagen.

Herr Kilbom: Herr talman! Jag kan citera herr Thorell fastän med en liten ändring av hans ord. Man skall icke i sin iver att *försvara* statspolisen lämna oriktiga uppgifter i andra kammaren. Landshövding Linnér var något försiktigare. Han talade icke om var i Österby ett uppträde skulle ha ägt rum, vilket herr Thorell emellertid gjorde. Nu antar jag, att herr Thorell antingen fallit offer för ett minnesfel eller också för oriktig information. Den sak, han talade om, har icke inträffat vid Österby—Dannemora folkets hus och den har icke inträffat för ett halvår sedan. Den har inträffat vid det så kallade vagnslidret i Österby för omkring ett år sedan. För ordningen vid vagnslidret i Österby svarar icke folketshusstyrelsen. Det är den saken, som såvitt jag har följt händelserna riktigt, nu är föremål för domstols handläggning. Därutinnan kan jag verifiera landshövding Linnérs uppgift.

Men, herr talman, det hör till saken, att i anledning av denna historia vid vagnslidret i Österby, där det om midsommaren brukar förekomma i många avseenden mycket trevliga traditionella fester, och där det inträffade, att polisen förgick sig och brutalt slog omkull en man, som icke kunde försvara sig, så har det rått ett spänt förhållande mellan vederbörande polismyndighet och befolkningen. Jag noterar med tillfredsställelse landshövding Linnérs förklaring, att han kommer att sörja för *ordningen*. Herr Kilbom kommer aldrig att vara emot det, om det sker opartiskt. Den, som alluderar på att så skulle vara förhållandet, åligger ju bevisskyldigheten. Jag vill dock uttala den förhoppningen, att myndigheterna icke skola tillåta sig att genom nälstygnspolitik skapa irritation. Man borde kunna kräva, att icke vederbörande polisbefälhavare, i detta fall landsfiskalen, skall taga statspoliser från Uppsala och sedan meddelar folketshusstyrelsen, som icke tillhör min riktning utan representerar hela arbetarbefolkningen, att de skola betala 100 kronor per kväll därför. Ännu en gång säger jag, att vi ha ingenting emot, att ordningen upprätthålles, att man ser till att fyllerister och ligistelement icke störa lugna och sansade människors göranden och låtanden. Men jag tillägger, att arbetarrörelsen har i tusentals fall vid dessa folketshusföretag visat sig kunna hålla bättre ordning utan polis än med polis, om man vill sätta förtroende till arbetarna.

Jag kan ju berätta, att jag själv för icke så förfärligt länge sedan kom till ett möte i en bygd, jag skall icke säga i vilket län, där det icke skulle förekomma något annat än ett föredrag. Dit kommo bevars under ledning av en överkonstapel från närliggande stad, som låg 3.7 kilometer därifrån, två stycken poliser bara för detta möte. Jag var mycket smickrad av denna uppmärksamhet, men tycka herrarna, att detta är det allra riktigaste sättet att använda statens medel?

Jag har vid något tidigare tillfälle framhållit, att man skall visa befolkningen litet större förtroende. Tro icke, att polissablur och pickelhuvar och paragrafer äro säkraste metoden att upprätthålla ordningen och skapa trygghet bland folket. Säg i stället till dem, att garantera ni för ordningen, så är det all right, och jag är övertygad om att det blir bättre resultat.

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

Jag har, herr talman, anledning att vara nöjd med denna debatt, när jag hörde herr Andersons i Råstock anförande. I den mån detta representerar statsutskottets uppfattning, vittnar det ju om att man där är medveten om att icke allt är bra som det är, och att man bör vidtaga åtgärder för att de irritationsmoment på många punkter, för vilka jag tror att statspolisen delvis är ansvarig, skola avvecklas snarast möjligt. Då vi yrka avslag i enlighet med vår motion, är det av rent principiella skäl.

Herr Thorell: Herr talman! I sitt första anförande lämnade herr Kilbom en uppgift, som jag icke brydde mig om att bemöta för att icke förlänga debatten. Eftersom herr Kilbom emellertid nu tycks vilja göra det själv, så skall jag även taga upp denna uppgift. Herr Kilbom sade, att nu skall det vid tillställningar i Österby bruks Folkets hus finnas statspoliser, vilka skola ha 100 kronor per styck och kväll. Jag kan icke på rak arm bevisa, att denna uppgift är felaktig, men jag tror, att kammarens ledamöter med mig måste uppfatta detta såsom ett synnerligen vågat påstående. Jag kan icke tänka mig, att det kan tillåtas, att män i statens tjänst skola kunna få taga ut en ersättning vid ordningens upprätthållande av 100 kronor per man. Jag tillåter mig sålunda, herr Kilbom, att betvivla denna uppgift.

Enligt herr Kilboms förra anförande var det ju så lugnt och fint vid Österby bruk, och där hade ingenting hänt under många år, men nu fick han ändå medge, att det ägt rum en händelse, som icke överensstämmer med den uppgift om ordningen på platsen, som herr Kilbom lämnade. Jag skall tala om för herr Kilbom, att jag är personligen bekant med de båda pojkar, som blevo överfallna i detta fall. De ha talat om för mig, att bråket började på Folkets hus och att de blevo överfallna, sedan de utmotats från detta demokratiska hus på den grunden, herr Kilbom, att de buro ungsvenska märken på sina rockar och utan något som helst annat skäl. Att sedan själva händelsen försiggick på en annan plats i samma samhälle, det skulle jag tro, herr Kilbom, icke har någon som helst betydelse i detta sammanhang, och det har säkerligen ingen som helst betydelse i fråga om att det behövs ordning vid de tillställningar, som äga rum.

Vad beträffar tidpunkten, när detta hände, så minns jag icke precis, när det ägde rum. Jag sade för ett halvår sedan, men jag skall ge herr Kilbom rätt uti, att det är mycket möjligt, att det var längre tid sedan det hände. Processen pågår i alla fall fortfarande, och det är väl tillräckligt i alla fall, herr Kilbom, när mina uppgifter ha bekräftats av länsstyrelsens chef i det län, där händelsen ägde rum.

Nyss viskade till mig en kamrat, herr Eriksson i Sandby, som är från denna trakt, att han hade den uppfattningen, att mina uppgifter om platsen för händelsen äro riktiga, d. v. s. att händelsen skulle ha ägt rum i Folkets hus. Jag tror, herr Kilbom, att vi icke skola tvista om den saken. Herr Kilbom kommer i alla fall ingenstans därmed och kan icke komma ifrån de fakta, som jag är fullkomligt säker på äro riktiga. Annars skulle jag icke ha gett mig upp i denna debatt.

Herr Linnér: Herr talman! Om herr Kilbom vill göra sig besvär med att taga kännedom om häradsrättens protokoll, så kommer herr Kilbom att finna, att hans uppgifter äro felaktiga.

Herr Kilbom: Ja, det förutsätter naturligtvis, att häradsrättens domslut står över varje diskussion, men att så icke är fallet bevisar ju förefintligheten både av hovrätt och av högsta domstol.

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

Vad beträffar uppgiften om de 100 kronorna till statspolisen vid Österby, har jag den uppgiften från vederbörande där borta, och jag tror icke, att de ha någon anledning att ljuga. Det behöver ju icke, herr Thorell, bara vara ersättning för statspolisens arbete, utan det kan ju tänkas, att också resor äro inkluderade i beloppet.

Vad sedan beträffar påståendet, att en av ungsvenskarna skulle blivit miss-handlad, är det lika oriktigt som herr Thorells övriga uppgifter.

(Herr *Thorell* insköt här, att det var två.)

Ja, icke ens två. Befolkningen har protesterat emot att polisen har miss-handlat — det var 500 människor, som åsågo detta — en arbetarpojke, därför att det påstods, att denne haft något krakel med ungsvenskarna.

Jag skall vidare be att få meddela herr Thorell, att även på en annan punkt har han lämnat oriktig uppgift. Herr Eriksson i Sandby bor icke »i närheten» av Österby bruk. Det är minst 2.5, sannolikt 3 mil enligt vad han själv upp-lyst mellan hans hemort och Österby. Ryktena gå ju dock mycket snabbt i de kretsar, som vilja lasta arbetarna, ungefär lika snabbt som då en socialdemo-krat, härvidlag bakom herr Thorell, sekunderar en högerman.

Herr Thorell: När jag talat om trakten av Österby, så är det väl klart för vem som helst, att jag menar, att räknat från Stockholm till denna trakt ligger en ort på 2.5 miles avstånd från Österby i närheten av denna ort.

Herr Gustafsson i Lekåsa: Herr talman! Då statsutskottets ärade ordförande säger, att jag borde se efter, hur Kungl. Maj:t har skrivit, och att i statsutskottets utlåtande står antecknat, att omkring 50 procent av totalkostnaden för statspolisens verksamhet förorsakats av vägtrafiktillsynen samt att därför dessa 582,600 kronor borde utgå av automobilskattemedel till avlöning av statspolisen, vill jag meddela, att detta ha vi klart för oss. Men det är just det, jag velat här för kammaren framhålla, att automobilskattemedlen icke skola börja användas för annat ändamål än för vägunderhåll, vägbyggnader och dylikt.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen gav propositioner på 1:o bifall till utskottet hemställan, 2:o) bifall till berörda hemställan med den ändring, att vad i punkten II) föreslagits därom, att vissa anslagsposter skulle utgå av automobilskattemedel, uteslötes, samt 3:o) avslag å såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts proposition i ämnet; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förstnämnda propositionen. Herr Ström begärde emellertid votering, varför herr talmannen för bestämmande av kontrapropositionen ånyo upptog de båda återstående propositionerna, av vilka herr talmannen nu fann den under 2:o) angivna hava flertalets mening för sig. Jämväl beträffande kontrapropositionen åskade likväl herr Ström votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill att kammaren till kontraproposition i huvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande nr 90 antager utskottets hemställan med den ändring, att vad i punkten II föreslås därom, att vissa anslagsposter skola utgå av automobilskattemedel, uteslutes, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Ang. statspolisorganisationen m. m. (Forts.)

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet om avslag å såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts proposition i ämnet.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan propositionen för huvudvoteringen, som efter given varsel nu upplästes och godkändes, erhöll följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 90, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan med den ändring, att vad i punkten II föreslås därom, att vissa anslagsbelopp skola utgå av automobilskattemedel, uteslutes.

Efter det kammarens ledamöter ånyo intagit sina platser och sistnämnda voteringsproposition blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 8.

Sedan herr andre vice talmannen nu åter övertagit ledningen av kammarens förhandlingar föredrogs vidare vart för sig:

andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 10, i anledning av väckt motion angående borttagande av den s. k. överföringsavgiften för järnvägsvagn från Liljeholmen till Enskede; och

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 33, i anledning av väckta motioner om utredning rörande den kommunala självstyrelsen i hela dess vidd.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

§ 9.

Härefter föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av statens hantverkslänefond m. m. jämte i ämnet väckta motioner. Därvid anförde:

Ang. inrättande av statens hantverkslänefond m. m.

Herr **Sandberg**: Herr talman! I det föreliggande utlåtandet tillstyrker statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av en statens hantverkslänefond. Denna hantverkslänefond utgör en ny upplaga av länefonden för befrämjande av hantverk och mindre industri, erhållen genom sammanlagning av nyssnämnda fond och den under kristiden inrättade länefonden för ackords- och förlagslån åt hantverkare.

I samband med behandlingen av denna fråga om inrättande av en statens hantverkslänefond har statsutskottet också yttrat sig om en del motioner, bland annat en av undertecknad m. fl. väckt motion, vari vi hemställt, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag snarast möjligt om inrättande av en länefond för främjande av hem- och småin-

Ang. inrättande av statens hantverkslånefond m. m. (Forts.)
industri och därmed jämförlig verksamhet. Utskottet framhåller nu i sitt utlåtande att i den av oss väckta motionen såväl som i motionerna i första kammaren nr 324 och i andra kammaren nr 661 har erinrats om rådande försörjningssvårigheter på landsbygden och om de biförtjänster genom hemslöjdsarbeten av olika slag såsom vävning, snickeri, träslöjd samt smidesverksamhet m. m., till vilka landsbygdens befolkning ofta vore hänvisad för sin utkomst. Det är med stor tillfredsställelse, som jag konstaterar utskottets kraftiga understrykande av att utkomstmöjligheterna för landsbygdens befolkning böra främjas. Utskottet säger nämligen bland annat: »I likhet med motionärerna behjärtar utskottet varmt, att möjligheterna på allt sätt underlättas för denna befolkning att genom dylika arbeten vid sidan av exempelvis ett mindre jordbruk vinna ett välbehövt tillskott till sin i många fall knappa bärning. Utskottet förutsätter också, att denna synpunkt skall i möjligaste mån beaktas vid kommerskollegii utövning av ifrågavarande låneverksamhet.»

Detta klart uttalade positiva intresse för ifrågavarande sak bör noteras, och det bör vara av värde vid frågans fortsatta behandling. Jag förmenar nämligen, att den sak, det här särskilt gäller, nämligen åtgärder för ökande av landsbygdens försörjningsmöjligheter, icke är slutgiltigt avgjord genom ett bifall till föreliggande förslag om inrättande av en statens hantverkslånefond. Jag tror icke, att varken lånevillkoren eller formen för lånerörelsen är tillfredsställande, sådan den här föreslås, då det gäller att främja det speciella intresse, som motionärerna företråda. Jag återkommer strax till denna sak.

Jag vill först erinra om hurusom också utskottet med all rätt framhåller, att det icke endast gäller frågan om kapitalanskaffning till hem- och småindustrien och därmed jämförlig verksamhet, utan för att dylik verksamhet med fördel skall kunna drivas, gäller det även att på lämpligt sätt ordna frågan om avsättningen av de tillverkade varorna. Utskottet säger om denna sak: »I detta avseende» — alltså beträffande avsättningen av de tillverkade varorna — »liksom ock beträffande möjligheterna till erforderlig handledning och undervisning m. m. har sociala jordutredningen i ett den 12 december 1935 avgivet betänkande framfört vissa uppslag, som torde förtjäna ytterligare övervägas.» Jag skall icke taga upp tiden med att redogöra för de enligt min mening mycket beaktansvärda och förståndiga förslag, som sociala jordutredningen i det nämnda betänkandet framfört och där man avsett, att hushållningssällskapen eller under dem sorterande nämnder skulle söka främja avsättnings- och organisationsfrågorna m. m. för hem- och småindustrien. Dessa förslag äro helt visst mycket riktiga, och böra på ett eller annat sätt förverkligas.

Jag återkommer emellertid till frågan om lånegivningen. Den låneform, som vi nu här gå att besluta, kan nog vara bra på sitt sätt och i viss utsträckning tillgodose de i motionen framförda önskemålen, men också blott i viss utsträckning. Det kan för det första vara tvekan om huruvida lån från hantverkslånefonden kunna lämnas för startande av de många olika former av bänningar, det kan bli fråga om. Såväl i vår motion som i sociala jordutredningens förslag har bland sådant, som borde bli föremål för lånestöd, förutom olika former av småindustri och hemslöjd även nämnts uppfödning av pälsdjur o. s. v., och det kan vara tveksamt, om lån från hantverkslånefonden står till buds för sådan verksamhet.

Vidare äro lånevillkoren för ogynnsamma. Lån från hantverkslånefonden skulle enligt föreliggande förslag förräntas efter 4.5 procent och vara amorteringsfria endast ett år. För att giva det behöfliga stödet åt de små och ekonomiskt svaga företagarna och för vederbörande möjliggöra en lycklig start behövs det bättre lånevillkor. Sålunda ha vi i vår motion föreslagit, att lånen

Ang. invättande av statens hantverkslånefond m. m. (Forts.)

skulle vara ränte- och amorteringsfria i två år, löpa med lägsta möjliga ränta, högst 3.5 procent, samt amorteras med en femtedel årligen. Den sistnämnda bestämmelsen är likalydande med den bestämmelse som föreslås för hantverkslånefonden.

Till sist måste jag säga, att hantverkslånefonden icke torde kunna komma att främja utvecklingen av hem- och småindustrien samt därmed jämförlig verksamhet i önskvärd omfattning på grund av det sätt på vilket låneförmedlingen skall ske. Enligt förslaget skola lånen beviljas av kommerskollegium. Kommerskollegium i all ära men detta sätt för långivningen genom ett ämbetsverk i Stockholm innebär en alltför stel och besvärlig ordning. Det har erfarenheten visat. Antalet lån, som lämnats från den nuvarande hantverkslånefonden, är icke heller så stort. Enligt uppgifter i sociala jordutredningens förut nämnda yttrande utgjorde antalet lån från hantverkslånefonden, som bestått sedan 1910, den 30 juni 1935 endast 126 lån. Jag tror, att långivningen för det ändamål, som jag här särskilt åsyftar, bör handhavas av något organ länsvis, exempelvis den nämnd, som enligt sociala jordutredningens förslag bör finnas inom varje hushållningssällskaps område. Verksamheten bör givas möjligast fria former, så att länsorganen kunna anpassa den efter förhållandena och erfarenheten.

Med detta har jag, herr talman, velat å ena sidan med tacksamhet understryka det positiva intresse för främjande av hem- och småindustri och därmed jämförlig verksamhet på landsbygden, som kommit till uttryck i utskottsutlåtandet, men å andra sidan framhålla, att jag icke tror, att denna fråga är definitivt avgjord och tillfredsställande löst genom det förslag, som vi nu här gå att bifalla, utan frågan om förbättrande av utkomstmöjligheterna på landsbygden genom en lämplig långivning, som gör det möjligt för de små företagen att erhålla stöd, då de vilja starta en binäring av ett eller annat slag, den frågan måste återkomma i annat sammanhang. Jag vill uttala den förhoppningen, att den snarligen måtte återkomma och att den sociala jordutredningens av mig här förut berörda förslag så fort som möjligt måtte leda till ett positivt resultat, ty det är en verkligt betydelsefull sak, det här gäller, och den kan säkerligen också på ett tillfredsställande sätt främjas, om man kan finna lämpliga stödformer.

Häruti instämde herrar *Lindmark* och *Brännström* i Burträsk.

Herr *Andersson* i Falkenberg: Herr talman! Jag vill begagna tillfället att uttala min tillfredsställelse över att här olika lånefonder sammanförts till en. Därigenom blir det enklare för de lånesökande att få lån. Det blir icke så svårt för dem, som då det var olika fonder och olika former för låneansökningarna. Vad jag vill göra erinran mot i det föreliggande förslaget, det är, att räntan satts till 4.5 procent. Men i närvarande stund är ingenting att göra åt den saken. Vi veta emellertid, att det under nuvarande förhållanden i allmänhet går att få pengar i privata banker till lägre ränta än den här föreslagna. Sälunda kommer denna fond icke att i närvarande tid fylla det ändamål, som man kanske önskat. Jag vill uttala den förhoppning, att det om några år, då staten genomfört en konvertering av sina egna lån och har möjlighet att få sin egen låneränta till lägre belopp, också skall vara möjligt att sänka räntan på lån från denna fond liksom på lån från statens övriga lånefonder.

Kommerskollegium har i sitt yttrande föreslagit, att vederbörande skulle ha en viss yrkeskompetens för att erhålla lån, och i detta syfte har kollegium föreslagit, att den lånesökande i regel skulle uppvisa ett års verksamhet, innan lån skulle beviljas. Då statsrådet framlade sin proposition, drog han ett brett streck över detta förslag, och därmed står ju fältet fritt att nästan under vilka

Ang. invrättande av statens hantverkslånefond m. m. (Forts.)
former som helst och under vilka förutsättningar som helst komma in med låneansökan. Jag för min del var på det klara med att om här icke fanns något stöd för kommerskollegii behandling av dessa ärenden, skulle det bli mycket svårt för kommerskollegium att handhava denna sak, och därför har jag i särskild motion hemställt om bifall till den framställning, som kommerskollegium gjort i sitt yttrande.

Nu har det både enskilt och mera offentligt gjorts gällande, att en sådan bestämmelse, som här föreslagits, skulle innebära ett monopol. Vi leva nu i monopolskräckens dagar. Min tanke har icke varit att i någon mån skapa ett monopol. Monopol på yrkesutövning och hantverksutövning tror jag att man minst av allt skall ge sig in på. Vad jag däremot håller på, både när det gäller yrket som sådant och enskilda yrkesutövare och företagare, det är, att det skall finnas kompetens hos dem, som skola utföra ett arbete. Jag har under cirka 30 års medlemskap av mitt facks fackförening alltid hållit styvt på, att den, som skall godkännas såsom medlem av fackföreningen, skall kunna sitt yrke. Jag kan icke finna, att det ligger någon orättvisa i att uppehålla denna regel. Enligt min uppfattning är det en rättvis inställning, då man själv driver ett yrke. Jag vill erinra om att ett av de allra svåraste förhållanden, som finnas för dem, som skola börja att driva en rörelse, är att få en ordentlig kalkylation på vad det kostar att utföra arbetet. Många exempel skulle kunna tagas fram för att visa, att, när människorna skola börja sitt yrke, de resonera som så, att då den eller den kan göra det till det eller det priset, så kan jag göra det billigare, utan att de kunna bedöma saken. Då kommer man fram till denna ohållbara situation i fråga om möjligheterna att få ordentligt betalt för det arbete, som utföres. Det har varit en utgångspunkt, som jag sökt hävda. Jag finner icke, att detta är ett monopol utan endast en väg att hålla yrkesskickligheten och -kunnigheten uppe i fråga om det arbete, på vilket man skall försörja sig.

Jag vill vidare understryka, vad den föregående ärade talaren yttrade i fråga om en sak, som ganska mycket förbises i den allmänna diskussionen, icke minst bland hantverkare och småindustriernas utövare, och det är möjligheten att skaffa avsättning för de produkter, som tillverkas. Här ligger ett stort arbetsfält, på vilket man genom sammanslutningar inom småindustrin börjat få litet bukt. Jag vill uttala den förhoppningen, att den påbörjade verksamheten skall kunna drivas fram genom statens stöd, ty här finns verkligen en arbetsuppgift, vars utförande kan leda till frambringande av mycket arbete åt folk.

Nu har utskottet i sitt utlåtande på sid. 4 gjort ett uttalande, med vilket jag för min del kan säga att jag i stort sett är tillfredsställd. Här står på sista raderna: »Vid statens ifrågavarande långivning bör frågan om de låneansökandes kompetens och de konkurrenssynpunkter, som vid ärendenas behandling kunna påvisas, i den mån så är möjligt beaktas, liksom det också i övrigt bör noggrant tillses, att sådana allmänna betingelser föreligga, att lånen kunna antagas bliva till avsett gagn.» Detta uttalande, som framkommit från ett enhälligt statsutskott, synes mig i huvudsak giva uttryck åt, vad kommerskollegium velat ha fram, nämligen att kollegium skall ha rätt att sovra, d. v. s. taga hänsyn till yrkesskickligheten och möjligheterna att kunna utföra arbetet både ur yrkessynpunkt och ur ekonomisk synpunkt. Genom detta uttalande med den innebörd, jag lägger i det, finner jag för min del huvudsynpunkten i vad jag velat ha fram vara tillgodosedd. Under sådana förhållanden har jag intet annat yrkande att framställa än om bifall till utskottets förslag, sådant det föreligger.

Herr *Lundell* instämde häruti.

Ang. inrättande av statens hantverkslånefond m. m. (Forts.)

Herr **Molander**: Herr talman! Jag är motionär i detta ärende och har i min motion yrkat, att man vid utformandet av direktiven för låneverksamheten måtte taga i betraktande de förslag, som den sociala jordutredningen överlämnat till Kungl. Maj:t. Statsutskottet har icke tillstyrkt, vad som föreslås i motionen, men har skrivit så pass positivt och välvilligt, att jag i egenskap av motionär kan säga mig i alla fall vara belåten. Det är att förmoda och hoppas, att Kungl. Maj:t också tar ad notam, vad statsutskottet sagt och riksdagen nu kommer att säga.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

Vid härpå skedd föredragning av statsutskottets utlåtande, nr 80, i anledning av väckta motioner om anslag till förstärkning av avkastningen av understödsfonden för Rysslandssvenskar blev utskottets däri gjorda hemställan av kammaren bifallen.

§ 11.

Därnäst i ordningen var å föredragningslistan uppfört statsutskottets utlåtande, nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet jämte i ämnet väckta motioner m. m.

Punkten 1, angående karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet.

Uti en till riksdagen avlåten, den 6 mars 1936 dagtecknad proposition, nr 171, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över ecklesiastikärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels godkänna följande avlöningsstat för karolinska sjukhuset, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1936/1937:

A v l ö n i n g s s t a t .

1. Arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl. Maj:t:		
a. Grundbelopp kronor	22,400
b. Vikariatsersättningar m. m., förslagsvis »	1,000 23,400
2. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal kronor	14,000

Summa förslagsanslag kronor 37,400;

dels till universitetssjukhus: karolinska sjukhuset: avlöningar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 37,400 kronor;

dels till universitetssjukhus: karolinska sjukhuset: omkostnader för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 4,000 kronor;

dels till universitetssjukhus: karolinska sjukhuset: utrustning för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 180,000 kronor;

dels besluta, att staten skulle enligt avtal, som i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna grunderna kunde komma att träffas mellan Kungl. Maj:t och direktionen över serafimerlasarettet, från och med den 1 juli 1937 övertaga lasarettets drift, ävensom, under förutsättning härav, att från och med samma dag lasarettet och karolinska sjukhuset skulle stå under gemensam förvaltning av direktionen för sistnämnda sjukhus;

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet.

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

dels ock till universitetssjukhus: understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm för budgetåret 1936/1937 anvisa ett anslag av 1,007,000 kronor, att utgå under de villkor och bestämmelser, Kungl. Maj:t kunde finna gott meddela.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft dels en inom första kammaren av herr *Pauli* väckt motion, nr 321, angående i propositionen omnämnda biträdande läkartjänster vid serafimerlasarettets sjukgymnastikavdelning, dels ock en inom andra kammaren av fru *Gustafson m. fl.* väckt motion, nr 665, vari föreslagits, att riksdagen måtte höja det av Kungl. Maj:t begärda anslaget till universitetssjukhus: understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm med 20,000 kronor till 1,027,000 kronor, att utgå under de villkor och bestämmelser, Kungl. Maj:t kunde finna gott meddela.

Utskottets hemställan i förevarande punkt innefattade, att riksdagen måtte, med avslag å ovanberörda motioner, bifalla Kungl. Maj:ts förslag.

Efter föredragning av berörda hemställan, yttrade:

Herr **Severin**: Herr talman! Jag har tillsammans med ett par andra kammarledamöter i denna fråga väckt en motion. I denna motion yrkas en höjning av det av Kungl. Maj:t begärda anslaget till »Universitetssjukhus: Understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm», som av utskottet behandlas under punkten 1:o). Vi hava i motionen yrkat, att det av Kungl. Maj:t begärda anslaget skulle ökas med 20,000 kronor från 1,007,000 kronor till 1,027,000 kronor. Nu har ett enhälligt utskott yrkat avslag på den väckta motionen. Jag vet sålunda mycket väl, att förhoppningarna om att få kammaren att bifalla motionen äro små eller inga.

Jag har emellertid velat säga ett par ord om saken. Lönerna vid serafimerlasarettet äro erkänt låga. Direktionen för lasarettet har ju själv föreslagit löneförhöjning, så att lönerna för ekonomipersonal och dylikt skulle komma upp i jämnhöjd med lönerna vid stadens sjukhus. Riksdagen hade ju under fjolåret anledning att behandla frågan, och riksdagen angav ju också då som sin mening, att lönerna vore mycket låga, en mening, som riksdagen ytterligare underströk därigenom, att den ökade det av Kungl. Maj:t begärda anslaget till serafimerlasarettet för att därigenom möjliggöra en höjning av lönerna. Denna höjning, som sålunda möjliggjorts genom det ökade anslaget, ansågs emellertid heller icke av riksdagen vara till fyllest. Men man väntade på en utredning i ämnet och ville icke genom en ytterligare anslagshöjning föregripa det förslag, som denna utredning skulle kunna komma till.

Nu föreligger denna utredning. Emellertid anser Kungl. Maj:t, att det torde vara erforderligt att göra densamma till föremål för ett grundligare överbäggande än som under nuvarande förhållanden varit möjligt. Det kan sålunda icke vara fråga om, att detta av de sakkunniga framlagda förslag skall framläggas för riksdagen. Det låter ju tänka sig, att den överbäggning av de sakkunnigas förslag, som departementschefen sålunda förutsätter, kan verkställas så, att proposition i ämnet kan lämnas till nästa års riksdag. Det är väl dock långt ifrån säkert, att så sker. Jag tror också, att den överbäggning, som måste ske av förslaget, får bliva ganska grundlig. I vissa fall innehåller förslaget försämringar av redan nu utgående löner i stället för att meningen skulle vara, att lönerna skulle förbättras. Med hänsyn till att det mycket väl kan tänkas dröja längre tid än att möjligheter för propositions framläggande till nästa års riksdag kunna föreligga och med hänsyn till, att den anslagshöjning, som motionen innehåller, är mycket ringa, endast 20,000

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

kronor, och sålunda icke behöver framkalla några budgetära bekymmer, skall jag i alla fall be att såsom ett provisorium i väntan på den slutliga löneregleringen få yrka bifall till den av fru Ruth Gustafson och mig med flera väckta motionen.

Herr **Jonsson** i Eskilstuna: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Härmed var överläggningen slutad. Herr andre vice talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt, dels ock på bifall till berörda hemställan med den ändring däri, som föreslagits i motionen II: 665; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i den förra propositionen.

Punkten 2).

Utskottets hemställan bifölls.

§ 12.

Vidare föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till universitetsstatistik; och biföll kammaren utskottets däri gjorda hemställan.

§ 13.

Till avgörande förelåg nu statsutskottets utlåtande, nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Chalmers tekniska institut m. m. jämte i ämnet väckta motioner. *Ang. Chalmers tekniska institut m. m.*

I en till riksdagen avlåten, den 21 februari 1936 dagtecknad proposition, nr 135, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över ecklesiastikärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

dels godkänna i statsrådsprotokollet intagen avlöningsstat för Chalmers tekniska institut att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1936/1937;

dels till Chalmers tekniska institut: avlöningar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 255,100 kronor;

dels till Chalmers tekniska institut: omkostnader för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 57,200 kronor;

dels till Chalmers tekniska institut: materiel m. m. för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 47,000 kronor;

dels till Chalmers tekniska institut: bokinköp och bokbindning för institutets bibliotek för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 15,000 kronor;

dels till Chalmers tekniska institut: stipendier m. m. för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 900 kronor;

dels ock, under av departementschefen i statsrådsprotokollet angiven förut-sättning beträffande förlängning av avtalet med Göteborgs stad rörande upplåtelse av tomt för Chalmers tekniska instituts högre avdelning eller en densamma ersättande högre teknisk läroanstalt, till uppförande av byggnad för fackavdelningen för skeppsbyggeri m. m. vid nämnda institut i huvudsaklig

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)

överensstämmelse med av 1934 års sakkunniga avgivet förslag för budgetåret 1936/1937 under utgifter för kapitalökning, statens allmänna fastighetsfond, anvisa ett reservationsanslag av 370,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehåft

dels en inom första kammaren av herr *Forssell* väckt motion, nr 333, vari hemställts, att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition, i vad den begärde 370,000 kronor i reservationsanslag till uppförande av byggnad för fackavdelning för skeppsbyggeri m. m. vid Chalmers tekniska institut, för sin del såsom reservationsanslag för budgetåret 1936/1937 anslå 370,000 kronor för påbörjande i Göteborg av en självständig skeppsprovvningsanstalt under i motionen angivna förutsättningar i avseende å tomt och understöd från industrien;

dels ock en inom andra kammaren av herr *Hassler* väckt motion, nr 658, vari föreslagits, att riksdagen, med bifall till förevarande proposition, ville uttala, att beslutet härom icke på något sätt finge anses bindande för riksdagen vid den slutliga prövningen av frågan om Chalmers tekniska instituts högre avdelnings omorganisation till en teknisk högskola och om bibehållandet av skeppsbyggeriundervisningen vid tekniska högskolan.

Utskottets hemställan innefattade, att riksdagen måtte, med avslag å de i ämnet väckta motionerna, bifalla Kungl. Maj:ts förslag.

Reservation hade emellertid anmälts av herr *Holmgren*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka motionen I: 333.

Utskottets hemställan föredrogs; och anförde därvid:

Herr **Hassler**: Herr talman! Jag har i detta ärende väckt en motion, som innefattar två olika yrkanden. Jag har dels föreslagit, att riksdagen skulle uttala, att dess beslut icke skulle bliva bindande för riksdagen vid den slutliga prövningen av frågan om Chalmers tekniska instituts högre avdelnings omorganisation till teknisk högskola. Det andra yrkandet gäller bibehållande av skeppsbyggeriundervisningen vid Tekniska högskolan.

Utskottet har välvilligt tillmötesgått min begäran i det ena hänseendet däri- genom, att utskottet i motiveringen uttalat, att ett beslut av riksdagen i överensstämmelse med vad utskottet tillstyrkt icke får anses innebära ett definitivt ställningstagande från riksdagens sida till frågan om den slutliga omorganisationen av Chalmers tekniska institut till en teknisk högskola. Där- emot har utskottet icke velat biträda det andra yrkandet i motionen, nämligen rörande skeppsbyggeriundervisningens bibehållande vid Tekniska högskolan. Jag kan icke underlåta att finna detta ståndpunktstagande vara litet egen- domligt. När man nu icke vill binda sig i fråga om Chalmers tekniska insti- tuts blivande omorganisation, förefaller det egendomligt, att man dock fak- tiskt binder sig i fråga om skeppsbyggeriundervisningens ordnande. Visser- ligen har man icke gjort det så, att man framlägger ett definitivt utformat förslag till organisation av den blivande fackskolan. Man har icke framlagt något förslag med hänsyn till lärarkrafter, undervisningens allmänna inrikt- ning o. s. v. Men man har i alla fall tagit ståndpunkt, när det gällt kon- centrationen av skeppsbyggeriundervisningen till Göteborg. Jag måste här- vidlag erinra, att riksdagen tidigare, då det varit fråga om att vidtaga partiella åtgärder i fråga om Chalmers tekniska institut, varit mån om att icke binda sig onödigtvis eller medgiva sådana partiella åtgärder, som hade sam- band med frågan i dess helhet, innan denna vore fullständigt utredd och man tagit ståndpunkt därtill.

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)

Statskontoret har också i ett remissyttrande över det till grund för propositionen liggande sakkunnigförslaget uttalat, att i varje fall i nuvarande läge icke kunde anses tillrädligt att lägga förslaget till grund för partiella reformer inom den högre tekniska undervisningen. Jag tror, att detta är tillämpligt icke minst i fråga om skeppsbyggeriundervisningen. Vad denna utbildning beträffar är det viktigt, att den är förlagd till en fullständig högskola, som sålunda har fullständiga resurser med hänsyn till utbildningen i närgränsande ämnen.

Ibland de tekniska facken finnes knappast något, som har så omfattande beröring med övriga fack som skeppsbyggeriet. Här måste man hålla kännning med maskinbyggnad, elektroteknik, metallurgi, kemi o. s. v., till och med med husbyggnad samt väg- och vattenbyggnad. Det erkännes på alla håll, att varje något så när allmänbildad skeppsbyggare måste hava god kännedom om maskinbyggnad. Särskilt böra mariningenjörerna hava en grundlig utbildning i maskinbyggnadslära.

De sakkunniga hava erkänt, att betydande kostnader äro förbundna med att inrätta en maskinbyggnadsfackskola och få den utbyggd så, att den tillfredsställer alla krav. Det har i remissutlåtandena framhållits, att denna fråga är stor och viktig och att dess lösning kommer att draga betydande kostnader.

Vad beträffar utbildningen av mariningenjörer förutsätter propositionen, att om man koncentrerar skeppsbyggeriundervisningen till Göteborg, sådana anordningar skola träffas, att försvarsväsendets intresse av en fullgod utbildning av blivande mariningenjörer icke eftersättes. Men frågan är: Kan överhuvud denna förutsättning, om den uppställes, verkligen bli uppfylld, då den stora huvudfrågan i alla fall är ganska oklar? Man kan också fråga sig, när denna förutsättning skall bli uppfylld.

Jag tror, att man vågar säga, att det förefaller mindre tillrädligt att just nu i detta sammanhang lösrycka skeppsbyggeriutbildningen från sambandet med den övriga tekniska undervisningen. Man har anfört som motiv för förläggningen till Göteborg, dels att elevantalet är för litet för två fackskolor, och dels vidare, att det finnes bättre förutsättningar för samarbete med industrien i Göteborg än i Stockholm, och ytterligare, att om modellrännan förlägges till Göteborg, är det uppenbart, att utbildningen bör förläggas dit hellre än till Stockholm, trots att kostnaderna där bli större än i Stockholm. Man kan säga, att det visserligen kan framföras skäl för att förlägga skeppsprovningensanstalten och modellrännan till annan plats än Göteborg, närmast till Stockholm, men att allvarliga invändningar kunna resas mot sammankopplingen av denna skeppsprovningensanstalt och modellränna med ifrågavarande utbildning. Det förefaller, som om man på vissa håll hade den föreställningen, att möjligheterna till praktisk och teoretisk utbildning på samma plats vore av avgörande betydelse. Det strider emellertid mot erfarenheterna från utlandet. På de flesta håll anser man där icke, att denna sammankoppling har så stor betydelse. I Norge vid den tekniska högskolan i Trondheim har man visserligen också en modellränna på platsen men av ungefär samma storlek som den nuvarande i Stockholm. Man anser sig där icke behöva flytta undervisningen för den sakens skull.

Man kan över huvud säga, att den teoretiska utbildningen är en sak, som icke med nödvändighet — i varje fall icke på ett större antal punkter — behöves förenas med praktisk tjänstgöring. Med nuvarande kommunikationer går det mycket lätt att förena teoretisk utbildning på en plats med praktisk utbildning på en annan. Man kan förlägga studierna på varven till annan tid än den, som ägnas åt den teoretiska undervisningen. I längden vinner man i själva verket mest genom att icke sammanblanda teorien och praktiken.

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)

Jag har den uppfattningen, att de avgörande skälen tala för att den egentliga skeppsbyggeriundervisningen kvarhålls i Stockholm eller att i varje fall undervisningen i detta ämne får vara kvar där. Man anser, att det blir billigare på det sättet. Vidare är det klart, att det finnes ett större antal elever, som hava sin hemort i Stockholm eller närheten av Stockholm. Jag har inhämtat, att för närvarande uppgår elevantalet i Stockholm uti Tekniska högskolans fackskola för skeppsbyggeri till 73. I Göteborg, där man har en högre avdelning för skeppsbyggeri, har man bara 7 elever för närvarande. Den större delen av landet har sina förbindelser på huvudstaden. Därför blir det för studenterna själva till större fördel att undervisas i Stockholm än i Göteborg, där det för många skulle betyda, att de finge avlägsna sig ganska långt från hemorten. För alla dem, som bo i Stockholm, är det ingen liten uppoffring att bevista undervisning i Göteborg.

Det viktigaste är dock, att den tekniska högskolan i Stockholm bör hava fullständiga utbildningsmöjligheter, att man bör hava en undervisning, som medger att uppehålla sambandet med övriga undervisningsgrenar, att man får tillfälle till en mera allsidig och i längden mera givande utbildning. Jag vill därför framhålla, att det bärande skälet för den motion jag framlagt och det yrkande, som gjorts, väsentligen är detta, att man genom bibehållande av kontakten med den mera allsidiga och omfattande tekniska undervisningen i Stockholm bör, enligt de meddelanden jag fått och den uppfattning jag kunnat bilda mig, hava utsikt att komma till bättre resultat. Det är dock i längden det viktigaste i fråga om undervisningen och dess organisation, att man lägger det så, att resultatet både ur elevernas och undervisningens egen synpunkt kan bli så bra som möjligt. Trots att utskottet har en annan ståndpunkt, vidhåller jag den uppfattningen, att man icke bör, i varje fall icke nu, fatta något beslut om koncentration av skeppsbyggnadsundervisningen till Göteborg. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till min motion i det avseende den icke vunnit utskottets beaktande.

Herr Holmgren: Herr talman! Jag har icke kunnat följa statsutskottet i denna fråga, som ju gäller att skapa högskoleutbildning för en avdelning vid Chalmerska institutet och samtidigt draga in den motsvarande avdelningen vid Tekniska högskolan i Stockholm. Nu skall jag för min del icke gå in på dessa detaljer och skall icke upptaga själva sakfrågan annat än helt formellt. Denna fråga är icke ny, den har varit uppe till omprövning förut vid föregående riksdagar. Riksdagen har då i varje fall avvisat denna fråga med den motiveringen, att riksdagen har velat se hela undervisningsplanen framlagd i ett sammanhang, för att kunna fatta en förnuftig ståndpunkt i frågan. Jag skulle vilja påminna mig, att så sent som i fjol var denna fråga uppe och blev avvissad på detta sätt. Då frågar jag nu: vad har inträffat sedan riksdagen sist sysslade med denna fråga, som kan motivera, att riksdagen fattar ett beslut i helt motsatt riktning mot sist. Jag har forskat därefter, men icke funnit att något märkvärdigt inträffat, ingenting annat än att sakkunniga, som hålla på med dessa frågor, själva föreslagit, att frågan skulle utbrytas. Men det räcker icke för mig. Jag vill se hela deras plan, och först då kan jag ta ståndpunkt till den. Om man nu fattar beslut i den riktning statsutskottet föreslagit, kan det hända, att man ställs inför den förargliga situationen: att nu sade man a, nu måste man säga b på en annan punkt. Även det bär mig emot. Jag menar, att en förnuftig ståndpunkt i frågan är att begära hela fältet belyst på en gång, innan riksdagen fattar ståndpunkt, och därför, herr talman, ber jag att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den av mig vid utskottets utlåtande fogade reservationen.

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)

Herr **Sefve**: Herr talman! Det är självklart, att det i och för sig är fördelaktigt, om den tekniska undervisningen har så intim kontakt med det praktiska livet som möjligt. Ur den synpunkten är det också ganska naturligt, att man finner, att skeppsbyggeriundervisningen bör förekomma framför allt i Göteborg. Det har här framhållits, att man har ett större antal studenter på skeppsbyggeriavdelningen vid tekniska högskolan i Stockholm, än å samma avdelning i Göteborg. Men om man i stället för att se till antalet studerande tar reda på, hur många det är av dem, som blivit praktiserande ingenjörer inom skeppsbyggeriet, så finner man siffror, som visa något annat. Bland dem äro Chalmersingenjörerna i avgjord majoritet. Enligt de uppgifter, jag fått, skulle det för närvarande finnas omkring 59 praktiserande ingenjörer inom skeppsbyggeriet. Av dessa äro icke mindre än 46 utbildade i Göteborg och 13 vid tekniska högskolan i Stockholm.

Man har frågat, huru det kommer sig, att det just nu blivit sådan brådska med att lösa denna del av det stora problemet. Förklaringen är helt enkelt den, att det blivit sammankopplat med byggandet av en modellränna, en skeppsprovnsanstalt, som det skulle vara nyttigt för de svenska varven att ha tillgänglig. Man skulle i så fall icke behöva gå till utlandet för sina prov, vilket man nu måste göra, och det är därför ganska naturligt, att man vill försöka få denna detalj löst så snart som möjligt.

Det framhölls av någon föregående talare, att det ej skulle vara så lämpligt att använda samma modellränna för både praktiska syften och undervisning, och det anfördes därvidlag exempel från utlandet. Emot detta står, att man från vissa länder, t. ex. Amerika, bestämt uttalat sig för lämpligheten av en sådan anordning som denna. Det förhållandet, att man exempelvis i Tyskland icke är särskilt pigg på denna sammankoppling, sammanhänger, har man sagt mig, därmed, att dessa båda grenar — alltså modellrännans användning i det praktiska näringslivets respektive undervisningens tjänst — där faller inom två olika ministerier, och att till följd därav sammankopplingen för dem kommit att medföra en hel del olägenheter.

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

Efter härmed slutad överläggning gav herr andre vice talmannen propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan, 2:o) bifall till berörda hemställan med den ändring däri, som föreslagits i motionen I: 333, samt 3:o) bifall till utskottets hemställan med den ändring däri, som innefattades i det av herr Hassler under överläggningen framställda yrkandet; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 14.

Föredrogos vart efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 84, i anledning av väckta motioner angående omprövning av pensionsförsäkringsfondens medelräntenivå och nedbringande av räntan å redan beviljade lån ur fonden;

nr 85, i anledning av väckta motioner om anslag till småindustriens centralförbund;

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m. jämte i ämnet väckta motioner; och

nr 87, i anledning av väckt motion angående expensanslag och semesterbidrag till poststationsföreståndare.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 15.

Ang. järnvägsanläggning i Piteå äldal.

Härpå upptogs till behandling statsutskottets utlåtande, nr 88, i anledning av väckta motioner om järnvägsanläggning i Piteå äldal.

I två motioner, väckta den ena, nr 183, inom första kammaren av herr *Asplund m. fl.* och den andra, nr 530, inom andra kammaren av herr *Johansson* i Tväråselet *m. fl.* hade föreslagits, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning och, därest denna därtill gäve anledning, för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en enklare järnväg från Älvsby eller möjligen Korsträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och med eventuell fortsättning till lämplig punkt å inlandsbanan.

Utskottet hemställde, att förevarande motioner ej måtte av riksdagen bifallas.

Vid utlåtandet var fogad reservation av herrar *Carl A. Carlsson, Bergqvist, Oscar Olsson, Asplund, Sven B. Larsson, Anderson* i Råstock, *Jansson* och *Isacsson*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen, i anledning av de i ämnet väckta motionerna, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning om anläggande av en transporthäls, järnväg eller landsväg från Älvsby eller möjligen Korsträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och eventuellt med fortsättning till lämplig punkt å inlandsbanan.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid anförde:

Herr **Johansson** i Tväråselet: Herr talman! Med anledning av att jag väckt denna motion angående en enklare järnväg i Piteå äldal anser jag mig böra säga några ord, då jag tillhör den s. k. järnvägskommittén, som blivit tillsatt av kommunerna inom Piteå äldal. Denna kommitté hade till uppgift att arbeta för inlandsbanans sträckning till fördel för dessa kommuners intresse. Denna uppgift lyckades för kommittén. Inlandsbanan ligger på den linje som kommittén arbetade för. Kommitténs andra uppgift var att verka för en tvärbana mellan Älvsbystationen och inlandsbanan.

Då nu tiden började närma sig för kommitterade att arbeta för deras senare uppgift, höllos sammanträden, och, som det framgår av kommitténs uttalande på sidan 4 i bilagan till motionen, ansågo ledamöterna i kommittén, att det skulle bliva svårt, för att ej säga omöjligt, att med framgång fullgöra uppdraget att arbeta för tvärbanan, samt hänvisa till de erfarenheter, som vunnits t. ex. å sträckan Övertorneå—Pajala, där statens järnvägar anordnat samtrafik å landsvägen. Kommittén hade därför tänkt sig, att nuvarande väg Kobdalis—Älvsbyn kunde ombyggas till 6 meters bredd. För att denna väg skulle komma till sin rätt för Älvsby kyrkoby och handelsplats ansågs också en bro över Piteåelv vid Gammelmybacken vara erforderlig. På sidan 8 i bilagan framgår, att kommittén så sent som 1934 och första delen av år 1935 var övertygad om att landsvägsförbindelsen mellan Älvsby och Kobdalis skulle vara tillräcklig för den trafik, som kunde påräknas mellan inlandsbanan och stambanan. Men sedan nu kommittén blivit övertygad om, att malmfyndigheterna i Laver äro av så stor betydelse, att de böra tagas med i beräkning vid planerandet av en tvärbana, har den ansett, att en utredning bör komma till stånd.

Utskottet har införskaffat yttrande från järnvägsstyrelsen, som hemställer, att utskottet måtte föreslå riksdagen besluta, att föreliggande motioner ej skola föranleda någon vidare åtgärd. Utskottets majoritet har som synes instämt

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)

i vad järnvägsstyrelsen hemställt och avstyrkt motionen. En tredjedel av utskottets ledamöter har dock reserverat sig för bifall till motionen om utredning.

För min personliga del, i egenskap av järnvägskommittéledamot och motionär, måste jag i viss mån giva järnvägsstyrelsen rätt däri, att det kan ifrågasättas, huruvida ortsbefolkningens trafikbehov beredes någon större fördel genom en järnväg sträckan Laver—Gruvan; den är från befolkningens trafiksynpunkt mindre tilltalande. Men jag kan dock ej frågå min alltid intagna ståndpunkt, att ett enskilt eller lokalt intresse bör få stå tillbaka för ett allmänt eller riksintrasse. Om nu en utredning visar, att det finns så stora mängder malm i Lavergruvan, att det är ett allmänt intresse att bygga en järnväg å denna sträcka, så anser jag, att det bör ske. Men är ej så förhållandet, så komma nog intresserade att fortsätta med att hos riksdagen begära en kommunikationsled mellan Älvsbyn och Kobdalis i enlighet med den tankegång, som återfinnes i bilagan till motionen, vilket jag här i mitt anförande redan nämnt om.

Med anledning av vad jag här anført ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Herr Olsson i Staxäng: Herr talman! Då den föregående ärade talaren här redogjort för en kommittés arbete med frågan om denna bana, finner jag det icke vara av behovet att här vidare beröra detta, då han ju dock till sist anslöt sig till den reservation, som är fogad till utskottets utlåtande, vilken ståndpunkt icke är den, som nämnda kommitté kommit till.

Beträffande denna reservation lägger man märke till, att reservanterna stödja sig på motionerna. Jag skulle med anledning därav vilja säga, att om utskottet endast hade behövt taga ställning till denna fråga med stöd av motionerna, är det mycket troligt, att även utskottet skulle hava gått in för bifall till motionerna. Men härvidlag är dock att märka, att utskottet måste taga hänsyn även till det yttrande, som med anledning av motionerna inforrats från järnvägsstyrelsen. Däri framhålles på ett mycket klart sätt, att något bärande skäl för en utredning angående detta järnvägsbygge knappast kan komma i fråga. Där visas först, att om man ifrågasätter ett dylikt järnvägsbygge, måste man taga hänsyn till två väsentligt skilda uppgifter, dels frågan om ett tillgodoseende av gruvfältet vid Laver och de malmfyndigheter, som där skulle kunna utnyttjas, dels också till ortens trafikbehov. Dessa tvenne uppgifter kunna icke tillgodoses med en järnvägslinje.

När det gäller ortens trafikbehov, har den föregående talaren här erkänt, vad som från järnvägsstyrelsen framhållits, att det rent av kan lända till skada för ortens trafikbehov, om den ifrågasatta järnvägen kommer till stånd. Järnvägsstyrelsen säger i sitt yttrande: »Till undvikande av den samlade transportapparatusens överdimensionering och onödigt stora förluster å järnvägsdriften skulle järnvägsstyrelsen nämligen, därest en järnväg komme till stånd, bliva nödsakad att påfordra inställandet av den regelbundna landsvägstrafiken, samtidigt som reselägenheterna å en dylik tvärbana på grund av nödvändigheten att såvitt möjligt anpassa driftsanordningarna efter den ringa trafiken under alla förhållanden måste bliva synnerligen få.» Och om man tar hänsyn till näringslivets förhållanden, så framhålles härvidlag i järnvägsstyrelsens yttrande, att såväl från vederbörande jägmästare som från vissa industriedare har det påvisats, att järnvägen icke heller ur denna synpunkt skulle ha någon nämnvärd uppgift att fylla.

Man finner sålunda, att det ifrågasatta byggandet av en järnväg icke är försvarbart, alldenstund denna skulle draga en kostnad på 8 miljoner kronor, och man i detta fall kan räkna med en årlig driftskostnad på 220,000 kronor.

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal. (Forts.)

Man har även måst räkna med en driftsförlust på omkring 170,000 kronor per år. Under sådana förhållanden kan man icke tänka sig denna järnvägsbyggnad komma i fråga. Då hava reservanterna, naturligt nog, gått en väg bredvid och tänkt sig att jämsides med en utredning om järnväg även verkställa en utredning om en annan transportväg, alltså om en vägbyggnad. Men nu skulle jag till slut vilja fråga: är det riktigt, att initiativet i sådant fall tages av riksdagen? Är det icke den naturliga vägen, att initiativet tages av orten själv, och frågan framlägges för länsstyrelsen för att på så sätt få fram en utredning i saken?

Jag ber med detta få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Jag tyckte, att den siste ärade tälaren gick något för långt i sina slutsatser, då han argumenterade på det sätt, han här gjorde. Om, såsom jag hoppas, kammarens ledamöter läst igenom såväl utskottets förslag som reservationen, skulle jag tro, att man måste anse, att reservanterna anfört ganska goda skäl för att man verkligen låter verkställa en utredning om anläggandet av »en transportled, järnväg eller landsväg», som orden lyda i vårt yrkande. Hela detta tal om de kolossala förlustsiffrorna, som herr Olsson i Staxäng förde, hänger då i luften, ty det är här icke fråga om att åstadkomma en järnväg i hela den utsträckning, som motionärerna ursprungligen tänkt sig. Här är endast fråga om att få veta, på vilket sätt man bäst kan gagna ortens kommunikationsbehov, och detta särskilt med hänsyn till de malmförekomster, som finnas där uppe vid Laver. Det är även påpekat, att det bör vara ett statens intresse att ordna denna fråga på ett fördelaktigt sätt, därför att staten råkar vara jordägare där uppe i Laver.

Jag tycker för min del, att när frågan har tillvunnit sig så stort intresse i första kammaren, att den där föll med endast en rösts majoritet, borde detta vara en extra anledning för andra kammaren att ge sin mening till känna genom en opinionsyttring, som skulle taga sig uttryck i ett bifall till reservationen. Då kommer man säkerligen att få belyst, att det här ingalunda är fråga om att åsamka statsverket någon förlust, utan att det endast är fråga om vad som är mest ändamålsenligt i förevarande fall.

Om herrarna taga och titta efter på järnvägskartan, skola ni finna, att reservanterna ha ett visst fog för sin mening, att det är så pass mycket att vinna genom en utredning att man därigenom får klarlagt, att det ingalunda behöver betyda en förlust för staten. Jag skulle vilja fråga: har det gjorts något försök där uppe att intressera Boliden att till större eller mindre del bestrida kostnaderna för anläggandet av en särskild trafikled för att tillgodose bolagets behov att på bästa och effektivaste sätt framforsla dess malm, som sedan i befraktningshänseende skulle övertagas av järnvägen? Nej, det har det icke. Det framgick även av den debatt, vi haft företrädesvis på fjärde avdelningen om detta ärende, att därest det kunde ordnas med en lämplig transportled till järnvägen, så skulle statens järnvägar få befrakta malm mycket, mycket långa sträckor.

Jag anser det vara skäl i att låta allt detta gå till en omprövning. Och jag föreställer mig, att om andra kammaren för sin del icke anser det vara så förskräckligt farligt att gå med på en utredning av denna fråga, så skulle det vara Kungl. Maj:t angeläget att låta verkställa denna undersökning, allra helst då frågan ligger till på det sätt, som jag nyss omnämnde, nämligen att reservationen i första kammaren föll på en enda röst.

Med stöd av denna korta motivering hemställer jag, herr talman, om bifall till reservationen.

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)

Herr Hage: Herr talman! Jag fäste mig vid det uttalande, som herr Olsson i Staxäng hade. Han sade, att skulle det bli något resultat i denna fråga, så borde det väl grunda sig på en framställning från orten och en opinionsyttring därifrån. Jag tycker, att herr Olsson i Staxäng borde anse, att när representanter i riksdagen från orten på grund av en lokal opinion frambära en motion, är detta väl ändock en opinionsyttring från orten, som man väl bör tillmäta ganska stort avseende.

Med anledning av järnvägsstyrelsens yttrande vill jag också säga några ord. Med avseende på den inkomst, som skulle kunna påräknas av denna järnväg, har järnvägsstyrelsen endast utgått ifrån, att det skulle bli ganska små inkomster av denna järnväg från Korsträsk till Laver, därigenom att man beräknar endast inkomster från den malm, som skulle transporteras från Laver till Korsträsk. Häremot vill jag framhålla, att om en järnväg kommer till stånd, är det väl antagligt, att den malm, som skulle fraktas på järnväg från Laver till Korsträsk, kommer sedan att fortsätta ned från Korsträsk till Skellefteå hamn. Inkomstökningen för statens järnvägar kommer väl då att utgöra den ökade inkomsten i frakter såväl från Laver till Korsträsk som därefter från Korsträsk ner till Skellefteå hamn, ty det kan icke falla bolaget in, att sedan det på järnväg fraktat malmen från Laver till Korsträsk lasta den på bussar eller bilar och på så sätt få den ner till Skellefteå hamn. Om man nu verkligen skall beräkna denna inkomst och ta hänsyn till de merinkomster som statens järnvägar kunna vänta, bör man väl kunna påstå, att det kan bli en liten slant över för statens järnvägar.

Vidare har det sagts — och man har skrämt med detta — att här är det fråga om en lång järnväg som skulle gå ända upp till inlandsbanan. Men för min del vill jag säga, att jag betraktar denna framstöt såsom *främst* syftande till att åstadkomma en förbindelseled från Korsträsk till Laver. Försättningen upp till inlandsbanan må bli en senare sak. Vad som är det väsentliga är givetvis att få en järnvägsförbindelse för utfraktande av malmen från Laver. Där kommer att skapas, antar jag, ett ganska stort gruvsamhälle med rätt så många inbyggare. Det blir väl en ökad jordbruksverksamhet där omkring, en massa människor kommer att bo där, och det är ganska naturligt, tycker jag, att man vill göra något för att åstadkomma tillräckliga kommunikationer för ett sådant samhälle.

Nu säger man visserligen, att anlägger man en järnväg och särskilt en sådan bana som denna, blir det icke så många förbindelser per dag. Det är då bättre med de bussförbindelser, som kunna finnas, därför att de gå oftare på dagen. Jag vill då emellertid erinra om, att nu för tiden ordnar man järnvägstrafiken i stor utsträckning på så sätt, att man insätter s. k. tåg- eller rälsbussar. Man kan då få lika många förbindelser som med vanliga bussförbindelser, fastän dessa rälsbussar gå på järnvägsspår. Jag tror därför, att man kan ordna dessa saker så, att befolkningen icke blir lidande.

Herr talman, jag skall inskränka mig till detta. Under uttalande av att det här endast är fråga om att till en början göra en utredning, som syftar till anläggning av denna kortare sträcka upp till Laver, skall jag be att för min del få yrka bifall till reservationen.

Herr Olsson i Staxäng: Herr talman! Med anledning dels av det anförande som hölls av statsutskottets ordförande och dels av den siste ärade talarens anförande, ber jag få säga, att om det här gällt att skapa bättre kommunikationer för ortens behov, tror jag säkert, att motionerna bedömts annorlunda. I detta fall ha vi emellertid kunnat stödja oss på det yttrande som järnvägsstyrelsen avgivit, vari det framhålles, att järnvägen knappast skulle kunna bli

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal. (Forts.)
till gagn för ortens kommunikationer, och motionären har också i viss mån ganska öppet erkänt detta. Jag vill gent emot ordföranden i statsutskottet därjämte säga, att om man här endast tänker på ett utnyttjande eller tillgodo-seende av gruvorna i Laver, bör ju detta vara vederbörande bolags sak, och att detta måste på samma sätt som vid Boliden bekosta anläggning av en dylik trafikled. När alltså i stort sett utredningen i verkligheten endast skulle komma att omfatta frågan om en väganläggning, kan jag icke finna annat, än att man då bör gå den vanliga vägen och alltså göra en hänvändelse till länsstyrelsen och på det sättet få frågan om en kommunikationsled ordnad.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Jag tar fasta på herr Olssons i Staxäng yttrande om, att om det gjorts ett yrkande om bifall till motionen utan järnvägsstyrelsens uttalande, så skulle utskottets förslag blivit ett annat. I övrigt vill jag endast framhålla, att när herr Olsson i Staxäng vill förmena, att det endast skulle röra sig om ett anspråkslöst krav på en väganläggning, är jag ingalunda säker på detta, tvärtom kan denna kommunikationsled bli av den största betydelse och Bolidens aktiebolag kan hava det största intresse att medverka till densamma. Jag är så gott som övertygad därom, herr talman, och därför tillåter jag mig fortfarande yrka bifall till reservationen.

Herr **Brännström** i Skellefteå: Herr talman! Jag begärde ordet, när herr Olsson i Staxäng förordade, att man här skulle inslagit på, som han sade, den naturliga vägen genom länsstyrelsen för att få en undersökning. Jag kan icke finna, att när det väckes en motion i riksdagen med begäran om utredning, som skulle på samma gång klarlägga, huruvida man kan nöja sig med att bygga en landsväg avsedd för så tung trafik som malmtrafik, eller det behövs en järnvägsanläggning, man då kan anse, att man i stället skall gå till länsstyrelsen, eftersom det är fråga om en vanlig landsväg. Det måtte väl vara de obotfärdigas förhinder, då man icke vill vara med om saken. Dessutom skulle jag vilja understryka vad statsutskottets ärade ordförande sade, att man bör ju undersöka, huruvida icke Bolidens aktiebolag ville vara med i någon mån. En sådan undersökning kan icke gärna göras av en motionär eller enskild person, utan för sådana underhandlingar bör en allmän utredning komma till stånd. Jag är alldeles förvissad om, att Bolidens aktiebolag skulle vara intresserat för detta av den anledningen, att bolaget lider brist på kopparfyndigheter, och dess kopparverk nere vid Rönnskär är inrättat för förädling av en större kvantitet kopparmalm än som med dess tillgångar för närvarande är möjligt. Av den anledningen är det av allra största intresse för bolaget att få kommunikationer till de kopparfyndigheter, som förefinnas i Laver.

På grund härav ber jag att få instämma i yrkandet om bifall till reservationen.

Härmed var överläggningen slutad. Herr andre vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag därå samt bifall i stället till den vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarade herr andre vice talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den senare propositionen. Herr Olsson i Staxäng begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren, med avslag å statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 88, bifaller den vid utlåtandet fogade reservationen, röstar

Ja;

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal. (Forts.)

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren, med avslag å utskottets hemställan, bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

§ 16.

Härefter föredrogs vart för sig:

bankoutskottets memorial, nr 43, angående avskrivning av viss osäker fordran vid riksbankens avdelningskontor i Malmö; och

andra lagutskottets memorial, nr 39, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande andra lagutskottets utlåtande nr 23 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 15 juni 1934 (nr 264) om erkända arbetslöshetskassor.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa memorial hemställt.

§ 17.

Slutligen föredrogs andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 11, i anledning av väckt motion angående bättre ordnande av landsbygdens postförhållanden. Därvid erhöles på begäran ordet av

Ang. bättre ordnande av landsbygdens postförhållanden.

Herr **Gustafsson** i Lekåsa, som yttrade: Herr talman! Jag har deltagit i behandlingen av denna motion och förenat mig i det utskottsutlåtande som nu föreligger, och jag skall tillkännage, att jag har intet annat yrkande än det vartill utskottet kommit. Jag hade emellertid bra gärna önskat, att de ärade motionärerna hade haft klart för sig, att det icke endast är orter, där lantbrevbärare finnas, utan landsorten i övrigt, som behöver få sina postförhållanden förbättrade. Saken är nämligen den, att vi på en del orter ha mindre postkontor eller poststationer. Vid dessa kontor ha vi icke post mer än låt oss säga varannan dag eller högst fyra gånger i veckan. Vid dessa kontor få vi själva hämta posten även på ett rätt avsevärt avstånd. Jag kan för egen del säga, att jag har tre kilometers väg till postkontoret. Posten kommer på ett mycket olägligt sätt. Vi ha sökt flera gånger hos generalpoststyrelsen och närmaste postfunktionärer att få rättelse till stånd. Med anledning härav vill jag endast ha till protokollet antecknat en önskan, att när Kungl. Maj:t i detta fall ingriper, hänsyn även måtte tas till de postförhållanden, som råda ute i landsorten, där befolkningen betjänas icke av lantbrevbärare utan av postkontor.

Med dessa få ord ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls; och skulle, jämlikt § 63 riksdagsordningen, detta beslut genom utdrag av protokollet delgivas första kammaren.

§ 18.

Herr *Bengtsson* i Norup avlämnade en av honom *m. fl.* undertecknad motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 241, med förslag till lag om domkapitel m. m.

Denna motion, som erhöll ordningsnumret 807, bordlades.

§ 19.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skriveelse, nr 200, till Konungen i anledning av väckt motion om införande av tullfrihet för acceleratorer och antioxidationsmedel för gummiindustrien.

§ 20.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 91, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsverkets övertagande av staden Skövdes förpliktelser beträffande innehavare av vissa befattningar, vilka vid rådhusrättens i staden upphörande komma att indragas, m. m.; och

nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsverkets övertagande av städerna Hedemoras och Sätters förpliktelser beträffande innehavare av vissa befattningar, vilka vid rådhusrätternas i städerna upphörande komma att indragas;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 44, i anledning av fullmäktiges i riksbanken förslag till ändrad lydelse av § 7 bankoreglementet;

nr 45, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag i fråga om publicering av hittills otryckta riksdagsprotokoll;

nr 46, i anledning av väckt motion om upphävande av den år 1934 beslutade sänkningen av pensionsåldern för vissa civila befattningshavare;

nr 47, i anledning av väckt motion om förhöjning av pensionsförmånerna för vissa f. d. beställningshavare vid armén och marinen;

nr 48, i anledning av väckt motion om förhöjd pension åt vissa högbåtsmän;

nr 49, i anledning av väckt motion om viss ändring av gällande bestämmelser angående pensionering av gymnastiklärare;

nr 50, i anledning av väckt motion angående f. d. kammarskrivaren, kaptenen i Upplands regementes reserv G. A. Sodenstiernas rätt till pension; och

nr 51, i anledning av framställningar angående pensioner och understöd åt vissa i statens tjänst anställda eller förut anställda personer m. m.;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 58, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till Norrbottens läns hushållningssällskap för inrättande av lantbruksskola jämte en i ämnet väckt motion;

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående domänverkets övertagande av Kalix träindustriaktiebolags tillgångar m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag för anläggande av allmänna flottleden Dalälven—Bottniska viken jämte i ämnet väckta motioner;

nr 61, i anledning av väckt motion angående intressestimulerande och kvalitetsfrämjande åtgärder på skogsvårdens område;

nr 62, i anledning av väckta motioner angående en förbättrad distribution av elektrisk kraft inom Norrbottens län m. m.;

nr 63, i anledning av väckt motion om viss ändring av villkoren för bidrag från statens avdiktninganslag samt lån från statens avdiktningsslånefond;

nr 64, i anledning av väckta motioner om lagändring i syfte att underlätta tillkomsten av gemensamhetsfisken;

nr 65, i anledning av väckt motion angående åtgärder till förhindrande av att skärgårdsfisket skadas eller i otillbörlig grad undandrages fiskarebefolkningen;

nr 66, i anledning av väckt motion om viss ändring i bestämmelserna rörande statens sekundärlånefond för jordbrukare; och

nr 67, i anledning av väckt motion angående åtgärder till skydd för fruktträsodlingar mot skador, vållade av hare och älg; samt

andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 7, i anledning av väckt motion angående tryggande av folkförsörjningen i Norrbottens län m. m.; och

nr 8, i anledning av väckt motion angående anordnande av kontroll över i förvärvssyfte yrkesmässigt bedriven enskild jordstyecknings- och jordförmedlingsverksamhet.

§ 21.

Justerades protokollsutdrag.

§ 22.

Ledighet från riksdagsgöromålen under 25 dagar fr. o. m. den 1 maj beviljades herr *Olsson* i Stockholm i och för resa.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades vidare:

herr <i>Hallén</i>	under	5 dagar fr. o. m. den	30 april,
» <i>Petersson</i> i Storgården	»	9 » » »	30 »
» <i>Mattsson</i>	»	3 » » »	30 »
» <i>Olsson</i> i Kullenbergstorp	»	3 » » »	30 »
» <i>Andersson</i> i Rasjön	»	3 » » »	1 maj,
» <i>Westin</i>	»	7 » » »	29 april,
» <i>Hammarlund</i>	»	3 » » »	1 maj,
» <i>Gustafsson</i> i Lekåsa	»	6 » » »	4 »
» <i>Johansson</i> i Uppmälby	»	4 » » »	1 »
» <i>Lithander</i>	»	5 » » »	1 »
» förste vice talmannen <i>Magnusson</i>	»	4 » » »	5 »
» <i>Björklund</i>	»	3 » » »	30 april,
» <i>Liedberg</i>	»	3 » » »	1 maj,
» <i>Persson</i> i Falla	»	4 » » »	2 »
» <i>Pehrsson</i> i Göteborg	»	6 » » »	30 april,
fru <i>Eklund</i>	»	5 » » »	30 »
herr <i>Ekman</i>	»	6 » » »	30 »
» <i>Hedlund</i> i Häste	»	6 » » »	30 »
» <i>Nilsson</i> i Hörby	»	2 » » »	1 maj,
» <i>Isacsson</i>	»	3 » » »	1 »
» <i>Norling</i>	»	3 » » »	1 »
» <i>Meyerhöffer</i>	»	5 » » »	1 »
» <i>Nilsson</i> i Steneberg	»	5 » » »	30 april,
» <i>Fält</i>	»	4 » » »	1 maj,

herr		under	5	dagar	fr. o. m.	den	
	<i>Osberg</i>						1 maj,
›	<i>Johansson</i> i Krogstorp	›	3	›	›	›	30 april,
›	<i>Hansson</i> i Örebro	›	3	›	›	›	30 ›
›	<i>Hagman</i>	›	4	›	›	›	1 maj,
›	<i>Sandberg</i>	›	5	›	›	›	2 ›
›	<i>Andersson</i> i Höör	›	2	›	›	›	30 april,
›	<i>Hällgren</i>	›	6	›	›	›	1 maj,
›	<i>Pehrsson</i> i Bramstorp	›	3	›	›	›	1 ›
›	<i>Anderson</i> i Råstock	›	3	›	›	›	1 ›
›	<i>Danielsson</i>	›	7	›	›	›	2 ›
›	<i>Aronson</i>	›	4	›	›	›	1 ›
›	<i>Elmroth</i>	›	2	›	›	›	1 ›
›	<i>Bengtsson</i> i Norup	›	4	›	›	›	5 ›
›	<i>Nilsson</i> i Karlstad	›	4	›	›	›	2 ›
›	<i>Björck</i> i Kristianstad	›	3	›	›	›	1 ›
›	andre vice talmannen <i>Jeppsson</i>	›	5	›	›	›	30 april,
›	<i>Jacobsson</i>	›	5	›	›	›	1 maj,
›	<i>Brännström</i> i Skellefteå	›	4	›	›	›	5 ›
›	<i>Gustafson</i> i Dädesjö	›	4	›	›	›	2 ›
›	<i>Sefve</i>	›	2	›	›	›	4 ›
›	<i>Åqvist</i>	›	5	›	›	›	30 april,
›	<i>Jonsson</i> i Mörbylånga	›	5	›	›	›	4 maj,
›	<i>Gustafson</i> i Västerås	›	3	›	›	›	30 april,
›	<i>Werner</i> i Hultsfred	›	4	›	›	›	2 maj och
›	<i>Lundell</i>	›	4	›	›	›	1 › .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 5.7 e. m.

In fidem
Per Cronvall.