

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1936.

Första kammaren.

Nr 28.

Onsdagen den 29 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet den av herr *Nordborg* m. fl. väckta motionen, nr 420, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående stödåtgärder för den svenska sjöfartsnäringen.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott den av herr *Hansson, Sigfrid*, väckta motionen, nr 421, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förenings- och förhandlingsrätt med mera.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran andra lagutskottets utlåtande nr 40 och första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 5.

Vid förnyad föredragning av konstitutionsutskottets utlåtande nr 33, i anledning av väckta motioner om utredning rörande den kommunala självstyrelsen i hela dess vidd, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående inrättande av statens hantverkslånefond m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Ang. inrättande av statens hantverkslånefond m. m.

I detta utlåtande hade utskottet hemställt,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 177 framlagda förslag och med avslag å motionen II: 673, måtte

1) besluta, att en särskild statlig lånefond, benämnd »statens hantverkslånefond», skulle inrättas, från vilken fond — som skulle förvaltas av statskontoret — finge av kommerskollegium beviljas lån åt idkare av hantverk och därmed jämförlig mindre industri för anskaffande av arbetsmaskiner, motorer eller andra dyrbarare arbetsredskap (maskinanskaffningslån) och till rörelsekapital (förlagslån) i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 6 mars 1936 angivna grunder,

2) besluta såsom kapital till nämnda fond överföra de tillgångar, som vid ingången av budgetåret 1936/1937 förefunnes å lånefonden för befrämjande av hantverk och därmed jämförlig mindre industri samt å lånefonden för ackordslån och förlagslån åt hantverkare,

3) medgiva, att vad som vid sagda tidpunkt återstode oanvänt av utav riksdagen beviljat anslag för kapitalökning å sistnämnda fond finge tagas i anspråk såsom kapitalökning å den nya lånefonden,

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

4) medgiva, att för lån, beviljade ur lånefonden för ackordslån och förlagslån åt hantverkare, finge i särskilda fall beviljas utsträckning av tidigare fastställd amorteringstid intill högst tio år från lånets lyftande;

b) att motionerna I: 324 och II: 661 måtte anses besvarade med vad utskottet förut anfört;

c) att motionen II: 322, i den mån den ej finge anses besvarad med vad utskottet anfört, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

I de likalydande motionerna nr 324 inom första kammaren av herr *K. G. Westman* m. fl., och nr 661 inom andra kammaren av herr *H. Molander*, hade hemställts, att riksdagen måtte bifalla propositionen nr 177 med de ändringar i direktiven för låneverksamheten, vilka föreslagits i motionerna i syfte att göra även landsbygdens befolkning delaktig av denna form av statens stödverksamhet.

I motionen nr 322 i andra kammaren av herr *O. E. Sandberg* m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag snarast möjligt om inrättande av en lånefond för främjande av hem- och småindustri och därmed jämförlig verksamhet.

I motionen nr 673 i andra kammaren av herr *A. Andersson* i Falkenberg m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte, med godkännande i övrigt av den kungl. propositionen, i enlighet med kommerskollegii i ämnet framlagda förslag besluta, att i de allmänna villkoren och bestämmelserna för erhållande av lån ur statens hantverkslånefond skulle intagas föreskrift, att vid prövningen av låneansökningarna skulle tillses, att, där ej särskilda skäl annat föranledde, lån ej lämnades till andra företag än sådana, som ägt bestånd under minst ett år.

Herr **Westman**: Jämte några andra ledamöter av kammaren har jag tillåtit mig att med anledning av Kungl. Maj:ts proposition väcka en motion i detta ärende, en motion, som åsyftar att få till stånd en sådan ändring i propositionen, att även landsbygdens befolkning skulle kunna bli delaktig av de förmåner, som denna statens hantverkslånefond skulle bereda hantverket.

Statsutskottet har behjärtat syftet med denna motion. Utskottet säger sig inse, att det skulle vara av stor betydelse för de ekonomiska förhållandena på landsbygden, om småbrukarna kunde beredas tillfälle att skaffa sig tillskott till sin knappa bärning genom en ökad verksamhet inom sådana grenar som hemslöjden, hantverket och småindustrien.

Utskottet tillägger, att om man verkligen vill bereda landsbygdens befolkning ökade försörjningsmöjligheter, räcker det inte med att man öppnar möjlighet för dessa småbrukare och småhantverkare att erhålla lån. Man måste också för dem lösa avsättningsfrågan. Statsutskottet erinrar då därom, att sociala jordutredningen i förslag, som ligger under Kungl. Maj:ts prövning, har framlagt åtskilliga uppslag avseende att anvisa utvägar, varigenom man kunde lösa de organisationssvårigheter, varmed den lille företagaren på landsbygden har att kämpa, och bereda ökad undervisning, som skulle sätta honom i tillfälle att utöva sina sysslor inom hantverket, småindustrien och hemslöjden med större yrkesskicklighet. Statsutskottet rekommenderar nu till Kungl. Maj:t att taga dessa uppslag under omprövning.

Jag ber att få till statsutskottet framföra uttrycken av min stora glädje över att utskottet har behjärtat den stora betydelsen för landsbygden av denna fråga. Jag tillåter mig att rikta en vädjan till handelsministern, att han måtte sörja för, att den ytterligare beredning av sociala utredningens förslag, som nu påbörjats av Kungl. Maj:t, måtte bedrivas med en sådan skyndsamhet, att

Ang. inrättande av statens hantverkslånefond m. m. (Forts.)
vi redan till nästa riksdag kunna få förslag från Kungl. Maj:t i detta ärende. Jag kan försäkra herr statsrådet, att man inom mycket vida kretsar bland småfolket på landsbygden är synnerligen intresserad av att åtgärder vidtagas i den riktning, som nu förordats även av ett enhälligt statsutskott. Herr talman, jag har intet annat yrkande än om bifall till statsutskottets hemställan.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, bifölls vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt.

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.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 80, i anledning av väckta motioner om anslag till förstärkning av avkastningen av understödsfonden för Rysslandssvenskar, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande 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.

I förevarande punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 171 framlagda förslag men med avslag å herr Paulis och fru Gustafsons m. fl. motioner I: 321 och II: 665,

a) godkänna under punkten införd avlöningsstat för karolinska sjukhuset, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1936/1937;

b) till Universitetssjukhus: Karolinska sjukhuset: Avlöningar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 37,400 kronor;

c) till Universitetssjukhus: Karolinska sjukhuset: Omkostnader för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 4,000 kronor;

d) till Universitetssjukhus: Karolinska sjukhuset: Utrustning för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 180,000 kronor;

e) besluta, att staten skulle enligt avtal, som i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet över ekklesiastikärenden för den 6 mars 1936 angivna grunder 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;

f) 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 motionen nr 321 i första kammaren av herr *I. Pauli* hade hemställts, att vissa i propositionen omnämnda biträdande läkartjänster vid serafimerlasarettets sjukgymnastikavdelning skulle vara underläkartjänster och att innehavarna av desamma icke skulle hava rätt att utan medgivande av direktionen över gymnastiska centralinstitutet och direktionen över serafimerlasarettet föräna dessa tjänster med andra uppdrag eller med utövande av läkarpraktik.

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet.

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

I motionen nr 665 i andra kammaren av fru *Ruth Gustafson* m. fl. hade hemställts, att riksdagen måtte höja det av Kungl. Maj:t i proposition nr 171 begärda anslaget av 1,007,000 kronor till Universitetssjukhus: Understöd och ersättningar till serafimerlasarettet i Stockholm för budgetåret 1936/1937 med 20,000 kronor till 1,027,000 kronor, att utgå under de villkor och bestämmelser, Kungl. Maj:t kunde finna gott meddela.

Enligt en vid punkten avgiven reservation hade herr *Pauli* ansett, att utskottet i enlighet med vad i motionen I: 321 yrkats bort föreslå, att vid serafimerlasarettets gymnastikavdelning skulle finnas två underläkarbefattningar.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Vid denna punkt har herr *Pauli* i en reservation framlagt en avvikande mening. Jag finner, att herr *Pauli* inte är närvarande, men då jag vid ett genomläsande av det här aktstycket — jag var nämligen inte med vid dess behandling i statsutskottet — har funnit, att vad herr *Pauli* vill, har en hel del för att inte säga det mesta för sig, så skall jag be att få säga ett par ord.

Jag är inte alldeles säker på att statsutskottet har funnit den lösning, som är den bästa, och jag är heller inte alldeles säker på, att man ordentligt genomtänkt den skillnad, som finnes mellan de båda förslag, som ha varit före. Jag tror inte, att man haft det riktigt klart för sig. Det är för resten det rätt underliga med denna fråga, att den har varit oklar ända från begynnelsen. När Kungl. Maj:t i maj 1935 fastställde avtalet mellan serafimerlasarettet och gymnastiska centralinstitutet, kallade Kungl. Maj:t de befattningshavare, varom det här är fråga, endast för »läkare». När Kungl. Maj:t samma dag utfärdade de särskilda bestämmelserna, kallade Kungl. Maj:t befattningshavarna för »underläkare». Och när Kungl. Maj:t senare, i augusti samma år, avlät brev till statskontoret i fråga om anslaget, kallades dessa samma befattningshavare för »biträdande läkare». Direktionen för serafimern, som fann, att denna sista benämning passade dem bäst, använde den sedermera i sina skrivelser, när det gällde anslagen.

Bakom utskottet stå egentligen tvänne intressenter. Den ene intressenten är serafimerlasarettets direktion, som vill ha biträdande läkare, d. v. s. fullt utbildade läkare — män, som vid sidan av detta kunna och för resten måste ha andra tjänster eller verksamhetsområden. Den andra intressenten är direktionen för gymnastiska centralinstitutet, som vill ha underläkare, d. v. s. inte fullt utbildade läkare, utan läkare av det slag som avdelningens ordförande i statsutskottet med ett lustigt ord kallade »gradpasserare». Det hände för inte så särskilt länge sedan, att jag måste uppträda gentemot gymnastiska centralinstitutets direktion och taga ståndpunkt emot den gentemot statskontoret. Jag tycker därför att det nästan är behagligt att nu kunna uppträda och säga, att efter mitt förmenande representerar gymnastiska centralinstitutets direktion den bättre uppfattningen. Ty det vore onekligen en rätt osedvanlig åtgärd, om man här på gymnastikutbildningsavdelningen skulle placera två stycken biträdande läkare. Det skulle nämligen i sak betyda, att överläkaren för denna avdelning skulle ha så mycket arbete, att det inte fanns någon möjlighet för honom att själv leda avdelningen, utan att dessa biträdande läkare då och då måste gripa in och träda i hans ställe. Det är klart, att om det vore på det viset, då vore det också riktigt, att man här satte två biträdande läkare. Men efter vad jag kan förstå, är det inte alls på det sättet på avdelningen. Det är inte så, att överläkaren här måste springa från klinik till poliklinik och från poliklinik till klinik. Det är inte så, och då menar jag, att denna anordning är orimlig.

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

Statsutskottet självt säger på ett ställe i sitt utlåtande, sid. 19, att »enligt utskottets uppfattning kunna skäl anföras till förmån för båda ståndpunkterna». — Det tycker jag nu förstås är ett medgivande, som är rätt farligt, därför att det egentligen sliter sönder den förgående bevisföringen. Ty är det så, att dessa biträdande läkare inte behöva gripa in på det sätt, som jag nyss framställde, då är det otvivelaktigt en överorganisation att här sätta tvenne stycken biträdande läkare — läkare, för vilka denna syssla måste vara en bisyssla. De måste ju vid sidan härav ha antingen sin praktik eller någonting annat, en tjänsteställning eller något sådant. Och jag tycker det är betänkligt att i en befattning som någon av dessa placera människor, som ha det som en bisyssla. Då förefaller mig den ståndpunkt vara rimligare, som G. C. I:s direktion företräder, nämligen att man här sätter underläkare, som då under hela sin arbetstid äro bundna. I det fallet tycker jag således att herr Pauli har rätt i sin motion.

Men det finnes en annan synpunkt, som för mig i viss mening är värdefullare. Det skadar inte, att vi draga oss till minnes vad som hände i fjol. Efter många utredningar och efter många och långa diskussioner kommo vi äntligen till den slutsatsen, att vi borde överlämna sjukgymnastikutbildningen åt serafimerlasarettet. Det tror jag för min del var en mycket klok och förständig åtgärd. Men vad är det, som händer, om vi nu gå den väg, som utskottet har föreslagit? Jo därigenom stänga vi faktiskt vägen för alla yngre läkare, som vilja skaffa sig en god, en gedigen sjukgymnastikutbildning. Ty underläkare-tjänster äro just inte någonting annat än utbildningstjänster, och ingen stannar längre på dessa platser än som är nödvändigt för hans utbildning. Därigenom, att man öppnade vägen för dem på denna serafimerlasarettets avdelning, skulle man sörja för, att det så småningom finge vandra ut i landet en hel flock läkare med denna sjukgymnastikutbildning, och det tror jag för min del skulle vara synnerligen fördelaktigt. Ty om det är på det viset, att vi vilja, att den svenska sjukgymnastiken skall spela den roll vid våra sjukvårdsanstalter, som den förtjänar, då måste vi ha läkare, som ha denna sjukgymnastikutbildning. Och vilja vi ha sådana läkare, så måste vi också ha platser, där de kunna få sin utbildning. Jag tycker därför för min del, herr talman, att herr Pauli har rätt i sin inställning i sin reservation, och jag ber att få yrka bifall till denna reservation.

Häri instämde herr *Bäcklund*.

Herr Bergqvist: Det var lyckligt för motionären och reservanten, att här i hans frånvaro anmält sig en tertius interveniens, en ställföreträdare, som jag inte visste om, men jag måste i alla fall med några ord bemöta vad alltså herr förste vice talmannen sagt. Han började med att antyda, att man inte haft riktigt klart för sig vad denna fråga gällde. Om därmed avsågs Kungl. Maj:t eller utskottet kan jag ej avgöra, men åtminstone om han menade utskottet, så är det nog så, att vi där ändå ha haft tämligen klart för oss vad denna fråga innebär. Naturligtvis kunna inte utskottets ledamöter som lekmän bedöma vad som från saklig synpunkt är riktigast. Vi måste taga hänsyn till vad vederbörande myndigheter och sakkunniga på området säga, och då har det förefallit utskottet, som om de starkaste skälen skulle ligga just på den sida, som utskottet har följt.

Det är två olika principer, som här stå emot varandra. Den ena är, att man vill tillgodose sjukvården vid gymnastiska centralinstitutet på bästa sätt. Denna sida företrädes av serafimerlasarettets direktion. Den andra sidan återigen den åsyftar något annat, nämligen att det skall bli en utbildning av

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)
 med gymnastiken förtrogna läkare, som kunna skickas ut i landet från institutet. Vi ha haft representanter för båda dessa uppfattningar uppe i statsutskottets andra avdelning, och avdelningens majoritet har fått den uppfattningen, att talesmännen för den nu hävdade utskottssynpunkten hade de starkaste skälen. Vad beträffar utbildning av läkare förtrogna med gymnastik så är inte den vägen stängd genom Kungl. Maj:ts förslag och utskottets hemställan. Det skall nämligen utom dessa två läkare här också vara anställd en assistent, som kan vara medicine kandidat, och som i regel skall tjänstgöra vid institutet ett år, och sedan går han därifrån för att fullfölja sina studier och kommer så ut i praktiken. De unga män som tjänstgöra som assistenter komma att föra med sig erfarenheter från gymnastiska centralinstitutet och komma därför i realiteten att precis fylla det ändamål, som motionären-reservanten har avsett.

Jag vill vidare framhålla, att reservanten under behandlingen av ärendet har intagit en ganska vacklande ståndpunkt. Först höll han bestämt på, att bägge dessa läkare skulle vara underläkare, men när inte den ståndpunkten gick att genomföra, ändrade han sig därhän, att han yrkade, att den ene skulle vara biträdande läkare och den andre underläkare. En av utskottets ledamöter vände sig då, när detta förslag hade kommit fram, till professor Hybbinette och frågade vad han ansåg om denna anordning, men denne avrådde därifrån på det bestämdaste, och då ansågo vi inte, att det var annat för oss att göra än att följa Kungl. Maj:ts förslag. Vi tyckte oss vara på den säkra sidan, när vi hade såväl serafimerlasarettets direktion som Kungl. Maj:t bakom ryggen, och jag är viss om att därest beslutet kommer att gå i den riktningen, detta blir det ändamålsenligaste. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Pauli: Herr talman! Det är naturligtvis i livligt medvetande om att, när man står ensam som reservant mot statsutskottet, man inte har några större chanser att övertyga kammaren, som jag här tar till orda. Visserligen har en berömd norsk diktare sagt, att den ensamme står starkast, men det gäller kanske tyvärr inte i sådana fall som detta. Jag har emellertid inte velat underlåta att taga till orda för min reservation, fastän herr förste vice talmannen var nog vänlig att i första rummet träda i bräschen — bland annat därför, att det är vissa saker i herr Bergqvists yttrande, som förtjäna att något tillrättaläggas.

Det var ganska oförsiktigt av min ärade vän herr Bergqvist att orda om, att reservanten här intagit »en vacklande ståndpunkt». Herr Bergqvist har därigenom även föranlett mig att påpeka, att redan Kungl. Maj:t intagit en vacklande ståndpunkt. I Kungl. Maj:ts beslut i maj förra året om denna sak funnos nämligen två underläkare föreslagna, men i det kungliga brevet i augusti samma år fann man överraskande nog i stället två biträdande läkare föreslagna. Vad denna ändring beror på har jag mig inte bekant, men ändringen skedde dock, och det med ganska kort tids mellanrum och utan någon för mig känd motivering. Sedan skola vi övergå till avdelningen och dess ordförande herr Bergqvist. När avdelningen först behandlade den av mig väckta motionen, var avdelningen ganska benägen och hade i själva verket även fattat ett preliminärt beslut till förmån för motionen, men sedan avdelningen under en stund hade åhört professor Hybbinettes något våldsamma väl-talighet, blev avdelningen fullkomligt kullpratad och ändrade ståndpunkt. All ära åt professor Hybbinette, men inte tror jag, att han är en sådan auktoritet i just dessa frågor, att det är han ensam, som bör avgöra avdelningens ståndpunkt i denna sak. Det finnes dock synpunkter på andra håll, som kunna

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

förtjäna beaktande, och de framhöllos inför avdelningen av en annan representant för den medicinska sakkunskapen.

Det, som denna sak gäller, mina herrar, är följande: Skola dessa platser vid den nya gymnastikavdelningen å serafimerlasarettet stängas för de yngre läkarna och därigenom också landsortens sjukhus berövas möjlighet att få i denna gren av sjukvård utbildade sjukhusläkare? Och skola alltså ifrågasvarande anställningar reserveras för praktiserande läkare här i Stockholm, som ha dessa platser till bisysslor? Detta komme att leda till, att man inte får tillgång till på detta område utbildade sjukhusläkare ute i landet. Så ligger frågan. Den »vacklan», som herr Bergqvist beskyllde mig för, består endast däri, att när avdelningen inte ville i minsta mån tillgodose behovet av på detta sätt utbildade läkare vid landsortssjukhusen, så framkastades av en medlem av avdelningen — det var inte jag utan en annan medlem — den tanken, att man skulle göra en kompromiss, genom att taga en underläkare och en biträdande läkare. Denna kompromiss tog jag upp i statsutskottet och försökte få utskottet att gå med på den. När statsutskottet inte ville gå med ens på denna rimliga kompromiss, så var det helt naturligt, att jag föll tillbaka på motionen.

Jag har inte velat underlåta att framhålla för kammaren, att om kammaren i detta fall följer statsutskottet, kommer kammaren därigenom att på ett ensidigt sätt tillgodose äldre praktiserande läkares intressen här i Stockholm, men inte tillgodose de ute över hela vårt land belägna sjukhusens behov av i sjukgymnastik utbildade sjukhusläkare, ty den för andra ändamål avsedda assistentbefattning, om vilken herr Bergqvist talade, kan inte anses spela någon verklig roll härvidlag. Jag är övertygad om, att när vi om några år fått ytterligare erfarenhet av arbetet vid denna sjukhusavdelning, kommer denna fråga upp igen och skall då, hoppas jag, få en mera rationell lösning. Nu ber jag i alla fall, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Olsson, Oscar: Herr talman! Jag hade inte tänkt deltaga i denna diskussion, och jag är inte så intresserad av att förlänga debatten, men då herr Pauli drog fram de här interiörerna (Herr *Pauli*: Det var herr Bergqvist!) rörande vår omvändelse på grund av doktor Hybbinettes vältalighet, så anser jag mig böra säga, att vår omvändelse berodde helt enkelt därpå, att doktor Hybbinette med sin sakkunskap övertygade oss om, att de, som satte de sjukas intressen, sjukvårdens intressen, i första hand, måste gå den väg, som Kungl. Maj:t föreslagit, och herr Paulis sakkunskap kunde inte rubba vår övertygelse om att doktor Hybbinettes sakkunskap var den bättre. Kammaren har således att välja mellan de två synpunkterna: sjukvårdssynpunkten eller den utbildningssynpunkt, på vilken gymnastiska centralinstitutet och herr Pauli lägga så stor vikt. Jag är inte övertygad om att denna utbildning är utsatt för de dödliga faror, som finnas utmålade i herr Paulis reservation och anförande, och därför, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt samt vidare, i enlighet med herr *förste vice talmannens* yrkande, därpå att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, som föranleddes av godkännande av den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Ang. karolinska sjukhuset och serafimerlasarettet. (Forts.)

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 81 punkten 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr förste vice talmannens yrkande i ämnet.

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

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

Vid ånyo skedd föredragning av statsutskottets utlåtande nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till universitetsstatistik, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Chalmers tekniska institut m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I detta utlåtande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 135 framlagda förslag men med avslag å herr *Forsells* och herr *Hasslers* motioner I: 333 och II: 658,

a) godkänna i utlåtandet införd avlöningsstat för Chalmers tekniska institut att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1936/1937;

b) till Chalmers tekniska institut: Avlöningar för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 255,100 kronor;

c) till Chalmers tekniska institut: Omkostnader för budgetåret 1936/1937 anvisa ett förslagsanslag av 57,200 kronor;

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

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

f) till Chalmers tekniska institut: Stipendier m. m. för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 900 kronor;

g) under viss av departementschefen i statsrådsprotokollet över ecklesiastik-ärenden för den 21 februari 1936 angiven förutsättning 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 överensstämmelse med av 1934 års sakkunniga avgivet förslag för budgetåret 1936/1937 anvisa ett reservationsanslag av 370,000 kronor.

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

I motionen nr 333 i första kammaren av herr *C. Forssell* hade hemställts, att riksdagen måtte, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 135 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 skeppsprovningsanstalt under i motionen angivna förutsättningar i avseende å tomt och understöd från industrien.

I motionen nr 658 i andra kammaren av herr *A. Hassler* hade hemställts, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 135, 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.

Vid utlåtandet hade reservation anmälts av herr *Holmgren*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka herr *Forssells* i ämnet väckta motion (I: 333).

Herr Forssell: Herr talman! Det föreliggande ärendet berör till sist frågan om Chalmers tekniska instituts förvandling till teknisk högskola. Som Kungl. Maj:t meddelar i sin proposition, är utredningen i den frågan inte avslutad, utan där bebädas fortsatt utredning inom departementet, med eventuellt förslag till följande riksdag. Det hela rör sig om anslag, som gå upp till inemot ett 10-tal miljoner, och här är nu fråga om att taga en särskild detalj för sig och fatta ett beslut, som visserligen i utskottsutlåtandet förklaras inte innebära något definitivt ställningstagande, men där var och en, som har penetrerat frågan, måste förstå, att ett bifall till statsutskottets hemställan innebär, att det kommer att möta mycket stora svårigheter att i fortsättningen underlåta att gå på den linje, som anges i föreliggande utredning, d. v. s. institutets förvandling till en högskola. Man binder sig således här för ofantliga utgifter, inte bara byggnadskostnader utan ännu mer: man binder sig för framtida årliga kostnader för drift och underhåll av undervisningen, och det gör man på det sätt, att man tar ut denna särskilda fråga om skeppsbyggerifackavdelningen för sig och beslutar i den.

Man frågar sig då: varför göres det? Varför tar man ut en sådan detalj och forcerar den? Finnes det någon särskild anledning till brådska med just denna detalj, som gör, att ett miljonprojekt skall behandlas och avgöras, innan utredning föreligger slutförd? Jag har förgäves försökt att i utskottets motivering eller i Kungl. Maj:ts proposition eller överhuvud taget från någon annan förespråkare för denna sak få någon saklig motivering varför denna detalj skall forceras.

Tar man det som en undervisningsfråga, så befinnes det, att undervisningen inom fackavdelningen för skeppsbyggeri är vid tekniska högskolan väl ordnad. Vi ha alla resurser, som behövas för att bedriva en förstklassig undervisning, och den undervisningen utnyttjas också. Vi ha för närvarande inte några krav på utrustning vid tekniska högskolans fackavdelning för skeppsbyggeri. Det enda, som det är litet besvärligt med, är att en lärarbefattning, en professor, inte har kunnat tillsättas, därför att det råder detta ovisshetstillstånd, men undervisningen har trots detta genom förordnande blivit så väl ordnad, att i alla fall den, som vill ha undervisning inom skeppsbyggeribranschen, kan för närvarande få den på ett förträffligt sätt. Då frågar man sig: varför skall just denna detalj tagas ut och forceras nere i Göteborg? Är det så, att det där går en stor skara studerande, som lider av att det saknas

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)
utrustning eller av att det är dålig utrustning i Göteborg? Då visar det sig, att i denna fackavdelning, som nu närmast skulle komma i åtnjutande av dessa åtgärder, är situationen praktiskt taget den, att skeppsbyggeriavdelningen i Göteborg håller på att försvinna, därför att det finnes inga studerande. Det finnes för närvarande i fjärde årskursen ingen studerande, i tredje årskursen ingen studerande, i andra 2 och i första årskursen 5 studerande vid Chalmers tekniska instituts fackavdelning för skeppsbyggeri.

Om man jämför med siffrorna från tekniska högskolan, där det finns 12 elever i vardera fjärde och tredje årsklasserna och sammanlagt 49 i första och andra, så förstår man att det är fullkomligt likgiltigt, om det blir en skeppsbyggerifackavdelning vid Chalmers tekniska institut under de närmaste åren, därför att denna är en utdöende institution, och man kan få allt vad man vill vid tekniska högskolan. Propositionen och utskottsutlåtandet innebära emellertid i sak, att nämnda avdelning vid tekniska högskolan skall slopas och dess provningsränna läggas öde och tom, medan de studerande som vilja utbildas i skeppsbyggerifacket hänvisas till Göteborg. Jag ville försöka få åtminstone någon liten aning om, hur detta skulle ställa sig i praktiken, och gjorde därför häromdagen en särskild utredning. Man tycker kanske att detta kunde vara rätt onödigt, men saken är den, som också Kungl. Maj:t säger, att den officiella utredningen inte är färdig, och då måste man själv göra en komplettering, om man vill ha fram något. Jag ordnade det alltså så, att en fråga riktades till de studerande i tredje och fjärde årsklasserna, hur de skulle ha ställt sig, om skeppsbyggeriundervisningen i Stockholm varit slopad, och de i stället haft att gå till Göteborg för att bli utbildade inom branschen. Jag kunde inte få tag i fler än 18 av de 24 studerandena. Av dessa svarade 10 blankt, att de då inte skulle ha utbildat sig i branschen utan valt någon annan fackavdelning. Sex stycken, därav fyra blivande mariningenjörer, sade: Ja, vi skulle ha gått till Göteborg. Två svarade med tvekan att de inte på rak arm kunde avgöra hur de skulle ha ställt sig. Av de tillfrågade var det sålunda jämnt en tredjedel och därav fyra mariningenjörer, som skulle ha gått till Göteborg. Det betyder med andra ord, att även om vi slopa fackavdelningen för skeppsbyggeri vid tekniska högskolan, så skulle det inte bli så många studerande vid Chalmers som det nu är vid tekniska högskolan, och det skulle fortfarande bli en tynande och tvinande institution där nere.

Var och en måste medge att dessa omständigheter tala för en viss försiktighet, då det gäller att i förväg ta ut en viss detalj i en fråga, där utredningen ännu inte är färdig. Men den försiktigheten letar man förgäves efter i Kungl. Maj:ts proposition och utskottets utlåtande. Jag tillåter mig läsa upp en liten bit ur utskottsbetänkandet såsom ett ganska klassiskt exempel på hur långt man kan gå i bristande krav på objektiv utredning i en fråga, där det gäller utgifter på miljoner och åter miljoner ur statens kassa. Statsutskottet tillåter sig att anföra följande motivering för sitt ställningstagande:

»Frågan har, såsom inledningsvis erinrats, sedan länge stått på dagordningen. Upprepade utredningar hava företagits. Om dessa ej ännu kunnat leda till framläggande från Kungl. Maj:ts sida av ett slutgiltigt förslag, berörande frågan i hela dess vidd, synas de dock hava fört frågan väsentligt närmare dess lösning.

Mycket synes då utskottet tala för att riksdagen, om så icke av andra anledningar är omöjligt eller olämpligt, nu tager ett steg fram mot lösningen av denna länge svävande, för hela vårt lands framtida industriella utveckling viktiga fråga.»

Punkt och slut. Där ha vi hela motiveringen! På denna lösliga argumentering skall man alltså forcera denna detalj, innan utredningen är färdig, och

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

fatta ett beslut som binder riksdagen vid miljonutgifter. Det förefaller nästan som om nerverna skulle ha svikit på andra avdelningen i statsutskottet. Den har sett så mycket utredningar, den ser hur pappersluntorna hopa sig och utropar till slut: Låt oss få bort alltsammans! Det gör ingenting att det inte finns några sakskaäl, bara vi slipper se de där luntorna som ha vuxit i sådan grad! — Men inte kan man godta en sådan fullständig brist på saklig motive-ring, när det gäller så stora förslag.

Jag har i en motion gjort några påpekanden, som, så vitt jag kan finna, äro fullständigt förkrossande för föreliggande förslag. Dem behandlar utskottet på det enkla sättet, att det inte alls låtsas om dem. Utbyggnadsförslaget för Chalmers upptar bland annat en vattenränna för provning av fartygsmodeller. Den skulle vara 150 meter lång, 10 meter bred och fem meter djup. Sådana rännor finnas förut i utlandet och drivas där med mycken framgång och goda resultat. De svenska proven med olika skeppsmodeller ha hittills fått göras vid de stora utländska anstalerna. Nu behövs det utan tvivel en sådan ränna inom landet för att det skall bli bekvämare med provningen. Denna fråga har emellertid kopplats ihop med organisationen av Chalmers tekniska institut på det sättet, att eleverna där nere i denna stora ränna skulle få en övningsränna för att sköta sina laborationer. Charlottenburgs tekniska högskola strax utanför Berlin har sedan många år tillbaka en stor ränna av motsvarande dimensioner. Jag har av föreståndaren för fackavdelningen där, professor Horn, inhämtat att eleverna ha rättighet att där bedriva laborationer, men några sådana ha aldrig ägt rum, därför att det är så dyrbart och en så stor apparat att sätta i gång denna stora ränna. Man har därför fått resignera, då det gällt att bedriva laborationer under undervisningen, och endast en gång varje lästermin tar man ner de studerande och visar anläggningen och apparaterna, och sedan få de gå tillbaka igen. Vår skeppsränna vid tekniska högskolan är av små dimensioner, 60 meter lång, en och en halv meter djup och bredden därefter, men där ha de studerande vardera obligatoriskt 15 timmars laborationer, och det går alldeles förträffligt. Och dessutom bedrives examensarbete, under tidslängd, beroende på hur många examensarbetarna äro för varje år, och det kan ibland ta några månader. En sådan liten ränna ger alltså möjlighet till både forskningslaborationer och undervisningsverksamhet, beroende på att de studerande själva kunna sköta apparaterna och driften. Situationen är med andra ord den, att den stora skeppsränna som nu begäres inte kan användas för undervisning utan endast för skeppsprovning-ändamål. Jag kan som ett ytterligare belägg nämna, att då man planerade en skeppsprovninganstalt vid tekniska högskolan i Trondheim, begärde man både en liten ränna för de studerande och en stor för skeppsprovning. Det skulle man naturligtvis inte ha gjort, om det inte varit nödvändigt. Från Berlin har jag också fått höra, att dess tekniska högskola nu i sina anslagskrav har upptagit anslag till en liten ränna för att kunna bedriva laborationer med de studerande.

Här går man alldeles förbi dessa omständigheter. Man låtsas helt enkelt inte om dem och säger: Vi bygga en skeppsränna i Göteborg av dessa stora dimensioner, och där kunna industrien och undervisningen samsas. Ja, de samsas alldeles säkert. Det blir inte fråga om någon handgriplig strid på något sätt, men för undervisningsändamål är apparaten för stor och tungrodd och dyrbar och går inte att använda för rimlig kostnad. Hela kärnan i motivet att man vill ha en skeppsprovningränna vid skeppsbyggeriavdelningen vid Chalmers är således borta. Det blir inte det resultat man avsett för undervisningen. Vad man behöver för undervisningen finns redan i Stockholm. Är det någon mening att ha en institution i Göteborg med en stor ränna

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

som är oduglig eller åtminstone svårhanterlig och samtidigt slopa den som finns i Stockholm, då det därtill finns anledning att anta att eleverna inte skola följa med till Göteborg? Det hela är fullständigt orimligt.

Men det är inte nog med detta. Det förslag som är utarbetat och som är uppsatt där borta på väggen är tillkommet under förutsättning, att föreståndaren för fackavdelningen för skeppsbyggeri vid Chalmers mot arvode också skall vara föreståndare för skeppsprovvningsanstalten och arbetet således bedrivs under hans ledning. De sakkunniga som avgåvo yttrande i höstas ogillade för sin del detta arrangemang och ansågo att det måste skapas en särskild organisation för skeppsbyggeriet, och detta är alldeles detsamma som professor Horn i Berlin har sagt i sitt yttrande som är bilagt min motion. Enligt hans erfarenhet går det inte att blanda ihop de industrimässiga försöken med undervisningen, utan båda områdena måste ha var sin ledning och sin särskilda skötsel. Hans uppfattning står i full överensstämmelse med de sakkunnigas. Men det finns i förslaget inte något utrymme för en skeppsprovvningsledning. Utrymmena för ritsalar åt de studerande, för professorn och hans assistenter, för modellverkstäder och snickeriverkstäder äro av mycket små dimensioner. Tekniska högskolans speciallärare på området, som har granskat förslaget, har meddelat mig, att dessa utrymmen äro mycket trånga, även om de enbart avses för undervisningsändamål. Något utrymme för forskning för industriens räkning, som enligt utskottsutlåtandet och utredningen skulle bedrivs i skeppsprovvningsanstalten, finns inte. Det enda nya, för industrien och forskningen behövlige som skulle tillkomma, nämligen skeppsrännan, kan inte utnyttjas, ty det finns inget utrymme för forskarna att hålla till i och ordna för försöken och deras bearbetning. Anstalten i Berlin har mycket stora lokaler för resultatens bearbetning och undersökning. Det blir således en mycket vidlyftig historia med en institution för arbetande människor som måste finnas jämte rännan för att en sådan skall bli till nytta för industrien och forskningen. Och denna institution finns inte här. Man har inte gittat undersöka om byggnadsförslaget passar, när det kommer en ny institution, och i propositionen säges bara, att Kungl. Maj:t kommer i fortsättningen att pröva hur organisationen skall bli. Man beslutar alltså först att bygga, och sen bestämmer man organisationen, med risk att det antingen inte skall bli något utrymme för den eller att man måste begära anslag till ytterligare byggnader. Den här upptagna 1¹/₄ miljonen är bara en första uppgift, och sen kommer allt annat, som ingen talar om nu. Detsamma gäller för övrigt hela utbyggnadsförslaget för Chalmers, nämligen att kostnaderna äro för lågt beräknade och utrymmena för snålt tilltagna och för obekväma för de ändamål de avses till.

Så finns det vissa, vad skall jag säga, poetiska synpunkter på denna sak. Man säger: Tacka för att undervisningen i skeppsbyggeri skall ligga i den stora sjöfarts- och varvsstaden Göteborg! Där hör den hemma, där har den sin rätta atmosfär, människorna äro intresserade, där blir det utmärkt, där skola skeppsbyggare fostras. Jag skall nämna en liten detalj som är ganska intressant i detta avseende. Direktör Hammar vid Götaverken skulle skicka sin son till utbildning i skeppsbyggeri och skickade honom till tekniska högskolan, inte till Chalmers i Göteborg, där han själv har sitt verk. Det kan ge en liten uppfattning om vad en erfaren varvsman anser om värdet av sjöfartsstaden som omgivning för studier jämfört med värdet av att få en genomförd högskoleundervisning. Jag kan vidare citera ett särskilt yttrande av doktor direktör Hammar vid en utredning som teknologföreningen företog 1919. Han framlade där sina åsikter över hur undervisningen vid en teknisk högskola borde skötas och slutade på följande sätt: »Det är därför nödvän-

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

digt att med största varsamhet upptaga sådana ämnen vilka under studietiden endast verka splittrande på elevens intresse och eventuellt bibringa honom den felaktiga uppfattningen, att hans ingenjörsbetyg gör honom till mästare i sitt yrke.» Vidare säger han: »Kurser i specialämnena, såsom t. ex. elektr. lokomotiv, varvsanläggningar etc., kunna aldrig bibringa eleven så ingående kunskaper att han omedelbart efter sin avgång från skolan kan få sig anförtrött att på egen hand utföra dylika arbeten.» Och som huvudsynpunkt anför han, att undervisningen så mycket som möjligt bör inriktas på att uppmuntra och understödja den unge mannen till att förvärva förmågan av självständiga iakttagelser och självständiga studier. »Härtill fordras en så fullständig som möjligt utbildning i matematiska, fysiska och dylika grundläggande ämnen.» Och så kommer detta om specialämnena, inklusive varvsteknik, som inte skola forceras.

Det är således direktör Hammars på den tiden framlagda synpunkter på saken, nämligen att det är de grundläggande högskoleämnena som äro av avgörande betydelse. Han skickade också sin son till tekniska högskolan för att få denna utbildning, trots att det fanns en sjöfartsstad, som åtminstone på den tiden med avseende på lärarkrafternas kompetens inom skeppsbyggnadsområdet var bättre rustad än tekniska högskolan. Hela talet om den befruktande verkan en omgivande sjöfartsstad kan ha står för alla, som på liknande områden ha med undervisning att göra, som en klart romantisk fantasi. Den mycket långa praktik som man kräver av de studerande på skeppsbyggerifackavdelningen — i Göteborg nio månader — gör att de mycket väl få se vad de behöva av industrien, och sen kommer det an på att lärarna verkligen behärska industriens problem, och detta kan ordnas lika bra på det ena stället som på det andra.

Situationen är således den, att statsutskottet baserar sin tillstyrkan av ett anslag till en institution för skeppsbyggeri vid Chalmers tekniska institut jämte en stor ränna på ett förslag, som icke alls står i överensstämmelse med vad de sakkunniga ha föreslagit och som avses i den kungl. propositionen. Det är således rent orimligt, att riksdagen här skulle — alldeles oavsett att den utbrutna detaljen saknar den utredning, som kräves för att man skall kunna bedöma dess inpassning i hela frågan, och även om denna skeppsbyggeriavdelning skulle vara fristående — anslå pengar till en anstalt, där det skulle bedrivas arbete, men för vilket arbete det inte finns några lokaler.

Jag har därför funnit, att det vore något, som knappast kan vara förenligt med en beslutande myndighets värdighet, att taga ett förslag, där utredningen är i så hög grad bristfällig. Jag tillåter mig därför, herr talman, yrka på återremiss till utskottet för ärendets förnyade behandling.

Herr Bergqvist: Herr talman! Det är givetvis omöjligt för mig att kunna inlåta mig i diskussion med herr Forssell om de rent tekniska synpunkterna i denna fråga, men inom utskottet får man ofta stödja sig på allmänna synpunkter, och så långt man kan söka göra det bästa av dem.

Det har antytts av herr Forssell, att ett beslut i enlighet med utskottets förslag skulle innebära, att man i själva verket binder sig för att omorganisera Chalmers tekniska institut till en teknisk högskola. Ja, det kan ju hända, att han har rätt i ett sådant antagande, men jag tror inte, att därmed har skett något, som står i strid med riksdagens intentioner sedan många år tillbaka. Varje gång frågor om Chalmers tekniska institut ha varit före i riksdagen har man behandlat dem med stor välvilja, därför att man haft den uppfattningen, att Chalmers tekniska institut arbetat på ett utmärkt förträffligt sätt. Den allmänna åsikten har varit den, att denna läroanstalt förr eller senare bör om-

Ang. Chalmers tekniska institut m. m. (Forts.)
organiseras till en teknisk högskola. Departementschefen säger också i sin motivering till proposition nr 135 på tal om de yttranden, som vid förslagets remiss till olika myndigheter avgivits: »Av den av mig tidigare lämnade redogörelsen framgår, att en enhällig uppfattning i stort sett råder om att institutets högre avdelning bör ombildas till högskola.»

Om därför det beslut, som här är ifrågasatt, skulle vara ett steg i den riktningen och liksom ge på hand, att riksdagen skall fullfölja denna tanke, så anser jag för min del, och utskottet i dess helhet, att därmed är ingen skada skedd. Chalmers tekniska institut har som jag nyss nämnde vunnit stort erkännande för sitt arbete. Det har gått ut framstående ingenjörer från detta institut. Man skulle kunna nämna många. Jag kan nämna den av herr Forssell citerade mannen Hammar, som är en av chalmersingenjörerna. En annan var den numera avlidne disponenten Lundbohm i Kiruna, också han en mycket framstående ingenjör. Men många andra skulle kunna nämnas. Dessa män, som utgått från Chalmers tekniska institut, ha på ett ganska berömvärt sätt hävdad sin plats inom tekniken. Och det är väl att märka, att detta har skett trots att Chalmers institut haft att kämpa med ganska ogynnsamma förhållanden i avseende på lokaler, utrustning och dylikt, och dessutom har utbildningstiden varit ett år kortare än utbildningstiden vid tekniska högskolan. Därför är det ganska märkligt, att de ingenjörer som utgått från Chalmers institut kunnat hävda sin ställning så väl som de gjort. De äro mycket anlitade och omtyckta inom industrien, det är nog för oss alla känt.

Nu har emellertid, som jag nämnde, under flera år varit fråga om att man skulle göra något för att Chalmers tekniska institut skulle bli en teknisk högskola, men varje gång som planer härpå varit uppe, har det alltid varit något, som legat i vägen det har inte förebragts tillräcklig utredning etc., och samma hinder söker man också nu framhäva för att omintetgöra, att något steg i år tages. Herr Forssell frågar: varför tager man ut en detalj? Det är väl därför, att den detaljen är någorlunda väl utredd. Man vet ungefär vad den innebär. Man vet, hur man vill ha denna undervisningsanstalt inom skeppsbyggeriet, och därför anser man sig kunna taga den nu såsom ett första steg i riktning mot institutets ombildning. Men något slutligt ståndpunktstagande är det i alla fall inte fråga om vid denna riksdag, därför att ytterligare utredning behöves hur denna högskola lämpligast i övrigt skall ordnas, och särskilt kräves utredning angående differentieringen av fackskolor vid de båda tekniska högskolorna. Ty skall det finnas två tekniska högskolor, är det klart, att det behöver bli en viss differentiering, så att man inte kör dubbelt med alla fackavdelningar vid dessa båda anstalter, utan att somliga av dem komma till den ena och andra till den andra högskolan. För detta behöves ytterligare utredning. Men vad skeppsbyggeriet beträffar har man ansett, att det vore lämpligast att ha denna gren av undervisningen förlagd till Göteborg. Herr Forssell kallar det poetiska synpunkter, att denna undervisning skall förläggas till Sveriges största sjöstad, där man har de största skeppsvarven och allt vad därtill hör. Detta kallas för poesi! Jag kan dock inte gå in på att det är någon poesi utan rena rama sakskalet, att så bör ske. Och så vitt jag vet, har man varit tämligen ense om att därest det skall bli en teknisk högskola i Göteborg, skall skeppsbyggeriundervisningen förläggas dit. Detta, som herr Forssell yttrade om eleverna, kan man ju förstå, ty med de ofullständiga anstalter, som man nu har i Göteborg för undervisning i skeppsbyggeri, kan Chalmers institut naturligtvis inte konkurrera med tekniska högskolan, det är alldeles omöjligt. Men det kommer att bli ett helt annat läge, när denna fackavdelning blir utrustad på sådant sätt, att den kan anses vara tidsenlig.

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

Jag talar i denna fråga icke som sakkunnig utan endast ex officio som representant för utskottet. Jag kan inte gå in på alla de skäl, som herr Forssell anfört, men det blir kanske andra, som kunna göra kompletteringar.

Jag skall därför inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Björnsson: Herr talman! Jag blev onekligen ganska överraskad av herr Forssells slutkläm. Herr Forssell yrkade återremiss av ärendet till statsutskottet, men så vitt jag förstår, utan att uttala några som helst andra önskemål än ett underkännande utan vidare. Detta yrkande skiljer sig väsentligt från yrkandet i herr Forssells motion, där herr Forssell hemställer, att man skulle bevilja de begärda medlen för påbörjande av en byggnad för en skeppsprovvningsanstalt i Göteborg rätt och slätt. Herr Forssell har uppenbarligen haft en oerhörd brådskas, när det gällde att åstadkomma denna motion. Det framgår av åtskilliga omständigheter, som jag inte skall mera utförligt syssla med. Men han har uppenbarligen bl. a. inte gett sig tid att tänka på själva slutklämmen. Det finns nämligen ingen utredning så detaljerad, att därav framgår, hur en fristående skeppsprovvningsanstalt skulle se ut och att man därpå gärna kan bygga ett riksdagsbeslut. Det finns dock en utredning angående en anstalt för såväl undervisning i skeppsbyggeri som skeppsprovning i Göteborg, och det är väl i känslan av att herr Forssells motion hänger i luften som han ändrat sin ståndpunkt till att bli rent negativ. Jag skall i alla fall be att få instämma med biskop Bergqvist i vad han här sagt angående enhälligheten om att Chalmers tekniska institut snarast möjligt bör förvandlas till teknisk högskola. Jag har varit medlem av två kommittéer som förberett denna fråga och har därvid haft anledning att tala om saken med åtskilliga personer. Jag har inte hört någon annan än herr Forssell vara av den meningen, att Chalmers i Göteborg borde bli någon slags mellanskola, något mitt emellan en teknisk elementarskola och tekniska högskolan. Detta är alltså ett uppslag, som jag tror absolut inte kan vinna något beaktande.

Herr Forssell frågade nyss, varför det är så angeläget, att man skrider till verket snarast möjligt. Då vill jag svara, att det är angeläget för det första därför, att vår varvsindustri mycket väl behöver snarast möjligt en skeppsprovvningsanstalt i vårt land. Det är av synnerligen stort ekonomiskt intresse för de industrier, som under kristiden sysselsatt en massa arbetare, att få denna möjlighet inom vårt land. Jag kan som ett exempel nämna, att ett varv i Göteborg enbart på grund av försök gjorda i en modellprovvningsanstalt av den storlek, som här är föreslagen, kunde i konkurrens med andra firmor erbjuda rätt betydande högre hastighet hos fartyget för samma bränsleförbrukning på grund därav, att man gjorde någon liten variation av skrovet form. Varvet fick beställningen och kunde också prestera den effekt på båten, som var garanterad. Nu är det ytterst olägligt för ett varv att behöva skicka sina ritningar och förslag till ett utländskt varv för att där få modeller gjorda och provade. Det är klart, och även om man inte säljer fabriks-hemligheter, löper dock förtursrätten till uppslag på skeppsbyggeriets område fara att gå förlorad, om man blir hänvisad till utländska provvningsanstalter. Tillgången till en provvningsanstalt inom landet är därför en sak, som skattas utomordentligt högt av företrädare för vår varvsindustri. Det är således, herr Forssell, angeläget, att man snarast möjligt får till stånd denna skeppsprovvningsanstalt.

Men så är det också angeläget att få skeppsbyggeriundervisningen ordnad snarast möjligt. Herr Forssell omtalade, hur det var ställt med denna undervisning här i Stockholm. Han sade, att här ha vi en förträfflig utrustning laboratoriemässigt sett och vidare en duktig lärare. Han tillade, att

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

denne lärare vikarierade på en vakant professur, men han talade inte om att detta ägt rum sedan åtskilliga år tillbaka. Jag konstaterar således, att den alltjämt svävande frågan om vår tekniska högskoleundervisning har förhindrat tillsättandet av en ordinarie professur vid tekniska högskolan, den enda professur i skeppsbyggeri, som överhuvud taget finnes vid högskolan. Jag kan inte anse, att detta är tillfredsställande.

Vidare säger herr Forssell, att man i Stockholm har allt förträffligt ordnat i fråga om utrustning. Till en början användes, säger han, i sambruk med vattenbyggnadsavdelningen en ursprungligen för denna avdelning byggd försöksränna, och den räcker. Jag tror också, att man t. o. m. kan säga, att den är överflödigt stor för rena elevförsök som bara gå ut på att visa, hur kommersiella försök i princip skola göras. Men den är allmänt erkänd vara för liten för att kunna medge några prov av kommersiellt värde och duger inte ens till tillräckligt noggranna jämförande prov mellan två modeller. Vidare saknar denna skeppsbyggeriavdelning i Stockholm eget laboratorium. Den delar, så vitt jag vet, detta med vattenbyggnadsavdelningen. Dess utrustning är inte komplett. Den saknar en fräsmaskin, med vilken man kan efter ritningar förfärdiga modeller, och därmed saknar man också en viktig förutsättning för forskningsarbetet i fråga om olika skeppsmodellens motstånd i vattnet. Men vidare vill jag säga, att det föreligger förslag att utrusta tekniska högskolan med byggnader av rätt betydande omfång för att bereda plats för första och andra avdelningarna av skeppsbyggnadsavdelningen. I tekniska högskolans stora nybyggnad vid Valhallavägen har man nämligen inte kunnat inflytta hela skeppsbyggeriavdelningen. Slutligen medgav herr Forssell att förhållandena i Göteborg inte vore tillfredsställande: där finnes ingen som helst laboratorierustning.

Nu ville emellertid herr Forssell göra gällande, att utredningen på denna punkt var bristfällig i många avseenden. Jag kan i varje fall inte erkänna, att herr Forssell lyckats påvisa några ofullständigheter i utredningen, om man inte menar, att vi utredningsmän skulle ha gjort som herr Forssell, d. v. s. sprungit och letat efter eleverna på tekniska högskolan — detta ehuru han löst sin uppgift så dåligt, att fastän det är 24 skeppsbyggare, så finner han inte mer än 18. Det förvånar mig, att en professor vid tekniska högskolan inte kan komma i kontakt med samtliga elever vid en av avdelningarna där. Av dessa 18 — hur de 6 återstående, som flydde för herr Forssell, tänkte, veta vi inte — ha 10 förklarat, att om skeppsbyggnadsavdelningen legat i Göteborg, så hade de säkert inte gått in vid den avdelningen. Vad visar detta? Jo, det visar uppenbarligen, att dessa 10 inte är folk, som ha en allvarlig avsikt att ägna sig åt skeppsbyggeriväsendet. Det är således folk, som inte kunnat komma in vid de andra avdelningarna, där de önskat komma in, och som därför att det varit plats på denna skeppsbyggeriavdelning gått in där för att sedan ägna sig åt någon annan form av ingenjörsvksamhet än skeppsbyggeri och fartygsskötsel.

Det är detta som gör, att den statistik, som presteras från tekniska högskolan, är så utomordentligt vilseledande. I skeppsbyggeriavdelningen finns ett mycket stort antal elever, som alls inte från början haft för avsikt att ägna sig åt skeppsbyggeri, och jag kan inte förstå, att det kan sägas vara en brist i vår utredning, om vi inte tagit reda på precis hur många dessa äro. Det skulle ju, utom annat, förutsätta en individuell uppriktighet, som man inte alltid kan räkna med vid förhör av studerande ungdom. Vi veta inte hur de 6 elever, som professor Forssell inte fått reda på, skulle ha betett sig. Vi veta inte, hur många andra ynglingar i vårt land, som verkligen ha intresse av att bli skeppsbyggare, men som inte kunnat söka sig in till Stockholm på

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

grund av olika förhållanden, till exempel därför att det blir för dyrt att studera där. Vi veta särskilt inte, hur många göteborgare, som skulle ha valt denna linje, om man haft en väl utrustad skeppsbyggeriavdelning i Göteborg. Således på den punkten är vår utredning självfallet inte fullständig. Jag kan emellertid inte säga, att det komplement, som herr Forssell levererat, i det avseendet har något värde för vårt ståndpunktstagande.

I fortsättningen sade herr Forssell, att man här vill binda statsverket för utgifter på miljoner och åter miljoner. Jag vet ju, att herr Forssell i hastigheten inte brukar vara så kinkig med siffror. Herr Forssell har en gång velat, att man skulle fördubbla tekniska högskolans kapacitet. Detta projekt har vid närmare undersökning inte visat sig vara rimligt. »Miljoner och åter miljoner» — hur förhåller det sig med det? Jo, enligt den utredning, som är gjord, och det förslag, som föreligger, skulle den kombinerade skeppsprovningensanstalten och lokalerna för undervisning kosta 1,283,000 kronor, det vill säga i runt tal 1,300,000 kronor. Om man går på herr Forssells nu övergivna yrkande att taga en ren skeppsprovningensanstalt under samma förhållanden, skulle man spara 157,000 kronor. Alltså, herr talman, herr Forssell önskade då han skrev motionen — men önskar det icke i dag — inleda riksdagen i frestelse att göra av med 1,150,000 kronor. Nu stämplar han den omständigheten, att statsutskottet till dessa 1,150,000 vill lägga ytterligare 150,000 för att få en kombinerad anstalt för skeppsbyggeri och skeppsprovning som en miljonrullning. Det är »miljoner och åter miljoner!» Skulle man gå på herr Forssells förslag att skilja dessa båda anstalter med en slags kinesisk mur, så att man finge en anstalt för skeppsprovning och en anstalt för undervisning, så skulle man efter beräkningar, som jag har fått, behöva bygga själva denna mindre ränna, som herr Forssell anser vara tillräcklig, och som ju har en fördel framför andra, nämligen att den inte är så djup, att man riskerar att någon drunknar i den, och den skulle kosta 525,000 kronor. Alltså förhåller det sig i själva verket så, att herr Forssell skulle vilja inleda riksdagen i frestelse att offra 525,000 kronor i stället för 157,000! När jag hörde, med vilken verklig entusiasm herr Forssell frossade i »miljonrullning», tyckte jag att det kunde vara skäl att reducera värdet av hans förebräelse mot utredningsmännen för slöseri till någorlunda riktiga dimensioner.

Sedan säger herr Forssell, att det är alldeles omöjligt att bedriva sambruk mellan en skeppsbyggeriavdelning för utbildning av ingenjörer och en skeppsprovningensanstalt, och som bevis härför anför han erfarenheterna från Tyskland, från tekniska högskolan i Charlottenburg. Vilka äro då dessa erfarenheter? Jo, någon gång omkring 1902, alltså för mer än 30 år sedan, byggde man där en anstalt av det slag, som Kungl. Maj:t här föreslagit. Anstalten tjänstgör alltjämt inte blott som skeppsprovningensanstalt utan också för tekniska högskolans räkning. I ett svar som tekniska högskolans i Stockholm rektor har fått från avdelningschefen för skeppsbyggeri vid tekniska högskolan i Charlottenburg, nämnes, att eleverna vid tekniska högskolan där kunnat utföra sitt forskningsarbete — det är doktorsavhandlingar, baserade på experiment — och att vetenskapligt försöks- och forskningsarbete under hans ledning och för hans räkning också har kunnat utföras. Han tillägger, att på grund av att rännan för skeppsprovningensanstaltens behov är mycket upptagen av praktiska uppgifter, har det inte blivit tillfälle för de studerande att själva köra rännan. Därför begära de nu en ny ränna, emedan skeppsprovningensanstalten är så upptagen, att den inte längre kan ge rum och lämna tillräcklig tid för deras övningar. Men denna stora tekniska högskola har i ett trettio-tal år kunnat idka sambruk med en skeppsprovningensanstalt. Att denna

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

skeppsprovningensanstalt administrativt sett inte kom att få anknytning till tekniska högskolan, berodde på att den skulle höra under ett annat ministerium än tekniska högskolan, och därpå att tyska marinen ansåg sekretessen bättre bevarad på det sättet, alltså på skäl, som inte ha saklig betydelse för den fråga, det här gäller.

Herr Forssell säger nu, att det skulle omöjligen bli tid för eleverna att genomgå provningsförsöken. Härmed avses alltså inte de elever, som i egenskap av assistenter och dylikt ämna utbilda sig till tjänstemän vid provningsanstalten för att bli specialister på provning, utan de elever, som egentligen blott behöva ha sett provningarna ungefär på samma sätt som varje läkare bör ha sett på en kirurgisk operation. — Det begärs som bekant inte av alla våra läkare, att de själva skola ha opererat, men de få själva under övningarna se på, hur en operation går till. — Av elever, som endast skola ägna sig åt skeppsbyggeri och fartygsskötsel, begäres ingalunda, att de alla skola vara specialister på provning. Den övning, de i sådant avseende behöva, kan bibringas en normalt stor avdelning på 14 dagar. Alltså behöver denna ränna under högst 14 dagar av en undervisningstid på ett år tagas i anspråk för undervisningsändamål i den meningen att det då gäller demonstrationer för de elever, som inte ämna ägna sig åt specialutbildning som skeppsprovare. Jag tror således, herr Forssell, att inte heller på denna punkt är det möjligt att påvisa några brister av avgörande betydelse i utredningen. Det problemet är genomtänkt.

De där »poetiska» skälen har biskop Bergqvist redan berört. Jag vet aldrig någonsin, att utredningsmännen ha åberopat, och jag tror inte det finnes utsagt i Kungl. Maj:ts proposition — jag har inte kunnat upptäcka det — att t. ex. den salta luften i Göteborg, som gör koppartaken där så vackert gröna, skulle vara av betydelse för dem, som där ämna utbilda sig till skeppsbyggare, utan det är den omständigheten, att avdelningens lärare av olika slag i Göteborg få tillfälle att bekvämt och billigt komma på nära håll i kontakt med de problem, som för varvsindustrien äro aktuella. Det är det krasst prosaiska skäl, som har någon betydelse. Jag vet inte av att det skulle finnas någon som helst anledning att beteckna det som poetiskt.

När herr Forssell finner ett avgörande bevis mot detta förslag däri, att direktör Hammar har skickat sin son till utbildning här i Stockholm, så undrar jag, herr Forssell, om inte det kan finnas andra motiv för en sådan skilsmässa mellan hem och son än det, att man anser, att utbildningsmöjligheterna i hemstaden äro undermåliga. Det är kanske inte så värst nyttigt för en ung man att gå som kronprins på ett stort varv, när han skall ägna sig åt studier. Det är *en* möjlighet. Men jag tycker, att detta skäl är en smula olämpligt, och herr Forssell får väl ändå medge, att när doktor Hammar har hört till utredningsmännen och förordat denna lösning, när kommerskollegium, som sannolikt inte har någon antipati mot vare sig den ena eller den andra anstalten och således inte heller mot tekniska högskolan, har bestämt förordat detta, när det lärarekollegium, professor Forssell tillhör, förordat, att en provningsanstalt kommer till stånd och att man bibehåller skeppsbyggeriundervisning både i Stockholm och i Göteborg, då räcker inte den kritik, som herr Forssell här har levererat, till för att övertyga oss om att vi nu böra rösta emot statsutskottets förslag.

Till slut, herr talman, skall jag be att få säga, att den för mig viktigaste synpunkten på denna fråga är, att denna svävande fråga om chalmerska institutets organisation har ända sedan 1919 spärrat utvecklingen icke blott för institutet självt utan också för tekniska högskolan. Så länge denna fråga hålles svävande, så länge komma båda dessa anstalter för högre teknisk un-

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

dervisning att lida skada därav. Vem som helst som kommer och begär ökat anslag för än det ena, än det andra kommer alltid att mötas av den invändningen: vi veta inte, hur det skall ordnas. — Detta är efter min uppfattning huvudorsaken till att den högre tekniska undervisningen har varit satt på alltför snål kost från statsmakternas sida under de senare åren. Jag är övertygad om att med den raska utveckling, som tekniken nu genomgår, är det av utomordentlig vikt för vårt land, att vi på de områden, där vi ha naturliga förutsättningar för industriell utveckling, skola behålla försteget framför andra länder och därför böra sörja för att den högre tekniska undervisningen hålles uppe på en standard, som svarar emot teknikens egen utveckling. Jag tror inte, att man, sedan man en gång har löst detta problem, alltså klargjort frågan om organisationen för Chalmers tekniska institut och tekniska högskolan, gör klokt i att kasta frågan om den vidare utvecklingen av de båda anstalterna var för sig i en enda stor utredning, som nödvändigtvis tar mycket lång tid, så lång tid, att utredningens resultat är omodernt, innan det kan hinna genomföras. Som exempel skall jag erinra om att jag i dagarna har fått en utredning verkställd av en kommitté inom teknologföreningen angående omläggning av undervisningen i kemi vid tekniska högskolan i Stockholm. Denna kommitté har arbetat i litet mer än två år och blev färdig nu i mars. Den har föreslagit, att man i stället för nuvarande sex professorer där skall ha nio professorer och en laborator, den har vidare gjort upp undervisningsprogram, i någon mån kanske timplaner men i varje fall icke gjort någon som helst undersökning angående behövligen byggnader, ökade anslag till materiel och dylikt. När således bara denna detalj av problemet kräver två år och utredningen ändå inte blivit fullständig, då, herr Forssell, tror jag, att det är orimligt att, som man nu på sina håll synes önska, lägga hela problemet på en gång i stöpsleven. Jag tror, att det är lyckligast, om de båda högskolorna komma med sina krav graderade efter angelägenhet år efter år, varvid statsmakterna lösa problemet styckevis. Därvid har man tillfälle att taga hänsyn till om den personalbesättning, som finnes på det ena eller det andra hållet, har förutsättningar att verkligen göra anslagen fruktbarande. Jag tror, att det skulle kunna vara av intresse att framdraga även andra synpunkter på detta problem, men det ligger något utanför vad vi nu hålla på med.

Herr talman! Jag tvekar inte om att förorda bifall till statsutskottets förslag. Jag gör det i den bestämda övertygelsen, att man därmed tillfredsställer ett viktigt och befogat önskemål hos vår industri och gagnar vår högskoleundervisning.

Herr Forssell: Herr talman! Denna fråga borde egentligen redan vara avgjord genom de två sista ärade talarnas inlägg. De ha nämligen på ett erkännansvärt sätt gått med på att här är det ett principbeslut, som skall fattas, och det året innan den av Kungl. Maj:t utlovade utredningen ligger på riksdagens bord. Kan man verkligen finna sig i att på det sättet direkt föregripa den blivande utredningen, när både utskottets representant och kommitterades representant erkänna detta, med vissa utvecklingar åt olika håll? Här begär utskottet, att kammaren skall fatta principbeslut i ett ärende, vars utredning kommer att föreligga vid nästa riksdag! Det var detta jag vågade påstå i mitt föregående anförande, och jag är tacksam för att de följande talarna ha bekräftat detta påstående och att jag således inte har blivit illa behandlad för att jag har vågat komma med en sådan direkt förolämpning emot förslagsställarna. Ty jag anser det vara någonting fullkomligt häpnadsväckande att nu fatta principbeslut i denna fråga, som inte, som herr Björnsson säger,

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

rör sig om $1\frac{1}{4}$ eller $1\frac{1}{2}$ miljoner, utan som gäller hela utbyggnaden för Chalmers tekniska institut, och där komma vi upp till 10-talet miljoner.

När det säges, att enhälligheten är så fullständig och att ingen har sagt någonting emot detta förslag, vill jag dessutom påpeka, att tekniska högskolan har på det allra kraftigaste framhållit, att utredningsmännens siffror äro omätligt för låga. Kostnaderna för anläggningen ha räknats alldeles för lågt, och kostnaden för driften är också alldeles för lågt beräknad. Skall staten taga på sig att för framtiden hålla två tekniska högskolor, som båda två skola vara av hög standard, så komma de fortsatta utgifterna att bli utomordentliga, och nyttan av att ha två högskolor, som bedriva forskningsverksamhet, kommer inte att motsvara fördubblingen av kostnaderna. Det råder således visst inte någon sorts enhällighet i principerna utan det har tvärtom uttalats utomordentligt starka varningar från tekniska högskolan. Jag kan därvid inte underlåta att påpeka, att vi bara fått tiden från den 2 december till den 1 februari för att yttra oss om detta stora förslag. Det har för oss varit fullständigt omöjligt att komplettera utredningarna, utan vi ha fått lov att säga ifrån, att med ofullständig utredning av problemet måste vi skicka ärendet över till Kungl. Maj:t. Det föreligger således inte alls tillstymmelsen till en korrekt utredning, utan utskottet begär, att riksdagen skall fatta principbeslut utan att klara fakta föreligga, utan att riksdagen får en aning om vad detta kommer att kosta. Detta är orimligt.

Vidare försökte herr Björnsson att i vissa avseenden motsäga, vad jag framlagt här. När herr Björnsson talade om förhållandena i Berlin, hade herr Björnsson i någon mån missuppfattat situationen. Det är inte så, att vid högskolan i Berlin har för de studerandes undervisning skeppsbyggnadsrännan kunnat utnyttjas, utan det är för doktorsarbetet, som denna kunnat tagas i bruk, och det är någonting helt annat. Den undervisning, som vi nu bedriva vid skeppsbyggnadsrännan häruppe vid tekniska högskolan, där de studerande få tillfälle att laborera och lära sig hur det hela går till, den bedrivs alls icke vid högskolan i Berlin, därför att man där inte har någon liten ränna utan bara har den stora skeppsbyggnadsrännan. Det kommer således åtminstone endast med utomordentlig svårighet att kunna ske någon undervisning av den art, som nu bedrivs vid tekniska högskolan, i Göteborg, om detta förslag går igenom. Hindret i Berlin har inte varit bristande tid utan helt enkelt, att det är opraktiskt, det går inte att ordna förhållandena så att man får valuta för de kostnader, som med nödvändighet krävas för att sådana studier skulle kunna bedrivas vid en stor skeppsbyggnadsränna.

Såväl herr Bergqvist som herr Björnsson erkände, att det här är fråga om principbesluten med ty åtföljande framtida och outredda kostnader. Likväl försökte herr Björnsson göra gällande, att här skulle råda brådska i fråga om beslutet om skeppsbyggeri vid Chalmers. Han anförde såsom skäl därför, att skeppsvarven så snart som möjligt skulle vilja ha den stora rännan. Olägenheten för skeppsvarven av att nu behöva vända sig till utlandet är inte alls den, som herr Björnsson påstår. De ifrågavarande proven ske inte vid varven i utlandet utan vid speciella provningsanstalter, som utföra proven precis på samma sätt som statens provningsanstalt här utför prov på uppdrag. Det skulle vara en oerhörd beskyllning från herr Björnsson, om han skulle vilja söka göra troligt, att personalen eller någon annan vid en sådan skeppsprovninganstalt skulle förråda för någon annan de konstruktioner eller andra saker, som någon begärt att få ett prov på. Farhågan, att vår varvsindustris speciella hemligheter skulle bli förrådda, därför att det skedde prov vid en sådan provningsanstalt utomlands, är fullkomligt obefogad och i alla avseenden olämplig att ens framställa. Det vore precis detsamma som om man

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

om vår provningsanstalt sade, att om en utlänning låtit företaga en utredning där, skulle resultatet meddelas av anstalten till våra industrier. Det är någonting fullständigt otänkbart.

Det är just för att så snart som möjligt kunna få en sådan skeppsprovningsanstalt som jag har väckt min motion, men när den inte har blivit biträdd av utskottet, anser jag inte lönt att yrka bifall till den. Det är därför jag har avstått från att yrka bifall till min motion. Eljest ligger saken så till, att gör man en fristående skeppsprovningsanstalt utan att kombinera den med skeppsbyggeriavdelning, får man i varje fall skeppsprovningsanstalten billigare än om man kombinerar den med undervisningsanstalten. Pengar sparar man alltså i varje fall. Och när herr Björnsson säger, att ingen föreslagit slopande av skeppsbyggeriavdelningen vid Chalmers tekniska institut, så får jag påpeka, att det är just vad tekniska högskolan gjort. Den har sagt ifrån, att skall denna avdelning slopas på ettdera hållet, bör den slopas vid Chalmers tekniska institut, ty så kostar det minst. Vi ha redan utrustningen, och vi kunna därför sköta saken utan extra kostnader. Och när herr Björnsson säger, att det skulle fattas viss utrustning vid vår institution, så är det klart, att en institution alltid har önskemål, men man har dock för närvarande icke någon direkt olägenhet av att sakna den omtalade främskinen, ty man har på lager 85 stycken fartygsmodeller av olika slag att använda vid undervisningen. Den utrustning, som behöves för undervisningen, finnes således, och bristen är obetydlig.

Hur man än ordnar denna sak, blir således den billigaste och mest effektiva lösningen att bibehålla skeppsbyggerifackavdelningen vid tekniska högskolan i Stockholm och inrätta en fullt fristående skeppsprovningsanstalt för industriens och marinens m. fl. behov. Någon sorts påskyndande av ärendets utveckling genom att gå just efter den linje, som här föreligger, är således inte möjlig, tvärtom hade den linje, jag har föreslagit, varit den, som snabbast fört industrien till dess mål. Och jag har påpekat, att med det föreliggande förslaget torde åtminstone den industri, som inte har sin egen verkstad alldeles intill denna skeppsprovningsanstalt, få vänta ganska länge, innan man kan ge sig på att göra några undersökningar vid denna skeppsprovningsanstalt, detta på grund av lokalernas otillräcklighet och bristfällighet i det avseendet.

Jag yrkade nyss, herr talman, återremiss. Jag har emellertid efter upplysningar, som jag fått från sakkunnigt håll, funnit, att detta är ett olämpligt yrkande i föreliggande situation. Jag skall därför be att få återtaga det yrkandet och i stället yrka avslag på utskottets hemställan.

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 8 e. m.

Herr **Rahmn**: Herr talman! Bland de många överord, som den siste ärade talaren använde i sitt sista anförande, antecknade jag bland annat, att i denna fråga föreligger inte en tillstymmelse till utredning. Detta är den tredje volymen, som de utredande myndigheterna ha slutfört, och det lär finnas ytterligare en fjärde minst lika stor!

Jag skall inte fortsätta att bemöta de överord, som herr Forssell använt här i dag, utan hålla mig till en framställning av den art, som inte brukar få karaktären av överord, nämligen den skriftliga. När man skriver ned en sak, brukar man mera noga överväga sina formuleringar.

Jag vill då taga fasta på vad herr Forssell skrivit på andra sidan i sin motion, där det låter på följande sätt: »Rekryteringen av lärarpersonalen vid

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

denna fackavdelning skulle nödvändigtvis ske efter högskolemässiga krav, om arbetet skulle kunna bedrivas på avsett sätt. Detta kräver för denna fackavdelning nya bestämmelser om lärarkompetens, ty Chalmerska institutets kompetenskrav vid professorstillsättning äro enligt gällande statuter icke högskolemässiga.» Jag undrar verkligen, om herr Forssell har tänkt på konsekvenserna av detta sitt resonemang. Jag har framför mig statuterna för Chalmers tekniska institut och statuterna för tekniska högskolan. De statuter, som gälla vid Chalmers tekniska institut för närvarande, äro precis desamma som gällde vid tekniska högskolan åren 1901—1921. Men herr Forssell är väl inte villig att draga konsekvenserna av sitt yttrande och påstå, att de professorer, som utnämndes under perioden 1901—1921, inte blivit utsedda efter högskolemässiga grunder? Jag vågar påpeka, att professor Forssell utsågs 1913 till professor vid tekniska högskolan. Men det vare mig fjärran att på något sätt tolka hans utredning på det sättet, att det inte skulle ha förelegat full professorskompetens den gången.

Herr Forssell binder framför allt sitt resonemang vid att direktören doktor Hammar har en son, som studerar skeppsbyggeri här i Stockholm. Ja, då får jag verkligen säga, att skall detta vara det starka argumentet, kan jag inte heller finna det på något sätt stärka herr Forssells position i detta sammanhang. Det kan visst tänkas, att de, som vilja studera skeppsbyggeri, för närvarande föredraga Stockholm framför Göteborg. Men jag skall dessutom be herr Forssell erinra sig, vad 1929 och 1934 års sakkunniga säga beträffande elevtillströmningen till tekniska högskolan och Chalmers tekniska institut. Visserligen ha endast mellan 4 och 5 elever i de olika klasserna studerat skeppsbyggeri vid Chalmers, under det att det är fråga om siffrorna 16 och 18 i Stockholm. Men undersöker man, vilken utbildning våra mest framstående skeppsbyggnadsingenjörer fått här i landet, visar det sig, att av de 59 ingenjörer, som tjänstgöra vid våra varv, äro inte mindre än 46 utbildade vid Chalmers tekniska institut, under det att endast 13 äro utbildade vid tekniska högskolan. Då frågar man sig: vart ha de andra tagit vägen? Ja, de ha kanske inte ansett sig skickade att fortsätta att arbeta inom skeppsbyggeriet, utan ha slagit sig på något annat med den mera allmänna tekniska utbildning, som de fått.

Vidare vill jag framhålla en sak, och det är, att när man söker in vid skeppsbyggnadsavdelningen vid Chalmers, kräves det nio månaders praktik inom skeppsbyggeriet. När man söker in vid tekniska högskolans avdelning för skeppsbyggeri, fordras ingen sådan praktik. När det sedan gäller de fortsatta studierna, fordras visserligen vid flyttning till tredje avdelningen vid tekniska högskolan, att eleverna skola ha tre månaders praktik, men när det gäller avgångsbetyg, kräves vid Chalmers 18 månaders skeppsbyggeripraktik, under det att det vid tekniska högskolan kräves endast 12. Det lär vara denna omständighet, som gör, att det kanske inte är så lätt att komma in vid Chalmers som det är vid tekniska högskolan i detta fall. Detta är en synpunkt, som jag anser vara mycket viktig att taga fasta på i detta sammanhang.

Vidare vill jag en smula bemöta herr Forssells resonemang om att man inte kan använda den där rännan för både undervisning och industriellt ändamål. Jag vill då erinra om vad professorn i skeppsbyggeri vid Chalmers tekniska institut professor Lindblad säger. Han har mycket rik erfarenhet, framför allt ifrån ett universitet i Amerika, University of Michigan i Ann Arbor. Han har tjänstgjort där i 15 år. Där har man haft det ordnat just på det sätt, som propositionen föreslår, och det har utfallit synnerligen tillfredsställande, säger denne mycket erfarna lärare.

Vidare återopas i motionen, att i Trondheim har man tänkt sig en anordning

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

med två rännor för de olika ändamålen, dels för studerande, dels för industriella ändamål. Men erfarenheten visar, att åtminstone ännu har denna tanke inte genomförts. Det är kanhända av kostnadsskäl, som man där blir tvungen att nöja sig med en ränna. I Köpenhamn är det på tal, att en liknande ränna skall komma till stånd, men man skall därvid följa precis samma linjer som nu påtänkts beträffande Göteborg.

Jag vill till sist säga, att man väl ändå inte får glömma, och det har herr Björnsson också med rätta understrukt, att sådana myndigheter som kommerskollegium och Sveriges varvsindustriförening samt Sveriges industriförbund utan tvekan ansett, att det hela skall förläggas till Göteborg. Detta får man väl också lägga mycken vikt vid.

Jag kan inte underlåta, herr talman, att tycka, att den motion, som har kommit fram här, dock inte utförts — vad skall jag säga? — med det hänsynstagande till de faktiska uppgifter, som föreligga i de grundliga utredningarna, och när jag ganska noggrant läst igenom detta, har jag också kommit att läsa ett brev, som står på sidan 10 i motionen. Det är på tyska och ställt till professor Horn i Berlin-Charlottenburg. Visserligen gäller det en bagatell, och det är någonting, som man inte bör beröra i debatter i första kammaren, men rent språkligt sett tycker jag, att det har blivit en s. k. skönhetsfläck i riksdagens handlingar. Jag vill emellertid inte gå in på någon språklig kritik alls, men jag vill dock framhålla för herr Forssell, att på ett ställe står det så här: »Welche ungefährliche Dimensionen mag am besten eine Versuchsrinne an einer technischen Hochschule haben?» Där står alltså »welche ungefährliche Dimensionen», och det betyder »vilka ofarliga dimensioner». Så måste en tysk tolka det, men man gissar, att brevskrivarens avsikt varit att skriva »vilka ungefärliga dimensioner». Ofarligheten behöver man ju inte precis diskutera i detta sammanhang. Den kan möjligen komma på tal med anledning av uppgiften, att rännan lär vara fem meter djup, och då kanske man har anledning diskutera vissa faromoment.

Men jag skall, som sagt, inte inlåta mig på någon språklig kritik, utan jag vill bara säga, att jag fått det intrycket, att denna handling inte verkar så där fullt högskolemässig, som man skulle ha väntat på det hållet.

Jag skall, herr talman, be att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande punkterna a)—f) av utskottets i det nu ifrågavarande utlåtandet gjorda hemställan och särskilt angående punkten g) av samma hemställan.

På gjord proposition bifölls vad utskottet i punkterna a)—f) hemställt.

Sedermera gjorde herr talmannen enligt de i fråga om punkten g) förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i nämnda punkt hemställt samt vidare på avslag därå; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 83 punkten g), röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan.

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

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

Föredrogos ånyo 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; samt

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

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 88, i anledning av väckta motioner om järnvägsanläggning i Pite älvadal.

I två motioner, väckta den ena, nr 183, inom första kammaren av herr *C. J. Asplund* m. fl. och den andra, nr 530, inom andra kammaren av herr *J. Johansson* i Tväråselet m. fl., hade hemställts, 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 Korssträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält och med eventuell fortsättning till lämplig punkt å Inlandsbanan.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att motionerna I: 183 och II: 530 ej måtte av riksdagen bifallas.

Reservation hade anförts av herrar *Carlsson* i Gävle, *Bergqvist*, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Larsson* i Varberg, *Anderson* i Råstock, *Jansson* i Falun och *Isacsson*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med anledning av motionerna I: 183 och II: 530, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning om anläggande av en transportled, järnväg eller landsväg från Älvsby eller möjligen Korssträsk järnvägsstation å norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält och eventuellt med fortsättning till lämplig punkt å Inlandsbanan.

Herr Asplund: Herr talman! I den motion, som här föreligger till avgörande, har yrkats, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville snarast låta verkställa utredning och, därest denna därtill giver anledning, för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en enklare järnväg från Älvsby eller möjligen Korssträsk järnvägsstation å norra stam-

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal. (Forts.)

banan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och med eventuell fortsättning till lämplig punkt å inlandsbanan.

Såväl i statsutskottets utlåtande som i det yttrande, som blivit infordrat från kungl. järnvägsstyrelsen, sättes i första rummet frågan om anläggande av en ny tvärbana i Pite älvadal; endast i andra hand talas om att draga banan till Lavers kopparmalmfält. Detta är ju att alldeles ställa motionens yrkande på huvudet. Meningen var att lösa det aktuella problemet att få ordentliga kommunikationer till detta kopparmalmfält, som ligger bäst till för leverans av kopparmalm till smältverket i Rönnskär, sedan malmtillgången i Boliden blivit mindre, men utskottet grundar sitt avslagsyrkande helt och hållet på frågan om hela tvärbanan. Järnvägsstyrelsen har också åberopat kostnaderna för hela tvärbanan såsom skäl för avslag å framställningen om utredning om en kortare väg.

Det behöves en enkel järnväg eller, jag skulle vilja säga, ett lastspår för att till rimliga kostnader få ut malmen från Lavers kopparmalmfält. Avståndet därifrån och till Korsträsk station vid stambanan är 32 km, medan den ifrågasatta tvärbanan skulle mäta ungefär 70 km i längd. Det behöves alltså icke gå på några 8 miljoner kronor att få detta enkla lastspår till Lavers kopparmalmfält — den befarade dryga kostnaden har ju varit närmaste anledningen till att man inte ville gå med på en utredning av denna sak.

Vid beräkningarna har man utgått ifrån, att godstrafiken på gruvbanan icke skulle uppgå till mer än 15,000 ton om året. Avsikten är att bryta en kvantitet av 150,000 ton malm per år, men denna malm skall anrikas mycket högt vid gruvorna, så att kvantiteten slig blir $\frac{1}{10}$ med en kopparhalt av 25 %. Järnvägsstyrelsen anser, att denna kvantitet är för ringa för att motivera byggandet av en järnväg, men därvid har man förbiset, att om ett lastspår anlägges, tryggas möjligheten för järnvägsstyrelsen att få frakta denna sligkvantitet icke blott de 32 km, som det här är fråga om att bygga, utan dessutom 187 km på stambanan via Bastuträsk till Skelleftehamn, där smältverket är beläget. Skulle man enligt det andra alternativet i stället för järnväg anlägga en landsväg, vilken bleve mycket dyrbar, då det ju gäller att frakta 45 ton malm per dag med lastbilar, vilkas tunga belastning kräver en stark vägunderbyggnad över den lerhaltiga terrängen, är det tämligen säkert, att när sligen en gång blivit lastad på bilarna, komme dessa att fortsätta ned till kusten, där sligen sedan skulle lastas på prämar och föras över till Rönnskärs smältverk, som har egen hamnanläggning och är väl försett med lossningsanordningar. Statens järnvägar skulle därvid gå förlustiga icke blott de frakter om 480,000 tonkilometer, som skulle erhållas på den planerade järnvägen, utan även de frakter om 2,805,000 tonkilometer, som representeras av den fortsatta sträckan på 187 km till Skelleftehamn. Dessutom skulle antagligen tillförseln av förnödenheter till gruvsamhället och kringliggande bygd ske i returfrakt med malm-bilarna. Sammanlagt skulle statens järnvägar i och med anläggningen av detta spår ensamt genom malmtrafiken tillföras en trafikmängd på $3\frac{1}{4}$ miljoner tonkilometer i stället för icke fullt $\frac{1}{2}$ miljon tonkm, som järnvägsstyrelsen felaktigt anger i sitt yttrande; det blir med andra ord sju gånger större fraktmängd än den, som man här tagit med i beräkningen. Då vidare godsmängden för de södergående tågen på stambanan är synnerligen liten, måste det stå klart för järnvägsstyrelsen, att avgifterna för alla dessa malmfrakter från Lavers gruvfält till Skelleftehamn så gott som helt och hållet kunde betraktas som en inkomst på den nybyggda bandelen. Det behöves ju inte kosta så mycket att koppla tre vagnar med vardera 15 ton slig till det godståg, som ändå dagligen skall gå efter stambanan söderut, och som till stor del består av tomma vagnar.

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)

Jag kan vidare nämna, att man vid noggrannare undersökningar genom längd- och tvärorter vid Lavers gruvfält ner till den djupaste nivån har konstaterat en malmfyndighet på $1\frac{1}{2}$ miljon ton. Detta skulle innebära, att man i tio år kunde bryta 150,000 ton och frakta 15,000 ton slig om året till smältverket vid Rönnskär. Men å den djupaste nivån, som sålunda är noggrant undersökt, har man konstaterat, att längden och bredden på malmfyndigheten äro helt och hållet oförminskade och att kopparhalten i genomsnitt är något högre än i de ovanför belägna delarna av fyndigheten. Det är därför anledning förmoda, att där finnas stora kvantiteter utöver beräknade $1\frac{1}{2}$ miljon ton. Nu är det så, att med de brytningsmetoder, som tillämpas där — det blir djupbrytning i etager från början — kan man, i händelse av prisstegring eller om tillförseln av koppar utifrån omöjliggöres, öka brytningen genom att skicka mera folk från Boliden till gruvorna och på så sätt få ut större kvantiteter koppar. De 15,000 ton anrikad malm, som normalt skulle levereras, innehålla ju 3,750 ton koppar, men det är ingenting som hindrar, att man bryter fyra etager på en gång, och därmed skulle man till avsevärd del kunna täcka vårt lands behov av koppar under den tid vi eventuellt vore avstängda från tillförsel utifrån. Det är således möjligheten att vid behov tillgodose vårt i mycket hög grad elektrifierade land med den nödiga koppartillgången, även om vi icke få någon koppar utifrån, som motiverar att man här anlägger ordentliga kommunikationer, ty det går icke att skaffa sig en lastbilpark, som skall kunna frakta upp till 180 ton slig per dag. Enbart detta motiverar således begäran om en utredning om möjligheten att bygga denna järnväg.

Nu har järnvägsstyrelsen sagt, att om Bolidens gruvaktiebolag vill bryta malm vid Lavers gruvfält, så får bolaget också självt bekosta banan dit. Det har bolaget fått göra beträffande Bolidens gruvfält, och det har även förekommit i andra fall. Så t. ex. byggdes vid Karlsviks järnverk i närheten av Luleå en järnväg på endast några kilometer, men det blev mycket dyra frakter, ty man måste betala särskilda lokomotivavgifter till S. J. endast för att få några järnvägsvagnar flyttade på bangården vid Karlsvik. När icke statens järnvägar själva äga bansträckan, där godset skall fraktas, kommer det alltid till en massa extra pålägg, vilket gör saken nästan omöjlig. Det är alltså sannolikt, att om det icke kan bli något järnvägsspår mellan Laver och Korsträsk, kommer malmen att fraktas med bilar till kusten och därifrån till Rönnskär. I returfrakt komma bilarna att medföra allt, som behövs för gruvdriften och för den arbetsstyrka på 400 å 500 man, som blir erforderlig vid gruvorna. Alla dessa frakter komma således att gå järnvägsstyrelsens näsa förbi.

Beträffande frågan om en tvärbana vill jag inskränka mig till att påpeka en omständighet, som talar för att även den saken borde få komma under utredning. Jag syftar då *icke* på den tvärbana, som järnvägsstyrelsen har förutsatt, utefter Pite älvdal, där man redan har goda vägar och regelbunden busstrafik. Några mera avsevärda godsquantiteter kan det icke bli fråga om att frakta där, ty trävarorna flottas i älven, som ligger där bredvid, och det framställes i stort sett icke annat än skogsprodukter. — Lavers malmfält ligger också på sidan om en sådan tvärbane-sträckning.

För flertalet av dem, som icke bo i övre Norrland, utgjorde ju motivet till inlandsbanans byggande, att man ville skapa en tryggad förbindelseled från södra och mellersta Sverige upp till Boden, om det i händelse av krig skulle bli avbrott på norra stambanan och tillförseln därigenom hämmas. Inlandsbanan lades emellertid långt in i landet och sträcktes upp mot Porjus och Gällivare förbi Jokkmokk; den skall ju bli färdig om ett år, och redan i höst bli en mängd arbetare vid banan arbetslösa, som antagligen ej skulle behöva förtidspensioneras, om fortsatt arbete kunde tillhandahållas dem genom den

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)
 ifrågasatta malmbanan. Banans längd från Moskosel till Bodens militärstation över Kåbdalis—Jokkmokk kommer att bli 392 km, medan en bana från Moskosel eller trakten närmast söder därom via Laver—Korsträsk skulle förkorta sträckan till Boden med icke mindre än 274 km till 118 km. Är det verkligen meningen, att inlandsbanan skall tjänstgöra som förbindelseled till Boden, i händelse stambanan blir satt ur funktion, bör ju möjligheten att fara den så gott som raka vägen Arvidsjaur—Boden i stället för att taga omvägen över Porjus—Gällivare utgöra tillräckligt skäl för att bygga dessa återstående 35 km från Laver till Moskosel.

I den reservation, som är fogad till statsutskottets utlåtande, har yrkats bifall till motionen med den förändringen, att utredningen skulle avse »anläggande av en transportled, 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». Här har man således lämnat öppet, huruvida det bör bli järnväg eller landsväg. Det förefaller därför som om en begäran om utredning av denna sak icke på något sätt behövde binda Kungl. Maj:t, utan att Kungl. Maj:t kan fatta det beslut, som befinnes vara bäst.

Jag ber att få yrka bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen.

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Statsutskottet har från kungl. järnvägsstyrelsen inhämtat yttrande över den av herr Asplund m. fl. väckta motionen. I sitt yttrande har järnvägsstyrelsen i viss mån presterat en utredning eller i varje fall avgivit ett utlåtande, som på det mest bestämda sätt avråder från bifall till herr Asplunds yrkande.

I järnvägsstyrelsens yttrande framhålles, att det vid 1916 och 1917 års riksdagar framlagda programmet för anläggande av tvärbanor mellan stambanan och inlandsbanan icke innefattade någon järnväg i Pite älvdal. Det då avgivna kommittébetänkandet kan således icke åberopas i detta sammanhang. Järnvägsstyrelsen påpekar, att det är tvenne väsentligt skilda uppgifter, som det här gäller att lösa, nämligen dels att åstadkomma lämpliga kommunikationer i Piteälvens dalgång och dels att bereda möjlighet till uttransport från Laver av viss där bruten kvantitet kopparmalm. Beträffande dessa malmtransporter har, som herr Asplund nyss refererade, järnvägsstyrelsen påpekat, att transportmängden kan beräknas till 15,000 ton per år, således i genomsnitt 50 ton per dag, vilket uppenbarligen icke kan anses tillräckligt för att motivera en järnväg mellan Laver och stambanan som ett fristående kommunikationsföretag, då det endast motsvarar ett par tre vagnslaster per dag.

Järnvägsstyrelsen framhåller vidare, att det måste vara en på ägaren av berörda gruvfyndigheter helt ankommande angelägenhet att sörja för den förbättring i transportanordningarna, som kunde finnas erforderlig för exploaterandet av de befintliga malmförekomsterna. Så har, om jag blivit riktigt underrättad, skett vid Boliden, och järnvägsstyrelsen anser — som jag tycker med rätta — att i det avseendet bör initiativet utgå från bolaget självt. Riksdagen bör icke på enskilda motionärens framställning begära en utredning i ämnet och på så sätt föregripa bolagets planer i detta avseende.

Vad beträffar åter den andra, större och vidare synpunkten, nämligen en tvärbana i Piteälvens dalgång, framhåller järnvägsstyrelsen, att motortrafiken på landsväg undergått sådan utveckling, att det kan allvarligt ifrågasättas, huruvida befolkningen inom trafikområdet överhuvud taget skulle beredas någon fördel genom en järnväg. Järnvägsstyrelsen påpekar nämligen, att därest en järnväg skulle anläggas, måste järnvägsstyrelsen indraga vissa av sina busslinjer för att minska förlusten på järnvägsdriften, och därigenom

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvadal. (Forts.)

komme befolkningen att få sämre tidtabeller. Antalet lägenheter kommer att minska, vilket ju är förklarligt med hänsyn till den ytterst ringa godsmängden. Järnvägsstyrelsen framhåller därför i sitt yttrande, att en tvärbana skulle kunna komma att föranleda en försämring i stället för en förbättring i ortens nuvarande kommunikationsförhållanden.

I järnvägsstyrelsens yttrande framhålles vidare, att jägmästare och industriidkare i ärendet gjort uttalanden rörande banans betydelse för transport av timmer och massaved, och dessa uttalanden ge vid handen, att järnvägen icke heller ur näringslivets synpunkt skulle ha någon nämnvärd uppgift att fylla — jag förmodar av den anledningen, att det är flottlederna, som därvid anlitas i större utsträckning.

Sedan kommer järnvägsstyrelsen med en utredning om kostnaderna för anläggandet av en järnväg och uttalar, att dessa icke kunna uppskattas till lägre belopp än omkring 8 miljoner kronor. Trafikeringskostnaderna kunde beräknas till i runt tal 220,000 kronor per år. Då trafikinkomsterna måste väntas bli mycket obetydliga, uppskattar järnvägsstyrelsen den årliga nettoförlusten på själva driften till 170,000 kronor. Om man kapitaliserar detta efter en räntefot av 4 %, innebär det, att av de 8 miljonerna äro 4 miljoner omedelbart bortkastade. Man skulle således här inledas på ett företag, där man skulle investera åtskilliga miljoner kronor och som dessutom skulle åsamka staten årliga driftsförluster.

Järnvägsstyrelsen påpekar, att det synes vara ändamålsenligt att få till stånd bättre vägförhållanden för tillgodoseende av ortens kommunikationsbehov. Nu ha reservanterna upptagit detta sista av järnvägsstyrelsen påpekade förhållande rörande förbättring av vägkommunikationerna och i sin reservation bland de uppgifter, som utredningen skulle omfatta, ryckt in även frågan om en landsväg från Älvsby eller möjligen Korsträsk järnvägsstation vid norra stambanan, i första hand till Lavers kopparmalmfält, och eventuellt med fortsättning till lämplig punkt å inlandsbanan. Ja, i fråga om utredning om behovet av en landsväg torde det vara något alldeles nytt, att riksdagen skriver och begär, att Kungl. Maj:t skall sätta i gång en utredning om anläggandet av en dylik i en viss bygd. Sättet för behandlingen av vägfrågor är angivet i väglagen och i de instruktioner, som äro utfärdade för de administrativa myndigheterna på området — länsstyrelserna och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En utredning om anläggande av landsväg begäres hos länsstyrelsen i länet, som, om den finner, att utredningen bör sättas i gång, förordnar förrättningsman efter vägstyrelsens och vägstämman hörande, och sedan uppgöras planer och förslag. Är företaget av allmännyttig betydelse, få utredningskostnaderna inräknas i byggnadskostnaden, och på så sätt erhålla vederbörande statsbidrag även till utredningen. I fråga om kostnaderna för företagets utförande är det ju så, som vi alla veta, att grundprocenten för statsbidrag, som nu är 75, enligt Kungl. Maj:ts förslag kommer att höjas till 80, men därutöver äger ju Kungl. Maj:t, därest särskilda skäl föreligga, höja statsbidraget upp till 90 % och i vissa fall t. o. m. därutöver. Kommunikationsproblem, som gälla landsvägar, kunna således lösas genom de lokala myndigheterna, och riksdagen behöver icke skriva till Kungl. Maj:t i sådana frågor.

Dessutom vill jag framhålla, att en riksdagsskrivelse rörande tillkomsten av en landsväg i en viss bygd i vårt land skulle draga med sig konsekvenser, som vi inte nu kunna överblicka. Vart skulle det ta vägen, om detta förslag bifalles? Vid en kommande riksdag skulle motionärer från olika delar av landet begära, att det skall sättas i gång utredningar om tillkomsten av landsvägar än här och än där vid sidan av och över de organ, som skola handha så-

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)

väl utredningsväsen som utförande och underhåll av sådana företag. Det kan inte vara lämpligt, och de konsekvenserna, det skola vi ha klart för oss, måste beaktas.

Då således järnvägsstyrelsen har förklarat i sitt yttrande, att initiativet till byggande av det järnvägsspår, som skulle användas för transport av malm, bör tagas av gruvbolaget — i vilket för övrigt staten är intressent, om jag inte är felaktigt underrättad — och att det föreslagna järnvägsspåret genom bygden skulle bli ekonomiskt så ogynnsamt och inte förbättra utan, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasätter, snarare försämra kommunikationsväsendet i bygden, och då utredning om vägfrågan kan och bör upptagas av vederbörande ortsmyndigheter, så kan det inte finnas några skäl för riksdagen att begära en utredning. Jag vill tillägga, att yrkandet om avvisande om motionen inte innebär någon ovilja mot motionärens ivriga strävan att förbättra kommunikationsväsendet i de trakter, som han representerar, eller de övriga reservanternas strävanden i samma avseende, men det finns så starka sakliga skäl för bifall till statsutskottets avstyrkande hemställan, att jag finner mig, herr talman, böra yrka bifall till denna.

I detta anförande instämde herr *Walles*.

Herr Carlsson, Carl: Då jag har anslutit mig till reservanterna, ber jag att få säga några ord om motiven för denna min ståndpunkt.

Det är ju så, att malmfyndigheten vid Låver äges till hälften av Bolidens gruvaktiebolag och till hälften av staten. Gruvan ligger i obygderna långt borta från kommunikationslederna, och det är således mycket svårt att tillgodogöra sig fyndigheten. Man har nog därför enligt mitt förmenande anledning att fråga sig, om det ändå inte vore värt att göra en undersökning, om det skall byggas en järnväg dit upp eller eventuellt en landsväg. Det är nog alldeles riktigt, såsom den siste ärade talaren sade, att det uteslutande beror på ortsmyndigheterna, om det skall byggas en landsväg, men det kan föreligga särskilda förhållanden på grund av vilka ortsmyndigheterna inte ha något intresse av att anlägga en landsväg, men i det föreliggande fallet har det allmänna så mycket större anledning därtill för att få en utfartsväg för den malm, som finnes i fyndigheterna där uppe. Det skulle kunna hända, att man en vacker dag befinner sig i det läget, att malmen vid Boliden börjar tryta. Har man då inte vidtagit några förberedelser för att erhålla malm ifrån andra gruvor, skulle det lätt kunna inträffa, att hanteringen där uppe måste avstannas. Jag tror, att det är sådana synpunkter, som föranlett motionärerna att framföra sitt krav, vilket jag anser vara berättigat.

Jag vill bara tillägga, att en utredning av frågan väl inte betyder, att riksdagen sagt, att den vill bygga vare sig järnväg eller landsväg, utan att den vill se, hur saken ställer sig i det stora hela. Att järnvägsstyrelsen har räknat på det sätt den gjort, finner jag vara naturligt; det har varit dess skyldighet. Men de andra parterna, som äro ekonomiskt intresserade av detta företag, böra kunna få en allsidig utredning utförd av frågan huruvida det bör anläggas antingen en järnväg eller en landsväg eller om fyndigheterna där uppe överhuvud taget äro så rika, att det lönar sig att exploatera dem.

Jag tycker, att alla dessa frågor skulle kunna inbegripas i utredningen, och såsom jag ser saken, kan ett bifall till reservanternas förslag inte innebära någon som helst risk, ty i detta fall kan man inte säga, att riksdagen därigenom skulle säga A och alltså vara tvungen att även säga B, utan riksdagen har bara begärt att få se, om det finns möjlighet att där åstadkomma kommunikationsmedel av ena eller andra slaget. Skulle det ställa sig för dyrbart och

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)
inte vara värt det offer, som fordras, ja, då anser jag, att man i varje fall har gjort sin skyldighet. Det är detta reservanternas ha velat uppnå genom sitt förslag, till vilket jag ber att få yrka bifall.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Jag måste säga ett par ord, därför att jag kommer att rösta med reservanternas av de skäl, som den föregående ärade talaren nu sist framhöll.

Saken ligger till på det sättet, som var och en ser, att jag står antecknad som deltagare i det beslut, som utskottets majoritet omfattar. Men förhållandet var det, att jag inte deltog i den votering, som ägde rum i utskottet, därför att jag då inte var riktigt säker på, vilken sida jag borde ansluta mig till. Den, som gör på det viset, råkar emellertid alltid ut för fataliteten att bli räknad till utskottets majoritet. Det innebär, att var och en, som vill skydda sig mot något sådant, måste reservera sig och väl under sådana omständigheter reservera sig blankt.

Nu måste jag så att säga för renlighetens skull säga ifrån, hur saken ligger till, och att jag efter att ytterligare ha tänkt på dessa ting kommer att sälla mig till reservanternas.

Herr Asplund: Herr J. B. Johansson talade om att järnvägsstyrelsen verkställt en utredning, som klart och tydligt visade, att den ifrågasatta järnvägen skulle kosta 8 miljoner kronor. Järnvägsstyrelsen har yttrat sig om det, som det endast *eventuellt* var fråga om att utreda, nämligen en tvärbana till inlandsbanan, och denna tvärbana har den kommitté, som för tio år sedan tillstattes av Pite- och Älvsbybor, tänkt sig dragen utefter Piteälvens strand upp emot Kåbdalis, en sträcka på över 7 mil. Det kan mycket väl hända, att järnvägsstyrelsen har rätt, då den framkastar siffran 8 miljoner i kostnader för denna bana; det vill jag inte alls bestrida. Men det gäller inte den saken här, utan nu är det fråga om ett 32 kilometer långt järnvägsspår till Lavers gruvfält ifrån Korsträsk. Om på denna fraktas tre vagnar à 15 ton slig per dag, kunna trafikeringskostnaderna sannerligen inte gå till 220,000 kronor om året såsom järnvägsstyrelsen antyder. Det är fråga om att bygga ett längre lastspår. Det behövs intet mötesspår på vägen, ty det går mycket väl an att låta tåget vända i Korsträsk igen; det erfordras ju inte mer än ett tåg om dagen, ja, inte mera än ett i veckan vid normal drift om man räknar med 300 ton slig per tåg.

Vad som gör en järnvägsförbindelse så nödvändig är, att de vägar, som finnas till de ifrågavarande byarna, inte tåla en så tung trafik, som en malmtransport på lastbilar skulle utgöra. De tåla inte heller några större transporter av virke och timmer, som på många håll skulle behöva fraktas ned, men som jag inte här nämnt om. Lastspåret skulle för övrigt inte gå utefter flottledens strand utan emellan de stora flottlederna, varigenom det skulle bli till större nytta för de skogbärande trakter, som det går igenom. På järnvägen kan föras en mängd massaved ned till Piteå, där den stora, Munksunds A.-B. tillhöriga sulfatfabriken ligger.

I följande framlades inför riksdagen ett förslag till överenskommelse mellan staten och Bolidens gruvaktiebolag, som gick ut på att Bolidens gruvaktiebolag skulle fondera åtskilliga miljoner kronor till framtida ersättning åt dem, som slagit sig ned i Boliden och på andra platser där uppe, i förlitande på att gruvdriften skulle bli långvarig. Vidare överenskoms det, att om Bolidens fyndigheterna, sedan guldmalmen tagit slut, inte skulle bli föremål för någon större drift, skulle staten och bolaget samarbeta för att exploatera de malmfyndigheter på andra håll i norra Västerbotten, vilkas malm kunde vara läm-

Ang. järnvägsanläggning i Pite älvdal. (Forts.)

pad att förädlas vid Rönnskär. Det är nämligen så, att så gott som alla fyndigheter där uppe ägas antingen av staten eller av Boliden eller av båda gemensamt. I de fall, där fyndigheterna legat på enskild jord, har bolaget i allmänhet köpt jordägarandelen, där bolaget har mutats in på kronojord har kronan som jordägare hälften, och där kronan mutats in på enskild jord, har bolaget förvärvat den enskilde jordägarens andel. Staten har träffat en överenskommelse med Boliden att medverka till utnyttjandet av andra fyndigheter där uppe. Den fyndighet, som i första hand ansetts lämplig för regelmässig gruvdrift, är Lavers gruvfält. Man har redan utfört de huvudsakliga förberedande arbetena för upptagande av drift där, och denna kan sättas i gång, så fort kommunikationerna blivit ordnade. Det är inte så, att motionärerna handlat alldeles på eget bevåg, utan vi ha hört oss för med bolaget om vilka möjligheter det finns för gruvdrift o. s. v. Man kan alltså inte komma och säga, att motionärerna sprungit i ogjort väder.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Carlsson i Gävle m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övertygelse ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 88, röstar
Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Carlsson i Gävle m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

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

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

Ja — 56;

Nej — 55.

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

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts *Ang. omläggning av automobilbesiktning*sväsendet m. m. jämte i ämnet väckta motioner. *mobilbesiktning*
sväsendet
m. m.

I en till riksdagen avlåten, den 3 januari 1936 dagtecknad proposition, nr 30, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av stats-

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
radsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, anhållit om riksdagens yttrande över ett av departementschefen framlagt förslag till omläggning av automobilbesiktningstväsendet 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

dels en inom första kammaren av herrar *E. Jonsson* och *N. Gabrielsson* väckt motion, nr 300, vari hemställts, att antalet besiktningmän i Västerbottens län vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition måtte bibehållas vid nuvarande 4 och att totala antalet besiktningmän måtte bestämmas i förhållande därtill;

dels en inom första kammaren av herr *A. Nylander* m. fl. väckt motion, nr 301, och en därmed likalydande, av herr *E. Hagberg* i Malmö m. fl. inom andra kammaren väckt motion, nr 626, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte beträffande Kungl. Maj:ts proposition nr 30 angående viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet besluta ändring i de avseenden, som i motionerna angivits;

dels en inom första kammaren av herr *A. Nylander* väckt motion, nr 302, vari hemställts, att riksdagen måtte i sitt yttrande över samma proposition nr 30 uttala sig i enlighet med de förslag, som i motionen angivits;

dels ock en inom andra kammaren av herr *A. Gustafsson* i Lekåsa m. fl. väckt motion, nr 427, vari hemställts, att riksdagen måtte i yttrande över sagda proposition nr 30 uttala sig för att kostnaderna för omläggningen av automobilbesiktningstväsendet måtte bestridas av vanliga skattemedel och icke av från motortrafiken härflytande inkomster.

Utskottet hade i det nu ifrågakommande utlåtandet hemställt,

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å motionen II: 427, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla vad förut i utlåtandet blivit anfört rörande det framlagda förslaget till omläggning av automobilbesiktningstväsendet;

b) att motionerna I: 300, 301 och 302 samt II: 626 måtte anses besvarade med vad utskottet förut anfört.

I motiveringen hade utskottet bland annat gjort vissa uttalanden angående s. k. flygande besiktningar, angående periodisk efterbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik samt angående bilbesiktningsmännens inkomster och om ersättning till sådana besiktningmän för egen automobil.

I förstnämnda hänseende hade utskottet bland annat anfört, att det syntes utskottet lämpligt, att statspoliskåren vid sin trafikkontroll ute på vägarna erhöle behörighet att jämsides med uppsikten över motorfordonens framförande, förarnas nykterhet och formella behörighet o. s. v. även öva viss tillsyn över själva motorfordonen.

Beträffande denna del av utskottets motivering hade reservation avgivits av herrar *Strindlund*, *Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxång, vilka ansett, att utskottets yttrande i denna del 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.»

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)

Rörande frågan om periodisk efterbesiktning av fordon i yrkesmässig trafik hade utskottet bland annat yttrat:

»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 behöflig. 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 utesfär 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.»

Angående berörda del av motiveringen hade reservation anmälts av, utom annan, herrar *Nylander, Strindlund, Svensson* i Grönvik och *Olsson* i Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande i denna del bort hava följande lydelse:

»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.»

Beträffande frågan om bilbesiktningmännens inkomster och om ersättning till sådana besiktningmän för egen automobil hade utskottet anfört bland annat följande:

»Med avseende å *bilbesiktningmännens inkomster* må erinras, att besiktningssman för närvarande äger behålla sin uppbörd oavkortad upp till 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 departements-

Ang. omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
chefens 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 besiktningsmännen förfoga över *egen automobil*. I sådant syfte vill utskottet tillstyrka att till besiktningsman, som håller sig med egen automobil, må utgå ett årligt bidrag med förslagsvis högst 1,200 kronor.»

Härom hade reservation anförts av herrar *Olof Olsson, Bäcklund, Andersson* i Prästbol och *Norling*, vilka ansett, att utskottets yttrande i dessa delar 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.»

Herr Nylander: Herr talman! I det föreliggande ärendet har en del av kammarens ledamöter, däribland jag, avgivit motioner berörande olika punkter i den framlagda propositionen. Jag kan med tillfredsställelse konstatera, att utskottet i åtskilliga avseenden har tagit hänsyn till de motiveringar, som i motionerna ha framställts för en annan ordning i vissa avseenden än den, som föreslagits i propositionen. Jag kan fördenskull i stort sett inskränka mig till att nu beröra endast ett par punkter.

I första hand vill jag uppehålla mig vid frågan om den s. k. periodiska efterbesiktningen. Det förhåller sig så, att för alla lastbilar, liksom även personbilar, i yrkesmässig trafik för närvarande gäller den bestämmelsen, att bilarna skola uppvisas för besiktningsman inom ett år från föregående besiktning. Härigenom har man vunnit, att åtminstone varje bil, som går i yrkesmässig trafik, en gång om året blir föremål för en undersökning och i samband därmed, om så befinnes nödvändigt, en genomgripande reparation och tillsyn. Systemet med periodisk efterbesiktning har av departementschefen föreslagits skola avskaffas och ersättas med en väsentligt ökad s. k. flygande besiktning, vilket innebär, att bilbesiktningsmännen skola i stort sett genom stickprov utefter landsvägarna nå det stora flertalet av de lastbilar, som användas i yrkesmässig trafik och därigenom få tillfälle att utföra den tekniska undersökning av bilarna, som hittills verkställts vid efterbesiktningarna. Man kan ha vilken uppfattning man vill härom, men för den, som ingående sysslat med den här saken, torde det stå ganska klart, att det blir omöjligt att, hur tätt man än så att säga knyter nätet genom de s. k. flygande besiktningarna, komma åt alla lastbilar i yrkesmässig trafik, utan ett stort antal kommer aldrig att infångas, varför dessa bilar helt undgå inspektion. Under sådana omständigheter har jag och en del andra reservanter givit uttryck för den uppfattningen, att det för trafiksäkerheten vore av synnerligen stor betydelse, att de periodiska efterbesiktningarna bibehölls för lastautomobiler lika väl som för personautomobiler i yrkesmässig trafik. Nu kan man häremot invända, att majoriteten i utskottet också i viss mån tagit hänsyn till den fara, som kan uppstå genom att en hel del fordon aldrig bli föremål för någon undersökning. Utskottsmajoriteten säger på sid. 7: »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 finnas erforderliga.» Ja, här finns givetvis en möjlighet för Kungl. Maj:t att ordna upp denna sak. Jag hade önskat, att man ordnat upp den omedelbart.

Jag har för min del därvid tänkt mig den anordningen, att om det skulle visa sig, att vissa lastbilar i yrkesmässig trafik under ett års tid icke blivit

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

föremål för någon flygande besiktning, skulle det åligga bilbesiktningsmännen, som ju föra register över lastbilar i yrkesmässig trafik liksom över alla bilar i yrkesmässig trafik, att infordra de bilar, som inte blivit föremål för undersökning, till efterbesiktning eller eftersyn, som det numera kallas. På det sättet hade man kunnat få en garanti för att alla dessa lastbilar verkligen bli undersökta. Det kan hända, att det skrivsätt, som utskottsmajoriteten här använder, inte utsluter en sådan anordning, vilken för övrigt har förordats av statspolisintendenten, som haft anledning att yttra sig i denna fråga, och likaså av vägtrafikinspektören, som också haft detta ärende till föredragning.

Under sådana omständigheter vill jag, då jag här står såsom ensam reservant ifrån denna kammare, inte framställa något yrkande på denna punkt, i förhoppning att den formulering, som utskottets majoritet har använt, skall kunna så utnyttjas av Kungl. Maj:t, att det syfte jag haft kan vinnas.

En annan punkt, som jag vill något uppehålla mig vid, är den väsentliga inskränkningen av den nuvarande bilbesiktningsorganisationen. Den skall enligt Kungl. Maj:ts förslag nedskäras från de nuvarande 85 besiktningsmännen till 59 — en ganska avsevärd minskning. Vad kommer då detta att innebära? Jo, det leder till att det i en hel del län blir en sådan väsentlig minskning av antalet besiktningsmän, att besvärigheterna för de många, som skola besöka besiktningsmännen, komma att bli alltför stora. Det har givetvis varit omöjligt att under utskottets handläggning av detta ärende i detalj gå igenom varje län, vilket naturligtvis är nödvändigt, om man skall få en riktig uppfattning om det erforderliga antalet besiktningsmän. Men jag kan nämna, att den bild, som den kungl. propositionen ger av förhållandena i de olika länen efter organisationens genomförande, inte överensstämmer med verkligheten, vilket beror därpå, att man rent siffermässigt har räknat ut den totala uppbörd, som väntas föreligga i länen, och sedan helt enkelt dividerat denna siffra med antalet besiktningsmän, allt i den felaktiga tron, att det skall vara möjligt att på det sättet dela upp ett län i så lika delar, att arbetet verkligen faller någorlunda jämnt på de olika besiktningsmännen. Nu är emellertid länens geografiska struktur i åtskilliga fall helt olika, varför en närmare utredning säkerligen kommer att giva vid handen, att man av hänsyn till allmänheten inte lämpligen bör gå fram så schematiskt, som Kungl. Maj:t föreslagit. Utskottet har också på sätt och vis i sitt utlåtande givit uttryck åt en sådan uppfattning genom sitt uttalande, att frågan om organisationen skall underkastas förnyad prövning med ytterligare beaktande av de olägenheter, som de ifrågasatta indragningarna i olika avseenden kunna tänkas medföra. — Jag vill till dessa ord knyta den förhoppningen, att Kungl. Maj:t vid denna prövning måtte verkligen göra sådana ingående undersökningar, att allmänheten icke blir den part som blir lidande och besiktningsorganisationen bara får till uppgift att samla ihop stora mängder av penningmedel till statsverket för att täcka kostnaderna för den organisation, som avses i nästa ärende: statspolisen.

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

Herr Bäcklund: Herr talman! Kungl. Maj:t har genom proposition nr 30 velat inhämta riksdagens yttrande över det framlagda förslaget till omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m., och Kungl. Maj:t kommer sedan efter mottagande av riksdagens svar att företaga den slutliga prövningen av frågan. Gent emot den förste ärade talaren, herr Nylander, skulle det ju vara rätt mycket att säga, och när det gäller de saker, han berörde, står jag helt på statsutskottets linje, men jag anser, att det ligger närmare för någon av statsutskottets ledamöter, som icke är reservant, att bemöta hans yttranden, och om det skulle behövas, så kan jag ju återkomma. Jag går därför

Ang. omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
förbi herr Nylanders önskemål och synpunkter och yttrar mig över lönefrågan.

På sid. 8 i utskottets utlåtande finns en tabell över vad som hittills gällt i löneavseende, över Kungl. Maj:ts förslag och över utskottets förslag, sådant det till sist utformats. Detta förslag är fotat på 1934 års andelar, och man torde nu kunna räkna med avsevärt högre belopp. Ändå finna vi, att vilken kolumn man än vill följa här, kommer man till det slutresultatet, att bilbesiktningsmännen äro ganska bra betalda. Det finns då, enligt mitt sätt att se, ingen anledning att gå ifrån Kungl. Maj:ts förslag i detta fall och yrka på höjning. Emellertid har ju utskottet ändå gjort detta efter många sorger och besvärligheter. Det var så, att tredje och fjärde avdelningarna i statsutskottet fingo hand om den här frågan och tillsatte en särskild delegation. Jag trodde för min del, att överenskommelse slutligen blivit träffad, men när frågan kom inför statsutskottet in pleno, befanns det, att en hel del av dessa, som jag trodde voro eniga med hänsyn till vad som förekommit på tredje och fjärde avdelningarna, inte alls voro eniga, utan kommo med särskilda yrkanden och reservationer, t. o. m. sådana, som man inte hört talas om tidigare. Jag anser det icke vara riktigt att behandla speciellt lönefrågor på detta sätt. Det är naturligt, att var och en vill ha så stor lön som möjligt, och det vilja givetvis bilbesiktningsmännen också, men sedan en hel del myndigheter yttrat sig över de sakkunnigas förslag i lönefrågan, sägs det i den kungl. propositionen: »Beträffande de hörda myndigheternas inställning till de sakkunnigas förslag i nu förevarande hänseenden må här anföras. I fråga om själva det avlöningssystem, å vilket de sakkunnigas förslag bygger, hava invändningar framförts endast från länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Skaraborgs och Jämtlands län, vilka förordat ett avlöningssystem med fasta arvoden.» — De sakkunniga ha ju inte framställt detta förslag om fasta arvoden och inte Kungl. Maj:t eller utskottet heller, utan dessa förslag äro uppbyggda på de inkomster, som fås på själva bilbesiktningarna med vad därtill hörer. Emellertid har även överståthållarämbetet yttrat sig och uttalat, att ämbetet i likhet med de sakkunniga funnit besiktningsmännens nuvarande löneförmåner i stort sett väl höga samt att det torde vara en fördel, att de föreslagna grunderna kunde beräknas medföra en utjämning av besiktningsmännens inkomster. Även länsstyrelsen i Älvsborgs län har direkt uttalat, att den ansåge vissa jämkningar i nuvarande arvodesgrunder befogade, varjämte länsstyrelsen i Blekinge län funnit de föreslagna ändringarna i alla avseenden välgrundade. Jämväl länsstyrelsen i Hallands län har funnit de föreslagna arvodena för högt tilltagna samt därom anför, utom en hel del annat beträffande förhållandena i Stockholm m. m., följande, som står nederst på sid. 43 i propositionen: »Lägger man till nämnda utgifter för tjänstens upprätthållande den i betänkandet angivna kostnaden för självpensionering å 940 kronor, kommer man till ett utgiftsbelopp av omkring 4,000 kronor, vadan alltså skulle återstå en behållen inkomst för en besiktningsman i Stockholms län av omkring 11,400 kronor, motsvarande avlöningen för kansliråd i näst högsta löneklassen, obräknat den sistnämnde tillkommande dyrtidstillägg av för närvarande 840 kronor. En så hög inkomst för en automobilbesiktningsman står icke i rimligt förhållande till arten av hans arbetsuppgifter.»

Departementschefen har ju också försökt jämka på arvodesbeloppen, vilket även framgår av statsutskottets utlåtande. Jag tycker för min del, att de beloppen kunna vara skäligen, och efter vad jag kan förstå finns det ingen anledning att, som utskottet gjort här, förhöja dem rätt avsevärt. Det tilläggsarvode, som föreslås för länsbesiktningsman, ha vi, som undertecknat den tredje reservationen, funnit skäligt att gå med på, men de övriga förhöjningarna av

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

arvodena utöver Kungl. Maj:ts förslag, som utskottet här föreslår, ha vi varken funnit riktiga eller nödiga. Därför hemställes i omnämnda reservation, att den del av utskottsutlåtandet på sid. 8 och 9, som börjar med orden: »Med avseende å bilbesiktningsmännens inkomster» och slutar med orden »vid sin nuvarande inkomst», måtte utgå och att utskottets yttrande i denna del i stället skulle lyda: »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 för bilbesiktningsman.»

Jag ber, herr talman, att med detta uttalande få yrka bifall till den av herr Olof Olsson m. fl. vid betänkandet fogade reservationen.

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Herr talman! Det föreliggande utskottsutlåtandet skall ju utgöra ett svar till Kungl. Maj:t med yttrande över den proposition, som utlåtandet behandlar. Utskottet har ju här föreslagit en del jämkningar och ändringar i Kungl. Maj:ts förslag, och yttrandet får anses vara ganska uttömmande, men för min del har jag funnit, att det kan vara nödvändigt att ytterligare understryka en del synpunkter, som icke tillräckligt blivit framhållna i utskottsutlåtandet.

Jag vill då först tillåta mig att tala något om efterbesiktning av lastfordon. Det är visserligen så, att de flesta bilolyckor icke bero av materialfel, men det måste dock betraktas såsom en försämring, om kontrollen över lastvagnarna slopas. Efterbesiktningen tvingar lastbilsägaren att åtminstone en gång om året fullständigt genomgå sin vagn, vilket ur underhållssynpunkt är mycket viktigt, ej minst ur ekonomisk synpunkt. Ju större ett fel hinner bli, dess större kostnad drager dess avhjälpande. Lastbilsägarna själva erkänna villigt, att efterbesiktningen är dem till stor hjälp just därför att reparationskostnaderna aldrig bli så stora som de skulle bli, om vagnen finge gå, ända tills något ginge sönder.

Beträffande sedan statspolisens övertagande av all flygande besiktning kan man väl starkt ifrågasätta, huruvida statspolisen äger härför nödiga kvalifikationer. Sådan kunskap kan icke skapas på en månads lång kurs, ty teknisk underbyggnad får nog anses nödvändig härför. Dessutom fordras för att kunna verkställa bilbesiktning en fortlöpande erfarenhet. Då täta ombyten av statspolisens personal äga rum, kan sådan erfarenhet ej ernås. Det är visserligen föreslaget, att de polismän, som skola utföra dylik besiktning, skola genomgå en enmånadskurs för utbildning härutinnan, men det förefaller minst sagt otroligt, att en dylik utbildning skall kunna skänka en person sådan kunskap, att han på rak arm kan avgiva ett utlåtande om en bils beskaffenhet. Om kontrollanten emellertid ej besitter erforderlig sakkunskap, mister allmänheten förtroende för institutionen.

Den kriminalisering, som förslaget innebär, kan icke vara önskvärd. Med det nuvarande systemet bli besiktningsmannens anmärkningar betraktade mera såsom en upplysning och ha inga straffpåföljder, för såvitt icke förseelsen är av grövre natur, men enligt förslaget skulle varje anmärkning från statspolisens sida föranleda rapport med ty åtföljande efterbesiktning och åtal. Besiktningsmännen äro nog tacksamma för den hjälp, de kunna få av statspolisen, men därifrån och till att helt överlåta fordonskontrollen på dem är ett långt steg. Dessutom skulle allt det arbete, som nedlagts sedan 1930 års förordning möjliggjorde strängare kontroll från besiktningsmannens sida över fordonsbeståndet inom distriktet, helt spolieras, och detta anser jag vara till utomordentligt stor skada.

I avseende å besiktningsväsendets omorganisation innebär propositionens för-

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
slag, att en trafikbyrå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle bli chefsmyndighet för besiktningstväsendet i hela landet, och detta synes mig välbetänkt. Härigenom skulle vinnas, att de synpunkter, som anläggas vid besiktningen och som för närvarande äro olika inom olika län, skulle bliva enhetliga.

Den föreslagna indragningen av besiktningsmän synes mig däremot allt för kraftig. Antalet besiktningsmän måste anpassas efter det verkliga behovet icke allenast i förhållande till länets motorfordonsbestånd utan även till avstånden, i annat fall utsättes allmänheten för alltför stora olägenheter. Mottagningar å andra orter än stationsorten kunna icke råda bot härför. Utredningen i denna fråga synes mig vilseledande, då endast medeltalssiffror uträknats. Vad speciellt Kristianstads län beträffar, skulle enligt förslaget endast två besiktningsmän tillsättas. Enligt min erfarenhet kan allmänheten under inga förhållanden vara betjänt med en sådan anordning. Också hava bilhandlarna i länet kraftigt protesterat mot förslaget härutinnan.

De bärande principerna för besiktningstväsendets finansiering ha ända sedan 1923 varit, att det självt skulle bestrida sina kostnader. Anledningarna till omläggningen i detta hänseende torde vara två. Först och främst anmärkte riksdagens revisorer på att 1932 och 1933 medfört ett visst underskott. Detta berodde på depressionen; förut hade det varit överskott. Ifrågavarande underskott är dock redan täckt av det överskott, som 1934 och 1935 lämnade. Den andra anledningen torde vara, att man ville anskaffa pengar till utökning av statspolisen. Den mycket önskvärda utökningen av statspolisen synes emellertid kunna finansieras på annat sätt, särskilt med hänsyn till att verklig säkerhet bör förefinnas för att erforderliga medel härför inflyta.

Besiktningsmännen hava sedan 1924 levat i ett ständigt osäkerhetstillstånd. År 1923 fastställdes en beräkningsgrund, vilken 1927 och 1930 ändrades. Vid båda tillfällena sänktes besiktningsmännens inkomster avsevärt. År 1935 äro beräkningsgrunderna åter under revidering. Detta förfaringssätt skadar helt säkert kårens rekrytering samt gör det synnerligen svårt för den enskilda besiktningsmannen att ordna sin ekonomi. Det är visserligen utsagt i förordningen, att tillsättandet sker på fyra år, men under tiden 1 januari 1924—1 januari 1936 ha endast två fyraårsperioder förekommit. För övrigt har förordnandet skett på ett år i taget. Besiktningsmannen har ej heller tillförsäkrats någon pension. Dessutom måste framhållas det ansvar i tjänsteutövningen, som måste fordras av och påvåla varje besiktningsman. För att denna rakryggat skall kunna sköta sin tjänst, måste han hava det så pass ekonomiskt ställt, att han kan motstå varje påtryckningsförsök. Yrket är till sin natur ganska påfrestande såväl för nerver som fysik. Besiktningsmannen får själv svara för alla sina omkostnader. I propositionen anförda omkostnader äro alldeles för lågt upptagna. Kontorskostnaderna ligga i verkligheten snarare över än under 20 procent av uppburna avgifter. Av dessa omkostnader äro en del fasta och oberoende av arbetsfrekvensen. Hit höra kostnaderna för tjänsterum, telefon och expeditjonsbiträde. Avdrag för dylika kostnader borde därför få göras från bruttointäkten. I svensk författningssamling nr 549/1935 fastställdes nya beräkningsgrunder för justerare av mått och vikt. Jag kan omöjligt inse, varför bilbesiktningsmannen skall ha sämre ställning ekonomiskt sett än justeraren, så mycket mera som jag anser, att kompetensfordringarna för bilbesiktningsmannen måste vara strängare än för justeraren.

Vidare säges det i propositionen, att bilbesiktningsmannen icke behöver hålla sig med bil, men att han i alla fall bör ha mottagning på orter utanför stationsorten. Hur detta skall gå ihop, är ju rätt svårt att förstå, för övrigt anser jag, att bilbesiktningsmannen måste vara ett föredöme för den bilkörande allmänheten såväl vad beträffar körning som skötsel av automobil, och

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)
icke minst i sistnämnda avseendet anser jag det vara av vikt, att bilbesiktningssmannen har råd att hålla sig med egen automobil.

Ja, herr talman, jag anser, att det icke gärna kan vara ändamålsenligt, att de ändringar som i propositionen äro vidtagna i de sakkunnigas förslag skulle oförändrade läggas till grund för omorganisationen av bilbesiktningstväsendet, utan jag hoppas, att Kungl. Maj:t kommer att, när den slutliga utredningen skall verkställas, taga nödig hänsyn till dels vad utskottet framhållit och dels vad jag förmodar kommer att framhållas från olika representanter i riksdagen. Jag tillåter mig givetvis att härvid särskilt rekommendera vad jag nu tillåtit mig anföra.

Häri instämde herrar *Reuterskiöld, Elof Andersson, Jacob Hansson och Ehrnberg.*

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Jag vill till en början med anledning av den siste ärade talarens slutord, att han hoppades, att de sakkunnigas förslag inte oförändrat måtte läggas till grund för de blivande bestämmelserna, säga, att de sakkunnigas förslag är ju inte det, som statsutskottet föreslår. Det måtte föreligga något missförstånd från talarens sida, ty både Kungl. Maj:t och ännu mera statsutskottet ha gjort ändringar i de sakkunnigas förslag. När därför landshövding Nilsson bland annat talar om åtalsrätten, vill jag påpeka, att den saken är särskilt omnämnd i utskottets utlåtande. Jag skall strax återkomma till den punkten.

Jag vill, herr talman, säga, att detta yttrande, som begärts av Kungl. Maj:t, innehåller en hel del bestämmelser och synpunkter, om vilka man kan tvista. Den ene utskottsmedlemmen kan ha en synpunkt på en detalj, en annan en särskild uppfattning om en annan detalj, och det har gällt för statsutskottet här, som det så ofta i statsutskottet händer, när det finns många olika meningar, att vi ha måst försöka sammanjämka de olika uppfattningarna. Resultatet av statsutskottets behandling av den kungl. propositionen föreligger nu i detta utlåtande i form av ett sammanjämningsförslag på olika punkter. Att det likväl kommit fram reservationer, var ju i viss mån överraskande, men kanske kan förklaras med hänsyn till behandlingen inom utskottet.

Det har nu på olika punkter framställts vissa erinringar av olika talare. Den siste ärade talaren har ifrågasatt statspolisens lämplighet för den uppgift, som skulle påläggas den. Jag vill då säga, att, såsom det också framhållits i statsutskottets utlåtande, en mycket viktig uppgift, som statspolisen redan nu har, är att vaka över trafiksäkerheten på landsvägarna, kontrollera innehav av körkort, trafikhastighet o. s. v. Statsutskottet har nu liksom Kungl. Maj:t ansett, att det ligger ganska nära i linje med hela den tidigare verksamhet, som statspolisen haft beträffande trafiksäkerheten, att koppla in denna nya uppgift, som dock enligt utskottets uttalande blir så pass begränsad, att den i främsta rummet endast avser att kontrollera, som det på något ställe heter, bromsar och styrinrättningar. Jag kan inte anse annat än att detta kan vara till fördel.

Det har sagts av en föregående talare, att statspolisen inte är kompetent härför och att den kurs, som här föreslås, inte är tillräcklig för att ge statspoliserna denna utbildning. Jag vill säga, att det är ju inte fråga om att tillsätta professurer, utan det är fråga om motorkunskap och att kunna utöva teknisk uppsikt över bilarna, och den begränsade uppgiften att kontrollera bromsar och styrinrättningar borde kunna åläggas statspolisen, som ju i stor utsträckning är motoriserad och vilkens personal hämtas bland motorfolk såsom chaufförer, mekaniker och dylikt. Om dessa sedan få den påbyggnad i

Ang. omläggning av automobilbesiktningstvåendet m. m. (Forts.)

form av den kurs, som är avsedd, så är det min övertygelse, att de skola kunna fylla sin uppgift. Den mera ingående uppsikten av rent teknisk natur skall enligt statsutskottet alltjämt åvila besiktningmännen, och om statspolisens vid den flygande besiktningen upptäcker ett motorfordon, som inte är trafikdugligt, eller det eljest yppas misstanke om att brister förefinnas, skulle polisens åtgärd endast bli att förelägga fordonets innehavare att hänvända sig till besiktningssmannen för eftersyn. Och här kommer jag till åtalen. Det är tydligt utsagt i statsutskottets utlåtande, att över huvud bör den flygande besiktningen så ordnas, att åtal endast skall behöva följa i sådana undantagsfall, då mera allvarliga förseelser upptäckas, eller vid en mera allvarlig uraktlåtenhet att efterkomma tidigare givna förelägganden. Med dessa direktiv torde det inte vara att befara, att något slags åtalsraseri skall komma i fråga.

Skulle denna ordning med den flygande besiktningen och med borttagande av den periodiska efterbesiktningen icke visa sig fylla de krav, som böra uppställas i fråga om fordonens beskaffenhet, så förutsätter utskottet, som det tydligt står på sid. 7, att Kungl. Maj:t utfärdar de kompletterande bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga, och då hela detta betänkande endast utgör ett riksdagens yttrande, och då Kungl. Maj:t i administrativ ordning kan utfärda dessa reglementariska bestämmelser, så innebär detta uttalande en anvisning om att därest systemet efter borttagandet av den periodiska efterbesiktningen inte skulle hålla måttet, är det möjligt för Kungl. Maj:t att vidtaga ändringar.

Beträffande antalet bilbesiktningmän har Kungl. Maj:t föreslagit en minskning med 26 man, från 85 till 59, men samtidigt har Kungl. Maj:t föreslagit en utökning av antalet statspoliser med 67 man, eller från 203 till 270, och dessutom också föreslagit en ökning av statspolisens fordonsuppsättning från 64 till 82. Därutöver förutsattes det i propositionen, att statspolisens, för att vara till hjälp vid den flygande besiktningen, skall under sommarhalvåret, då automobiltrafiken är livligast, förstärkas med ett femtiotal polis-skoleelever. Det är sålunda en ingalunda obetydlig utbyggnad av statspolisorganisationen som närmast med anledning av dessa nya uppgifter föreslås. Det kan då icke anses ofogat att taga under omprövning en minskning av bilbesiktningmännen antal, och hela ärendet har för övrigt föregåtts av en utredning, varvid man också kommit till detta resultat. Jag har därför vid granskningen av detta ärende inte ansett mig kunna rikta någon erinran mot de av Kungl. Maj:t på denna punkt föreslagna åtgärderna. Ingen kan precis säga, vilket antal bilbesiktningmän som vi efter den nya omläggningen verkligen behöva. Kungl. Maj:t har kommit till den siffra, som anges i propositionen, nämligen 59, men Kungl. Maj:t har också i propositionen lämnat en möjlighet öppen att lämna ersättning till biträden, där så skulle visa sig erforderligt. Det är uppenbart, som jag nyss sade, att ingen kan på rak arm säga, hur stort antal bilbesiktningmän vi behöva, men när det nu här nyss pekades på att Kristianstads län skulle få nöja sig med endast två bilbesiktningmän, kan det i det sammanhanget erinras om, att automobilbesiktningssakkunniges ordförande har varit landshövdingen i Kronobergs län och att de sakkunniga ha föreslagit, att det i Kronobergs län endast skulle finnas en bilbesiktningssman. Jag vet nu inte, om det föreligger ett mer än dubbelt så stort behov av bilbesiktningssmän i Kristianstads län som i Kronobergs län. Jag har emellertid varit tveksam i fråga om antalet bilbesiktningssmän, och jag vågar inte intaga någon absolut bestämd ståndpunkt till frågan, huruvida detta antal är hållet i underkant eller icke, men utskottet har därvidlag gjort ett uttalande, varigenom det lämnats åt Kungl. Maj:t att taga även den frågan under förnyad omprövning, ifall det skulle befinnas vara lämpligt.

Ang. omläggning av automobilbesiktningstvsendet m. m. (Forts.)

Utskottet har vidare i fråga om lönerna gjort vissa justeringar uppåt i det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget. Kungl. Maj:t hade i anslutning till sakkunnigutredningen gjort vissa jämkningar. Utskottet har vid sin granskning av propositionen funnit, att den justering nedåt, som i propositionen ägt rum, vore väl kraftig, och det har framför allt funnit, att den föreslagna avlöningsformen verkade ojämnt. Utskottet har sålunda genom sina jämkningar uppåt syftat till att få en något jämnare avlöning för bilbesiktningmännen än den, som den kungl. propositionen innehåller, och jag skulle därför vilja hemställa, att kammaren även på den punkten ville följa utskottet.

Frågan, huruvida bilbesiktningmännen skulle behöva hålla egen automobil, var inte upptagen i den kungl. propositionen. Utskottet har vid sin granskning funnit det lämpligt, såsom också den siste ärade talaren påpekat, att någon ersättning beredd bilbesiktningmännen för hållandet av egen automobil, och det är därför som utskottet på sid. 9 har yttrat, »att till besiktningsman, som håller sig med egen automobil, må utgå ett årligt bidrag med förslagsvis högst 1,200 kronor». Detta kan således jämkas efter omständigheterna. Jag skall inte uppehålla mig vid den frågan längre utan, herr talman, jag slutar som jag började: man kan ha olika meningar om föreliggande utlåtande, men det är alldeles nödvändigt, ifall man skall komma till ett resultat, att man försöker sammanjämka dessa olika meningar. Detta har utskottet sökt göra och göra det så rättvist som möjligt. Utskottet har gått till mötes de i motioner framförda erinringarna, och det har ägnat detta ärende en mycket omsorgsfull prövning både genom överläggningar inom utskottet och genom förberedande föredragningar av särskilt inkallade sakkunniga på området.

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

I detta anförande instämde herr *Carlsson, Carl*, och herr *Wallen*.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Herr Bäcklund har redan berättat för kammaren, att detta ärende har förberetts på tredje och fjärde avdelningarna i statsutskottet. Det har därjämte berättats, och det konfirmerades ju på sätt och vis av herr J. B. Johansson, att man hållit på med ärendet i sex hela dagar. Man blev till sist så trött, att man inte orkade med det längre, och för att någon gång äntligen komma till ro, ingick man en kompromiss — herr J. B. Johansson kallade det för en sammanjämkning, och det må ju vara. Denna kompromiss bestod huvudsakligast i en omflyttning av siffror, som jag sedermera kommer till. Jag vill nämligen först som en liten dekorativ bakgrund framhålla ytterligare en sak. Det har så småningom utvecklats sig någonting, som man möjligen skulle kunna kalla för kompromissreligiositet. En kompromiss i statsutskottet har under tidernas lopp blivit ett heligt ting, som man inte får rubba. Är det någon, som sviker, betraktar man denne nästan som en man, som inte längre är vid sina sinnens fulla bruk. Det är denna kompromissreligiositetens ande, som svävat över beslutet i statsutskottet. Ty om herrarna äro litet bevandrade i, på vilka avdelningar de olika ledamöterna i statsutskottet sitta, och så titta efter, vilka som stå antecknade här såsom ansvariga för beslutet, så ska herrarna finna, att inte mindre än 18 stycken av de 24 ledamöterna tillhöra tredje och fjärde avdelningarna.

Efter detta skulle jag vilja, att vi allesammans gå till sid. 8 i utskottsutlåtandet, där en tabell återfinnes, som anger, hur sammanjämkningen har skett eller hur den justering tager sig ut, som herr J. B. Johansson talade om. Av tabellen finner man nämligen, att man för de olika grupperna har höjt Kungl.

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

Maj:ts förslag med 1,700 kronor, undantagandes för den lägsta gruppen, där man nöjt sig med 1,200 kronor. Och denna justering, sammanjämkning eller kompromiss, vad vi än må kalla den, består utslutande däri, att man har gått dem till mötes, som talat värst — och detta huvudsakligen när det gäller de här bilpengarna. Jag vill förresten om dessa bilpengar säga, att för den händelse man ansett, att exempelvis den sista gruppen på tabellen hade för lite inkomster — jag vill dock påpeka, att i de två sista grupperna måste det röra sig om bisysslor och att 4,000 kronor eller 5,000 kronor ju inte kan betraktas såsom någon dålig peng, när det gäller en bisyssla — och om man på något sätt velat jämna ut beloppen, kunde man ju exempelvis ha förklarat, att det inom dessa grupper inte är absolut nödvändigt, att vederbörande har egen bil. Kungl. Maj:t har denna uppfattning, och jag kan inte tänka mig, att den under alla omständigheter är tokig. Jag kan inte heller tänka mig, att det kan finnas anledning att höja summan med inte mindre än 30 procent, så som utskottet har gjort.

Om man förresten ser på tabellen i dess helhet, måste jag säga, att jag har svårt att förstå dem, som tycka, att det är av behovet påkallat att justera siffrorna uppåt, såsom herr J. B. Johansson menade. Kungl. Maj:ts förslag till inkomster åt vederbörande måste betraktas såsom ett verkligt gott förslag. Det är visserligen så, att vissa bilbesiktningmän ha suttit med generaldirektörslöner och att sådana inte komma i fråga enligt Kungl. Maj:ts förslag. Men i någon mån gäller det enligt utskottets förslag, där man mycket lätt kan byta ut »generaldirektör» mot »byrådirektör», ty det är byrådirektörslöner, som utskottet föreslår. Om man skulle jämföra våra bilbesiktningmän med befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka jag tycker äro jämförbara i viss mening, skulle man finna, att bilbesiktningmännen enligt utskottets förslag i allmänhet ha satts på en lönestandard, som ungefär överensstämmer med byråchefernas och väginspektörernas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag undrar verkligen, om herr J. B. Johansson tycker, att det är rimligt att man gör på det sättet. Tänker man nämligen det minsta efter vilka kvalifikationer, som man begär av dessa senare, och det arbete, som man kräver att de skola utföra, och om man något litet ser på vad de verkligen utföra, så tycker jag uppriktigt sagt, att jämförelsen verkar litet komisk. Ty vad är det man begär av bilbesiktningmännen? Det är inte några större färdigheter, om man får tro vad som står på sid. 6 i den kungl. propositionen. Det står där, att en bilbesiktningssman antingen bör ha avlagt examen vid teknisk läroanstalt eller ha sysslat med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest ha förvärvat ingående kannedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. Han skall vidare äga allmänt förtroende, och till sist skall han vara för allmänheten tillgänglig å stationsorten. Om man översätter detta till ett kortare språk, så betyder det, att han skall kunna köra bil, vara en hederlig karl och vara anträffbar — det är alltsammans.

Vi få 59 stycken bilbesiktningmän. Ska alla dessa ha bidrag till bil av staten, innebär detta den lilla nätta summan av 70,000 kronor. Bilbesiktning är naturligtvis mycket nyttig, och den behövs, men vad som inte behövs är, att vi ordna denna sak utan att tänka på, hur en verkligt rationell ekonomi bör ordnas.

Jag hemställer därför, herr talman, att få ansluta mig till herr Bäcklunds yrkande.

Herr Heiding: Herr talman! Antingen man nu vill kalla detta förslag för ett kompromissförslag eller ett sammanjämkningsförslag, kan jag för min

Ang. omläggning av automobilbesiktningväsendet m. m. (Forts.)
del inte gilla detsamma, åtminstone inte i en del punkter. Att minska antalet bilbesiktningmän så pass mycket som här har föreslagits, tror jag för min del inte kommer att medföra någon fördel. Jag tänker bara på hur det skulle ställa sig i Kalmar län, mitt hemlän, där det endast skulle bli två bilbesiktningmän. I detta avlånga län, till vilket dessutom Öland hör, skulle det vara mycket svårt att ordna besiktningen med endast två besiktningmän.

Nu framhålles det ju, att bilbesiktningssmannen ändå skall ha mottagningar utom stationsorten, och för dessa mottagningar har det i propositionen räknats med en kostnad av 50,000 kronor. Men utskottet framhåller, å sin sida, att dessa 50,000 kronor kunna sparas in, om det blir så som det varit förut, att det får erläggas en särskild avgift av t. ex. 2 kronor för att vederbörande reser till en plats och där håller besiktning. Ja, men det är väl inte säkert, att alla bilägarna på en ort äro hemma de dagar besiktningssmannen kommer dit, och många gånger ställer det sig säkerligen svårt för bilägaren att just passa tiderna de dagar, då de kunna träffa bilbesiktningssmannen på hemorten. Nog är det betydligt bekvämare, om besiktningssmannen träffas å en viss stationsort, dit bilägarna kunna resa och få sina bilar besiktigade. Sålunda skulle ett bifall till detta förslag medföra en försämring i jämförelse med nuvarande förhållanden.

När det gäller den flygande besiktningen hyser jag i likhet med de reservanter, som avgivit den första reservationen, den uppfattningen, att denna tillsyn över själva motorfordonen borde åvila besiktningssmännen och att inte statspolisen bör tilldelas denna uppgift såsom nu har föreslagits. Det framhålls av herr J. B. Johansson, att dessutom ett femtiotal polisskoleelever skulle komma att användas för denna besiktning. Ja, det är tydligt och klart, att dessa elever, äro angelägna att skaffa sig meriter och visa, hur duktiga de äro. Jag undrar, om det inte under sådana förhållanden blir svårt att komma fram på vägarna. Är det så, att man skall resa till en plats och vara där på bestämd tid, bör man nog ge sig i väg i så god tid, att man har åtminstone en halv eller en timme extra på sig, med tanke på att man kan bli uppehållen en stund på vägen för att avgiva förklaring om hur det är ställt med bilen i fråga. Och är det sedan så, att den verkar misstänkt, är det klart, att denna förklaring kan bli både grundlig och tidsödande, och därför tror jag, att det kommer att bli ganska besvärligt. Jag anser, att reservanterna ha haft rätt i vad de kommit fram med på den punkten.

När det sedan gäller den återkommande besiktningen, tycker jag för min del, att man bör hålla på den. Det är fullkomligt rätt, vad som här framhållits från reservanternas sida, att det kan behövas återkommande besiktningar, och det är därför inte skäl i att slopa dessa.

Jag kan även hålla med de reservanter, som ha avgivit den tredje reservationen, därom att de avlöningar, som Kungl. Maj:t föreslagit, äro tillräckligt höga. Det har ansetts, att bilbesiktningssmännen tjänat mycket stora pengar och att de belopp, som Kungl. Maj:t har föreslagit, varit tillräckliga. Det är inte något skäl att minska antalet och sedan tänka, att man skall betala dem, som äro kvar, desto mera. Jag anser, att allmänheten är mera betjänt av att vi få tillräckligt många bilbesiktningssmän, så att bilägarna kunna träffa dessa utan alltför stora svårigheter.

Jag hade inte tänkt yttra mig i denna fråga, men jag ansåg mig inte kunna underlåta att säga dessa ord, och jag kommer för min del att rösta för bifall till samtliga reservationer, som äro avgivna under dessa tre punkter, och till vilka jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

I herr Heidings yttrande herrar *Johan Johansson, Löfvander* och *Ernst Svenson*.

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

Herr Nylander: Herr förste vice talman! Jag begärde ordet, då ledamoten av statsutskottet, herr Olof Olsson, talade. Det kanske inte är lämpligt att, när han nu intagit talmansstolen, komma med ett bemötande, men jag kanske får lov att säga ett par ord i alla händelser.

Den förenkling av problemet, som herr Olof Olsson gjorde, då han förklarade, att alla de fordringar, som man hade på en bilbesiktningsman, var, att han kunde köra bil, att han var en hederlig karl och att han var anträffbar i orten, innebär väl en sådan förenkling, som egentligen gör, att man inte behöver ta herr Olssons uttalande så allvarligt. Det vittnar nämligen om en så pass liten kännedom om hithörande förhållanden, att jag inte anser mig behöva uppehålla mig vid detsamma. Om det i något fall varit så, att besiktningsmännen inte ha haft tillräckliga kvalifikationer, har väl detta närmast berott på att det varit 24 olika länsstyrelser, som ha haft att bedöma kvalifikationerna vid tillsättandet av dessa befattningar, ävensom därpå att man på många platser måst försöka finna någon där boende person, som kunnat åtaga sig uppdraget som bilbesiktningsman såsom bisyssla, eftersom det varit otänkbart att helt kunna leva på denna syssla och endast kunna ägna sig åt det uppdraget. De fordringar, som äro uppställda för besiktningsmän, hava så att säga formulerats med hänsyn till den kår, som vid ett visst tillfälle har funnits, så att man inte genom formuleringen skulle utesluta åtskilliga av dem, som kanske i många år arbetat såsom besiktningsmän. Men jag är livligt övertygad om, att man gärna vill uppställa såsom önskemål, att fordringarna på bilbesiktningsmännens kvalifikationer avsevärt höjas och helst säge, att det fordrades, att de vore högskoleingenjörer, men i alla händelser att de olika sökandenas kvalifikationer bleve jämförda, för vilket jag tror, att man har en garanti numera, då, såsom det också i propositionen angivits och även av utskottet tillstyrkts, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall samla ihop alla dessa ansökningar och avgiva förslag, varefter Kungl. Maj:t utnämner. Jag ser däri en mycket stark garanti för att det skall bli större jämnhet och ökad kompetens hos denna kår.

Jag vill sedan nämna något om ett par saker, som kommit fram här under debatten. Det sades av någon, att denna skarpa nedskärning i organisationen beträffande besiktningsmännens antal inte vore så farlig, därför att det blir en så väsentlig ökning av statspolisens antal som med 67 man och det dessutom skulle finnas polisskoleelever tillgängliga på sommaren för flygande besiktning. Det hjälper emellertid inte i någon mån den stora allmänhet, som har ärende till besiktningsmannen, om den kan på vägen träffa en statspolis, som eventuellt är ute i vägtrafikärende, utan det kanske tvärtom, som en annan talare här sade, är mycket hindrande för färden, om man blir uppehållen av statspolisen. För dessa, som ideligen hava ärenden till besiktningsmannen — jag tänker på alla stora automobilhandlarfirmor, som driva affärer såväl med nya som med begagnade bilar och som kanske dagligen ha ärende till bilbesiktningsmannen, och jag tänker också på alla de körskolor, som utbilda elever, vilka de skola låta besiktningsmannen pröva för körkorts erhållande, och som för den skull ideligen behöva anlita besiktningsmannen — är det inte till någon hjälp att statspolisorganisationen utökas, utan de hava endast intresse av att besiktningsmannen skall finnas tillgänglig på nära håll.

Sedan vill jag säga några ord angående bilbesiktningsmännens inkomster. Det har här gjorts gällande, att dessa inkomster skulle vara så oerhört höga, och man har därvidlag gjort jämförelse med en del högre statstjänstemän och tyckt, att bilbesiktningsmännens inkomster varit alldeles på tok för höga.

Jag ser nu, att jag kan vända mig till herr Olof Olsson i denna sak, sedan han nu lämnat talmansstolen. Herr Olof Olsson var just inne på detta spörs-

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

mål och gjorde en jämförelse med en byrådirektör eller någon dylik befattningshavare. Det förefaller emellertid, som om herr Olof Olsson helt och hållet bortsett från att den summa, som återfinnes i sista kolumnen i tabellen på sid. 8 ingalunda visar en nettoinkomst, som är jämförbar med byrådirektörens eller andra högre tjänstemäns löner, utan att det belopp, som återfinnes i tabellen såsom arvode för besiktningsmannen, inkluderar alla omkostnader, som med tjänsten äro förenade och som skola bestridas av besiktningsmannen, vilken ju dessutom ingalunda har den säkra ställning, som en fast anställd stats-tjänsteman har, utan har sitt förordnande på ett visst antal år. Visserligen skall nu tiden för förordnandet ökas från 4 till 6 år, vilket ju medför en fördel, men det har åtminstone hittills visat sig, att förändringar i organisationen och motorfordonsförordningen och därmed sammanhängande angelägenheter ha gått så raskt undan, att det sällan hunnit bli mer än en enda period, innan man återigen varit framme och petat på dessa förordningar och gjort nya ändringar. Besiktningsmannens ställning är för den skull, vill jag säga, ganska löslig, och man får också vid denna jämförelse taga hänsyn till att han inte är fast anställd. Detta är en mycket viktig sak, då man väl allmänt vill anse, att den, som endast har ett arvode och förordnande på kortare tid, skall i lönehänseende ställas gynnsammare än den, som har fast lön.

I övrigt är det så, att alla dessa siffror bara grunda sig på antaganden. Man vet ju inte alls, om överhuvud taget inkomsterna efter den nya organisationens genomförande komma att uppgå till de beräknade beloppen. Det är i själva verket mycket vanskligt att göra några bedömanden, och när nu utskottet för sin del har gjort ett par ändringar i det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget, har detta inte skett för att uppnå någon kompromiss — jag vet inte varifrån det ordet har kommit i detta sammanhang — utan det är resultatet av vårt bedömande av vilken ersättning, som kan anses vara skäligen för det av besiktningsmannen utförda arbetet. Saken är nämligen den, att utskottet, till skillnad från Kungl. Maj:ts förslag, pekat på att besiktningsmännen allt fortfarande skola syssla med flygande besiktning och därvid särskilt med de tekniska angelägenheterna i den flygande besiktningen och att besiktningsmännen skola ha arvode för detta. Detta arvode för flygande besiktning har ursprungligen varit 500 kronor per år, men det har sänkts under depressions-åren, när ekonomin inte gick ihop för besiktningsväsendet, till 300 kronor. Det är detta arvode, som utskottet föreslagit skulle ökas genom att grundsumman höjdes, vilket skulle göra ungefär 500 kronor för var och en av besiktningsmännen. När man då tänker sig, att besiktningsmännen, såsom jag menar, skola i väsentligt större utsträckning än hittills vara på rörlig fot och syssla med flygande besiktningar, är det ju inte mer än skäligen, att därför utgår ett arvode.

När det sedan gäller frågan om besiktningsmännens automobil, hade de sakkunniga gjort sina beräkningar från den utgångspunkten, att man skulle avväga den behållna lönen på ett sådant sätt, att besiktningsmännen skäligen skulle kunna antagas ha råd att hålla egen bil. Men departementschefen har i propositionen sagt, att han anser det vara onödigt, att besiktningsmännen hålla automobil. På den punkten har däremot utskottets majoritet intagit en annan ståndpunkt. Man har sagt, att besiktningsmannen ju inte endast skall kunna förflytta sig mellan olika mottagningsorter, utan han skall också övervaka statspolisen; och får sålunda lov att vara mycket rörlig och kunna följa med statspolisen ut. Det är inte säkert, att de komma från samma plats, utan de måste kunna färdas både till och från de olika orterna oberoende av varandra.

Besiktningsmannen måste kunna någonting annat, som är ganska vik-

Ang. omläggning av automobilbesiktningstvåendet m. m. (Forts.)
tigt: han måste i den ort, där han är stationerad, kunna verka på ett sådant sätt, att allmänheten i honom ser en föregångsman på bilismens område, en man som fullt behärskar olika slag av trafik- och motorfrågor och som motorfolket i allmänhet sålunda kan se upp till. Jag skulle tro, att en sådan ställning kan besiktningssmannen inte på något sätt vare sig förvärva eller bibehålla, om han inte är utrustad med egen automobil. Jag tror, att en besiktningssman, om vilken allmänheten sade, att han inte ens har egen bil, skulle på något sätt verka löjlig och inte kunna upprätthålla den prestige, som dock är nödvändig och i särskilt hög grad nödvändig för att en besiktningssman skall kunna sköta sin tjänst.

Det bidrag, om högst 1,200 kronor, som här föreslås, motsvarar ju ingalunda kostnaden för att hålla en bil. Det gjordes inom den statsutskottsdelegation, som sysslade med detta ärende, en hel del beräkningar, och man hade då papper på att en automobil, som inte körs mer än kanske 1,000 mil om året, i alla fall kostar någonting på 2,500 à 3,000 kronor per år räknat. Det bidrag på 1,200 kronor, som här har föreslagits, uppgår sålunda inte ens till hälften av vad det kostar att hålla automobil.

Vad nu den saken beträffar, vill jag dessutom omnämna, att det för närvarande finnes 85 besiktningssmän, och det har införskaffats den uppgiften, att ej mindre än 80 av dessa 85 besiktningssmän anse det vara riktigt och skäligt att hålla automobil. Men jag är övertygad om att efter de mycket starka nedskärningar av arvodena, som här ha föreslagits i Kungl. Maj:ts proposition, så kommer det inte längre att vara möjligt för besiktningssmännen att hålla automobil. Man kanske då åstadkommer det, som herr Olof Olsson siktade på, en genomgående deklassering av hela besiktningssmannakåren, och om det är detta, som herr Olsson och hans medreservanter önska, kan man naturligtvis göra det genom att på det nu föreslagna sättet skära ned lönerna.

Jag tror emellertid, att det för själva saken vore synnerligen olyckligt, och jag yrkar liksom förut vid denna punkt bifall till utskottets hemställan.

Herr Carlsson, Carl: Herr talman! Den ärade talaren på Kalmarbanken har tydligen missförstått innebörden av det föreliggande förslaget. Han sade, att om man skulle göra en resa till en plats och hade ont om tid, skulle det kunna inträffa, att man blev stoppad av statspolisen och utsatt för någon sorts prövning. Häremot vill jag emellertid invända, att redan nu har statspolisen rätt att stoppa vilken bil han vill på vägen och se efter, om vederbörande har rätt att köra och har betalat sin skatt o. s. v. Jag tror, att med det här föreliggande förslaget skulle det inte finnas någon som helst fara för att det skulle uppstå några nya förvecklingar mellan trafikanterna och statspolisen.

Det är också klart och tydligt utsagt, att vid den besiktning, som statspolisen håller, har han inte rätt att vidtaga några åtgärder utan han vänder sig till de besiktningssmän som finnas och inrapporterar förhållandet. Det blir sålunda ingen som helst kriminalåtgärd eller några trakasserier mot bilägaren utan en anmälan. Och jag tycker det kan vara ett rimligt krav, som man i det fallet ställer på bilägarna, att de få vidtagna åtgärder för att avhjälpa de skador, som möjligen finnas på deras bilar. Vad beträffar borttagandet av efterbesiktningen för trafiklastbilar tror jag också, att man kan ta det med jämnmot. Jag förutsätter, att den flygande besiktning, som alljämt skall finnas kvar, skall göra att dessa lastbilägare nog självmant i stor utsträckning komma att hålla bilarna i gott skick, så att man inte utsätter sig för några svårare efterräkningar från statspolisens sida. I dessa två punkter bör man således efter min mening utan vidare kunna godkänna det förslag, utskottet här har framlagt.

Vidare har man talat om att den starka indragning av besiktningssmannens

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)

antal, som föreslagits i den kungl. propositionen, inte skall vara så värst bra. Man får nämligen så långt avstånd till vederbörande besiktningsmän. Ja, det kan nog vara riktigt, men det är också framhållet, att besiktningsmännen skola fara till de större platserna och ha vissa mottagningar en gång i veckan eller som det lämpar sig, och att detta måste bli till gagn för vederbörande bilägare och bilförsäljare faller av sig självt. Den lilla merkostnad, som skulle uppkomma och som belöper sig till 2 kronor enligt utskottets förslag, anser jag vara rimlig och värd att betala för att slippa resa in till bilbesiktningsmännen, som kan bo på 8, 10 mils avstånd. Det är, såvitt jag förstår, ett förslag, som borde vara acceptabelt för alla.

Från herr förste vice talmannens sida har här riktats klander mot utskottet. Han hade gjort en beräkning, som utvisade att utskottets förslag ingenting var att undra på, ty det var ej mindre än 18 ledamöter från tredje och fjärde avdelningarna inom utskottet, som voro närvarande vid frågans behandling i utskottet. Jag undrar ändå, om detta var den avgörande orsaken till att utskottet kom att stanna vid det beslutet. Väl kan man göra jämförelser mellan byråchefer och besiktningsmän, men jag vill framhålla, att det dock är en stor skillnad i vissa avseenden mellan dessa, ty en byråchef är anställd i statstjänst med pension, och staten består honom med ämbetslokal och allt möjligt. Vad besiktningsmännen beträffar, är det ju så, att de få klara sig själva i dessa hänseenden. De ha ingen pension och få hålla den personal, som är nödvändig för dem. Utskottet har här sökt att gå en gyllene medelväg mellan vad de sakkunniga och Kungl. Maj:t föreslagit. Det förslag, som utskottet nu framlagt, innebär sålunda en förhöjning av besiktningsmännens löner med 500 kronor för dem som ha en uppörd av minst 6,000 respektive 7,000 och 8,000 kronor, och de som ha högre inkomst äro uteslutna. Herr förste vice talmannen räknade med en höjning av 1,700 kronor. Ja, det är riktigt, om man tar med ersättningen för bilarna, men jag kan inte fullt räkna på det sättet. Ty om besiktningsmännen alltjämt skola behålla den flygande besiktningen och sålunda resa ut till olika platser inom länet vissa dagar i veckan, kan man rimligtvis inte begära, att de själva skola behöva helt och hållet bekosta sin bil, utan statsverket bör kunna biträda på något sätt, och det är just meningen med dessa 1,200 kronor.

Hur man än räknar i detta fall, så har jag i likhet med utskottets majoritet kommit till den uppfattningen, att vad man här har lagt fram, är ett rimligt krav. Jag vill betona, att det ju endast är ett yttrande, som Kungl. Maj:t har begärt, en vägledning från riksdagens sida, och vi hoppas, att Kungl. Maj:t tar hänsyn till denna anvisning. Det är ju inte någon lag, som riksdagen här skall stifta, utan det är ett önskemål, som framföres från riksdagens sida.

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

Herr Johansson, Johan Bernhard: Herr talman! Jag är i väsentliga delar förekommen av herr Carlsson. Jag begärde emellertid närmast ordet, då herr Heiding yttrade sig och gick emot borttagandet av den periodiska efterbesiktningen och den flygande besiktningen, ogillade utskottets förslag till arvodesbeloppens bestämmande och kritiserade förslaget om bilbesiktningsmännens antal.

Jag får uppriktigt bekänna, att jag inte fullt förstår dem som anse, att man inte bör ålägga statspolisen den flygande besiktningen, därför att det skulle vara en ny uppgift. Statspolisen har redan nu en uppgift beträffande trafiken på vägarna, nämligen ett övervakande av trafiksäkerheten, kontroll över körkort, berusade chaufförer och hastigheten m. m., och jag kan inte förstå, att man kan motsätta sig, att statspolisen får ytterligare den uppgift, som

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)

har formulerats i statsutskottets utlåtande på sid. 6, nämligen att öva tillsyn på mera lättkontrollerade men för trafiksäkerheten viktiga delar, främst bromsar och styrinrättningar. Det förefaller ganska egendomligt, att statspolisen skall kunna komma och stoppa en bil och be att få titta på chaufförens körkort men inte ha rätt och plikt att taga i broms- eller styrinrättningen och se efter, om den fungerar oklanderligt. Ty det är ju närmast vad det är fråga om här. Är det några större brister, som upptäckas, står det ju, att han skall hänvisa chauffören till bilbesiktningssmannen för en närmare undersökning. Jag anser, att detta är fullkomligt riktigt upplagt, och jag får ju säga, att det ligger väl ändå något värde i att man utökar statspolisen med 67 man för denna uppgift. Vi skola inte tro, att allt är väl beställt med trafiksäkerheten på våra vägar ute på landsbygden, ty det kan nog omvittnas åtskilliga fall, där det behövs tillsyn, och jag hälsar med tillfredsställelse varje åtgärd, som kan bringa en bättre ordning i fråga om trafiksäkerheten.

När det gäller borttagandet av den periodiska efterbesiktningen på lastbilar framhåller man här, att för närvarande ny besiktning skall verkställas inom ett år, och den ordningen vill man behålla. Vid ärendets behandling i utskottet berättades det av en utskottsledamot, att han hade träffat på en lastbil, som kört i diket, och vid närmare kontroll befanns det, att den bilen inte var efterbesiktigad på två år, trots att den var underkastad bestämmelsen om efterbesiktning inom ett år. Man är sålunda inte skyddad genom att bibehålla den periodiska efterbesiktningen. Den flygande besiktningen kommer att utgöra ett viktigt kompletterande moment i detta avseende och verka rent psykologiskt på bilägarna, just därför att de veta, att den finnes; de veta, att statspolisen har rätt att se på bilen och hänvisa bilägaren till bilbesiktningssmannen o. s. v. Det blir en varning för trafikutövarna, en varning som jag tror kommer att bli till gagn, när det gäller att hålla fordonen i ett bättre skick.

Jag skall bara säga ett par ord om bilbesiktningssmännens antal. Vi skola komma ihåg, att Kungl. Maj:t med denna omorganisation förutsätter, att den också skall bli en förbättrad organisation, och att förbättringen i huvudsak skall bestå däri, att bilbesiktningssmannen skall erhålla full sysselsättning med denna sin uppgift. Som det nu är, är bilbesiktningssmannens arbete en bisyssla till någon annan verksamhet, som bedrivs av honom. Här förutsattes det, att bilbesiktningssmannen skall huvudsakligen sysselsätta sig med denna uppgift. Jag kan inte förstå annat, än att det kan vara riktigt, att när man här utökar statspolisen med 67 man och företar vissa andra utökningar, man tar under omprövning en minskning av bilbesiktningssmännens antal, i synnerhet när man nu bygger på den förutsättningen, att de i huvudsak skola ha full sysselsättning. Utskottet har, såsom jag sade i mitt första anförande, varit något tveksamt, men kan inte ge någon anvisning på ett annat antal än det av Kungl. Maj:t föreslagna. Men utskottet har uttryckligen på sid. 7 uttalat följande: »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 saknar anledning att frågå mitt tidigare gjorda yrkande.

Herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Det är egentligen bara på en punkt av någon betydelse, som statsutskottet har i denna fråga uttalat en annan uppfattning än den, som framlagts i den kungl. propositionen, nämligen beträffande besiktningssmännens inkomster. Jag måste erkänna, att jag nog anser, att statsutskottet här har visat ett onödigt tillmötesgående mot kravet på högre inkomster för besiktningssmännen än de som propositionen räknar med.

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

Särskilt om man jämför inkomsterna enligt utskottets förslag med de löner, som högt kvalificerade tekniska ämbetsmän i egentlig statstjänst åtnjuta, torde man utan vidare, tycker jag, komma till den uppfattningen, att de av utskottet förordade inkomsterna äro onödigt höga för den tjänst, som det här gäller, och att det mycket väl kunnat räcka med de belopp, som äro beräknade i den kungl. propositionen. Den inom utskottet på denna punkt anförda reservation, som ansluter sig till propositionen, anhåller jag därför att livligt få rekommendera.

Det finns också på ett par andra punkter reservationer, som ha haft sina talesmän här i kammaren. Emellertid äro de synpunkter, som kunna anföras gentemot dessa reservationer, så väl och utförligt utvecklade, senast av herr Johansson i Fredrikslund, att jag i allt väsentligt för min del kan inskränka mig till att hänvisa till vad sålunda är sagt. Jag skall bara tillägga ett par ord.

Man har bland annat ansett, att det inte skulle vara rådligt eller lämpligt att släppa efterbesiktningen för lastautomobiler. Jag måste erkänna, att jag å min sida inte kan förstå, vilket värde den fortsatta efterbesiktningen av lastautomobiler skulle ha i trafiksäkerhetskänseende. Flertalet lastbilar, nämligen alla som gå i enskild trafik — enskilda firmors eller eljest bilar i enskild trafik — äro ju sedan länge undantagna från periodisk efterbesiktning, och det finns därför ringa anledning att bibehålla den periodiska efterbesiktningen för de lastbilar, som gå i *yrkesmässig* trafik. De utföra samma arbete under samma förhållanden som lastbilar i enskild trafik. En helt annan sak är det, att man, såsom är föreslaget i propositionen, beträffande efterbesiktningen bibehåller skillnaden mellan personbilar i privat och yrkesmässig trafik. De förra äro redan befriade från efterbesiktning, men i propositionen föreslås, att efterbesiktningstvånget för dem, som gå i yrkesmässig trafik, skall bibehållas. När det gäller befordran av *passagerare* i yrkesmässig trafik, måste man nämligen helt naturligt ur trafiksäkerhetssynpunkt uppställa strängare krav än när det gäller befordran av gods.

Beträffande den gjorda invändningen mot att statspolisen skulle till sitt antal utökas och samtidigt tilldelas befogenhet att företaga vissa lättare besiktningar av motorfordon, får jag gentemot herr Heiding påpeka, att vad det här gäller, är i första hand en trafiksäkerhetsfråga. Statsutskottet har självt i sitt utlåtande anført att år 1935 skadades vid motorfordonstrafik 4,872 personer, varav 316 dödades. Så länge vi ha så fruktansvärt höga olycks- och dödsfallssiffror att varje år uppvisa från vår motortrafik, kunna vi inte slå oss till ro, utan vi måste göra vad som står i vår makt för att genom olika åtgärder söka pressa ned siffrorna, det vill säga förbättra trafiksäkerheten. Till dessa åtgärder måste höra ett bättre övervakande av landsvägstrafiken, och det är uppenbart, att de resurser, som i det avseendet för närvarande stå till samhällets förfogande — 200 statspoliser —, äro för små med hänsyn till den stora geografiska utsträckningen av vårt land. Det är alldeles klart, att 200 statspoliser, som därtill ha en hel del annat att göra, inte på långt när förmå öva den nödiga tillsynen vid vägtrafiken ute i hela landet. Det är inte fråga om att öva trakasserier eller visa småaktighet mot dem, som färdas på våra vägar. Tvärtom har jag för min del uttryckligen sagt ifrån — och utskottet har upprepat detta — att små fel eller rena försummelser och dylikt utan någon större betydelse inte böra lagligen beivras utan endast göras till föremål för ett påpekande, i förhoppning om att saken på det sättet skall bli tillrättalagd och felet eller försummelsen inte upprepad. Men även om man således utgår ifrån att det icke alls är meningen att slå ned på småting, får man icke glömma, att

Ang. omläggning av automobilbesiktningsväsendet m. m. (Forts.)
på våra landsvägar också färdas en hel del individer, som verkligen behöva hållas efter och hållas under uppsikt, försåvitt man vill nå en ökad trafiksäkerhet.

Nu är det så, som herr Johansson i Fredrikslund redan sagt, att statspolisen redan har befogenhet och har till uppgift att i vissa avseenden utöva uppsikt över motorfordonsförarna. Den kan kontrollera, att de ha körkortet klart, att de äro nyktra, att de ha sina lyktor tända, när så är föreskrivet, o. s. v. Men statspolisen saknar befogenhet att också övertyga sig om huruvida exempelvis bromsarna äro i ordning eller styrinrättningen fungerar ordentligt på bilen. Om således en statspolis ser, att det kommer på vägen en bil, som visar betänkliga tecken till att icke kunna manövreras riktigt, tydande exempelvis på att styrinrättningen är bristfällig, eller som visar sig icke kunna stanna på en viss sträcka på givna stoppsignal, vilket tyder på att bromsarna icke äro i ordning, saknar statspolisen under nuvarande förhållanden befogenhet att sätta sig upp i bilen och köra den några meter för att övertyga sig om hur det är ställt i dessa för trafiksäkerheten mycket viktiga avseenden. Det är väl ändå orimligt, att statspolisen icke skall ha befogenhet att kunna övertyga sig om huruvida i det anförda fallet broms- och styrinrättningarna äro som de skola vara, utan skall stå maktlös och se på, hur denna bristfälliga bil ger sig i väg för att kanske några hundra meter längre bort köra i diket och förorsaka olycka för föraren och för andra. Det är ett tillrättaläggande av bland annat sådana luckor och brister i nu gällande ordning, som propositionen innebär.

Herr Heiding trodde, att det skulle bli särskilt svårt för allmänheten, om de femtio polisskoleelever, som det talas om, skulle släppas lösa på landsvägarna. Det är emellertid troligen icke alls meningen, att de femtio polisskoleeleverna skola särskilt användas till övervakande av trafiken. Till denna uppgift torde i främsta rummet tagas sådana, som äro särskilt lämpliga därför, d. v. s. de erfarna och särskilt motorkunniga statspolismännen, medan i deras ställe sättes in femtio polisskoleelever för biträde vid upprätthållande av ordning och fullgörandet av andra uppgifter.

Jag tror, att ett bifall till propositionen och till statsutskottets förslag är ägnat att i många avseenden vara till nytta och gagn för trafiken på vägarna.

Herr andre vice talmannen: Det här föreliggande utskottsbetänkandet innehåller bland annat två organisationsförslag, avseende dels hur bilbesiktningsväsendet skall ordnas och dels hur trafikkontrollen skall utövas. Därför har också debatten här förts efter två linjer, vilka i stor utsträckning gått på sidan om varandra. Man har å ena sidan förfäktat bilbesiktningsmännens intressen, som gjorts till en huvudfråga, medan trafikkontrollen, som i högre grad än det förra är ett allmänhetens intresse, har fått stå mera i skymundan.

Vad den förra frågan beträffar anser jag, att bilbesiktningsmännen böra vara så avlönade, att de kunna hålla sig med bil, ty det skulle se underligt ut, om icke bilbesiktningsmännen med de stora distrikt, som de enligt förslaget skulle få, hade egen bil. Men å andra sidan kan man icke säga, att dessa befattningar äro av den beskaffenheten, att de i avlöningsförhållanden böra likställas med högre statstjänstemän. Jag skall emellertid icke ingå mera på själva lönefrågan och den kompromiss, som blivit resultatet av avdelningarnas överläggningar. Det torde icke vara så mycket att invända mot den, icke minst med hänsyn till att bilbesiktningsmännen i allmänhet behöva hålla egna bilar.

Vad sedan trafikkontrollen beträffar står ju utskottsbetänkandet i det avseendet i ett intimt sammanhang med statsutskottets utlåtande nr 90 angående utökande av statspoliskåren. Enligt det senare utlåtandet föreslås tillsättandet

Ang. omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. (Forts.)

av 67 nya statspoliser inklusive befäl och att 50 extra trafikpoliser skulle uttagas bland polisskoleeleverna för tjänstgöring under sommarhalvåret. Behovet av såväl den utökade statspolisen och även de extra polismännen motiveras i huvudsak med det ökade arbete, som tillsyn och kontroll av automobiltrafiken — och även annan trafik — å vägarna medför. Men man kan då ställa frågan: kommer kontrollen på föreslaget sätt anordnad att utövas på ett ur olika synpunkter tillfredsställande sätt? Därom har redan inom utskottet från flera håll uttalats starka tvivel. Och nog finns det i detta avseende skäl för att sätta ett frågetecken inför här föreliggande förslag. Redan nu har den kontroll över biltrafiken, som utövas av statspolisen, mången gång varit alltför formalistisk. Den har oftast bestått i att man sett efter, om vederbörande förare kunnat legitimera sig, om han haft körkort och skattekvitto, att icke för många personer åkt i bilen, att denna varit besiktigad och åtskilligt annat. Dessa förhållanden inverka ju icke i någon särskilt hög grad på trafiksäkerheten, vilket var och en, som är något förtrogen med biltrafiken, känner till. Beträffande trafiksäkerheten, är det viktigare att se till, att icke vårdlöshet, överdrifter i körhastighet, onykterhet och annan försumlighet få förekomma. Sådant är ju det väsentliga. Nu är det fråga om att överlåta åt dessa unga elever att utöva denna tillsyn. Äro de skickade att göra det med tillräckligt omdöme och hänsyn och tillika ej efterträta att ingripa i de fall, då en beivran verkligen är påkallad? Kontrollen bör icke utövas alltför formalistiskt eller så att den verkar störande på trafiken. I det avseendet har även herr Heiding framfört synpunkter, som äro värda att beakta.

Redan i utskottet gav jag tillkänna, att jag icke var fullt tillfredsställd med det föreliggande förslaget. De utskottsledamöter, som ha reserverat sig i fråga om den flygande besiktningen, ha dock varken motsatt sig den utökning av statspoliskåren, som föreslås i det följande utlåtandet, eller anställandet av de 50 extra polismännen; dessa skulle således även enligt reservationen få kontrollera biltrafikanterna, ehuru de icke skulle ha rättighet att undersöka om det var fel på broms- och styrinrättningar. Jag får då säga, att om de i alla fall skola utöva den noggranna kontroll, som de redan förut haft befogenhet till, kunna de också få rättighet att titta på bromsar och styrinrättningar och även andra för trafiken riskabla fel i bilarna. Det tror jag bara kommer att medföra större säkerhet i trafiken, och det kan även leda till att polismännen icke sysselsätta sig så mycket med formalistisk kontroll, som hittills varit fallet.

Om reservationen bifölles, skulle det ju leda till, att den flygande besiktningen fortfarande skulle åligga besiktningmännen. Med det ständigt stigande antalet bilar i vårt land finge man i så fall, om kontrollen skulle utövas någorlunda effektivt, öka besiktningmännen antal. Detta har gjort, att jag icke heller har kunnat biträda reservanternas förslag, ty det skulle medföra större kostnader för statsverket. Deras förslag innebär ju nämligen dels samma ökning av statspoliskåren, som utskottet föreslår, men med bibehållande av antalet bilbesiktningmän. Jag måste säga som herr förste vice talmannen i denna kammare gjort tidigare i dag, att jag vid avgörandet inom utskottet icke var tillfredsställd med det föreliggande förslaget, och skulle helst ha sett, att en ny utredning verkställdes, varvid ytterligare övervägts, om det är lämpligt att lägga den nu föreslagna kontrollen i unga polisskoleelevers händer. Då det emellertid icke har förefunnits resonans för den ståndpunkten inom utskottet, så vill jag här upprepa, vad jag tidigare gjort i utskottet, nämligen att jag hyser betänkligheter mot förslaget i detta avseende. Och jag vill liksom landshövdning Nilsson vädja till vederbörande, som i praktiken skola övervaka tillämpningen av dessa bestämmelser, att se till, att de verkligen komma att gagna trafiken och icke leda till trakasserier av allmänheten.

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

Herr **Heiding**: Jag ber att få säga några ord som replik till herr Johansson i Fredrikslund. Först och främst framhöll herr Johansson, att statspolisen redan nu hade så många uppgifter, och av herr Johanssons anförande föreföll det, som om jag skulle ha gått emot hela förslaget. Det har jag visst inte gjort, ty jag anser för min del, att den kontroll, som statspolisen skall utöva över alla, som färdas på landsvägarna med motorfordon, mycket väl behöves. Men det är just utökningen av antalet statspoliser och en viss minskning av bilbesiktningsmännens antal, som jag har motsatt mig.

Herr statsrådet framhöll, att det här först och främst gäller en trafiksäkerhetsfråga. Det är ju klart, att ingen vill annat än att man skall göra allt vad som göras kan för att undvika olyckor. Det är beklagligt, att så pass många personer blivit skadade eller till och med fått släppa livet till på grund av biltrafiken. Men herrarna skola väl inte tro, att anledningen till olyckshändelserna alltid varit fel på bromsinrättningarna, som man talat så mycket om i dag, utan i de allra flesta fallen ha olyckorna väl berott på att bilförarna kört fram alltför fort. Många gånger har också onykterhet varit orsaken till olyckor. Tror någon, att det blir bättre i dessa avseenden genom att statspolisen får den vidgade befogenhet, som här föreslagits? Det tror inte jag för min del.

Andre vice talmannen framhöll, att reservanternas förslag skulle bli för dyrbart, därför att bilbesiktningsmännens antal enligt detta måste ökas. Av den anledningen kunde han inte följa reservanterna. Jag anser för min del, att när det kommer in så stora belopp till det allmänna genom biltrafiken, behöver man inte alls vara rädd för att hålla en bilbesiktning, som allmänheten kan vara betjänt av. Enligt utskottets förslag blir det alldeles för få bilbesiktningsmän här i landet, och det är detta jag vill motsätta mig. Jag hoppas, att man, när det föreliggande förslaget en gång slutgiltigt utformas, skall beakta den saken, så att vi kunna få behålla en del av de besiktningsmän, som man nu har tänkt draga in. Jag är förvissad om att det är ett önskemål ute på landsbygden, att de bibehållas.

För övrigt vill jag bara ha sagt, när det gäller trafiksäkerhetsfrågan, att herr Johansson i Fredrikslund inte skall tro, att jag vill motsätta mig, att säkerhetsåtgärderna bli så effektiva som möjligt.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att, med anledning av vad därunder förekommit, propositioner komme att framställas först särskilt angående de olika delar av utskottets yttrande, som blivit föremål för särskilda yrkanden, samt därefter särskilt angående utskottets hemställan.

Angående den del av utskottets yttrande, fortsatte herr talmannen, som rörde s. k. flygande besiktningar, hade yrkats dels att nämnda del av motiveringen skulle godkännas, dels ock att kammaren skulle godkänna den av herr Strindlund m. fl. därom anförda reservationen.

Därefter gjordes propositioner enligt berörda yrkanden; och förklarades propositionen på godkännande av utskottets motivering i nu angivna del vara med övervägande ja besvarad.

Sedermånga gjordes enligt de yrkanden, som förekommit beträffande utskottets uttalanden rörande periodisk efterbesiktning, propositioner, först på godkännande av utskottets motivering i förevarande del samt vidare på godkännande av den av herr Nylander m. fl. därom anförda reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

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

I fråga om den del av utskottets motivering, yttrade nu vidare herr talmannen, som rörde bilbesiktningmännens inkomster och ersättning för egen automobil, hade yrkats dels att angivna del av motiveringen skulle godkännas, dels ock att kammaren skulle godkänna den av herr Olof Olsson m. fl. därom anförda reservationen.

Därefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande i berörda del vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som beträffande motiveringen i statsutskottets utlåtande nr 89 godkänner den del därav, som rör bilbesiktningmännens inkomster och ersättning för egen automobil, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Olof Olsson m. fl. därom anförda reservationen.

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

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

Ja — 56;

Nej — 40.

Därjämte hade 17 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Slutligen bifölls på gjord proposition vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Herr talmannen uppstod nu och avlägsnade sig, varvid ledningen av kammarens förhandlingar övertogs av herr förste vice talmannen.

Vid förnyad föredragning av 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, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Vid ånyo skedd föredragning av bankoutskottets memorial nr 43, angående avskrivning av viss osäker fordran vid riksbankens avdelningskontor i Malmö, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Vid förnyad föredragning av 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, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat. Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 31, i anledning av väckt motion om införande av tullfrihet för acceleratorer och antioxidationsmedel för gummiindustrien.

I detta betänkande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av motionen II:446 av herr *Leffler*, 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 hexametylen-tetramin, vilka äro avsedda uteslutande för användning såsom acceleratorer eller antioxidationsmedel inom gummivaruindustrien, skall tull icke utgå.

Enligt en vid betänkandet avgiven reservation hade herrar *Hjalmarsson*, *Lövgren* i Boden och *Berg* i Karlskrona ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, och avslutas med en hemställan, att motionen II:446 av herr *Leffler*, om införande av tullfrihet för acceleratorer och antioxidationsmedel för gummiindustrien, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Herr **Hjalmarsson**: Herr talman! Jag ber att med några ord få beröra utskottets behandling av detta ärende.

Utskottets motivering är den enklast tänkbara: man hänvisar i all korthet till de hörda myndigheternas utlåtanden. Dessa yttranden äro emellertid rätt så vaga i sitt tillstyrkande, och utskottsmajoriteten har inte funnit något att därutöver anföra. Industrikontoret säger visserligen i sin ingress, att det in tet har att erinra mot slopandet av berörda tullavgift. Men man tillägger omedelbart i andra stycket med en viss reservation: »Industrikontoret vill emellertid framhålla, att vid den nu med statsunderstöd påbörjade högtrycks-behandlingen av ved en del produkter torde komma att erhållas i större mängd, vilka kunna finna användning som råvara för tillverkning av vissa acceleratorer. Med hänsyn till betydelsen för landet av att denna nya industri kommer till stånd och blir ekonomiskt bärkraftig, anser sig Industrikontoret kunna utgå från att här avsedda acceleratorer på nytt bliva tullbeskattade genom särskilt beslut från statsmakternas sida, om inhemsk tillverkning av desamma skulle upptagas.» Av detta yttrande framgår, att det kanske endast är en tidsfråga, när man verkligen här i landet får till stånd en sådan industri, och det är därför inte uteslutet, att man om ett eller annat år på nytt måste införa den tull, som man nu vill slopa. Det ligger ju så till, att denna industri snart kommit ur experimentstadiet, och det vore som sagt rätt egendomligt, om riksdagen redan om något år skulle behöva återinföra tullen.

Om det nu verkligen vore så, att den svenska gummiindustrien behöfde ett sådant stöd, som slopandet av tullen kan innebära, hade man inte haft så mycket att invända mot förslaget, men av handlingarna framgår, att tullavgiften på ifrågavarande ämnen uppgår till ett belopp av endast omkring 30,000 kronor årligen. Denna industri rör sig med miljoner, och den nuvarande tullen motsvarar icke ens 0.2 procent av det samlade produktionsvärdet. Därtill kommer, att denna industri har ett tullskydd på ända upp till 30 procent, och

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.

(Forts.)

man kan säga, att industrien i vissa fall inte kan helt utnyttja det tullskydd, som redan finns. Jag tror också, att industrien själv ställer sig ganska likgiltig inför detta förslag.

Vad sedan konsumenterna beträffar tror jag inte, att de 30,000 kronor, som det här gäller, spela någon som helst roll, när det gäller priserna, och man kan således utgå ifrån att inte heller konsumenterna ha något intresse av tullfriheten.

Inom bevillningsutskottets första avdelning fanns majoritet för den uppfattning, som kommit till uttryck i reservationen. Att denna inte fick majoritet inom utskottet berodde mindre på vad ämbetsverken anförde än därpå att man anlade vissa principiella synpunkter på saken, i det man förmenade, att den svenska industrien principiellt icke borde belastas med tullavgifter på sådana ämnen, som icke kunna frambringas inom landet utan måste tagas utifrån. En sådan princip eller en sådan uppfattning är inte heller främmande för reservanterna, men vi anse, att man i så fall skall vara konsekvent och genomföra den principen generellt och inte i ett enstaka fall och blott på en enskild motion, som väckts här i riksdagen. Det finns helt visst inom åtskilliga andra produktionsgrenar motsvarigheter till vad man här påtalat, och man borde i så fall ändra även på dessa förhållanden. Vad detta kan komma att innebära för staten i minskade tullinkomster är väl omöjligt att för närvarande överblicka. Det skulle emellertid inte förvåna mig, om hela resultatet av ett bifall till utskottets hemställan blir, att varken gummiindustrien, konsumenterna eller staten få någon ekonomisk fördel, men väl att de utländska producenterna skulle komma i åtnjutande därav i form av höjda priser på dessa ämnen, då tullavgiften slopats.

Slutligen är det en annan sak, som jag tycker, att man borde taga i betraktande i detta sammanhang, nämligen frågan, huruvida det kan vara handelspolitiskt klokt att på detta sätt utan vidare slopa en tull som denna utan att det sker i samband med handelsuppörelse med andra länder. Det är ju så, att våra underhandlare med utlandet behöva ha tillgång till bytesobjekt, och det är inte alltid så lätt att finna sådana. På sådant sätt kan man emellertid begagna en tull som denna och kanske även andra, som man vid sådana tillfällen har möjligheter att pruta på.

Jag ber för min del, herr talman, att få yrka bifall till den reservation, som fogats vid utskottets utlåtande och som innebär ett avslag på den lefflerska motionen.

Herr Bärq, Anders: Herr talman! Den föregående ärade talaren påpekade, att utskottet här anförde en mycket kortfattad motivering till sitt yrkande. Skälet därtill är, herr talman, att det inte just är mycket att säga i denna fråga. Ämbetsverken ha tillstyrkt tullfrihet i här förevarande fall, och utskottets majoritet har för en gångs skull gått emot första avdelningen och anslutit sig till ämbetsverkens uppfattning i frågan.

Hela saken är egentligen, som herr Hjalmarsson också påpekade, en struntfråga. Det gäller en tull på några tiotusental kronor, som drabbar en omfattande och man får väl säga stark industri. Visst kan industrien, som för närvarande bär denna kostnad, bära den också i fortsättningen, det är inte tu tal om det. Men man frågar sig, av vilka skäl man egentligen skall ha kvar tullsatsen på ämnen, som för denna industri är nödvändig, om man *kan* ta bort tullen utan att man skadar några andra intressen. Och det är i väsentlig grad dessa synpunkter, även om de inte äro utskrivna i betänkandet, som ledde utskottsmajoriteten till en annan ståndpunkt än den första avdelningen intagit.

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.
(Forts.)

Man träder här inga andra intressen för nära. Man vill behålla tullen, synes det mig, bara därför att den kommit till. Man vill inte ändra tulltaxan i onödan, och det kan ju hända att det ligger någonting i luften av denna uppfattning i dessa tider, att man icke allenast skall vara snabb att höja tullar och införa restriktioner, utan man skall även hålla fast vid dem man fått, även om det inte finns några egentliga skäl därtill.

Jag vidgår, herr talman, att en sådan strömkantring har skett av skäl, som det allra minst tjänar till att gå in på i detta bagatellartade sammanhang. Det är i alla fall så att de strävanden, som från det håll jag representerar — och många andra också förresten — förr gjort sig gällande att söka förhindra att tullsättningar skedde i andra än sådana fall, då de voro absolut nödvändiga, ha vänt sig i så måtto, att det nu sällan råder något kiv när det gäller att höja tullsatser, även när det sker på enskilda motioner, under det att det däremot nästan alltid reses motstånd när det gäller att jämka på en tullsats nedåt. Jag vill inte påstå att den ståndpunkt jag representerar är ett försök att hävda en princip, ty det är numera bra sent att göra det. Men nog har det förut varit en ledande tanke, att man lämnat obelastade av tull sådana råvaror och halvfabrikat, som för vår svenska industri äro nödvändiga och som inte äro föremål för tillverkning inom landet. Det har ju förekommit många tullsättningar med annat syfte än att skydda industrien, de s. k. finanstillarna, men ingen vill väl gärna påstå att de artiklar, som här behandlas, äro speciellt lämpade att göras till föremål för en finanstillättning.

Det enda rimliga skälet att ha tullarna kvar är att man inte skall ändra tulltaxan i onödan. Jag tycker det är ett för litet skäl i detta fall. Om den industri det gäller värdesätter tullsänkningen, har jag inte orkat skapa mig några skäl att gå emot framställningen.

Herr Hjalmarsson påpekade någonting, som antydes redan i handlingarna, att det kan vara möjligt att det en vacker dag växer upp en industri, som kunde vara förtjänt av bibehållande av tullskyddet. Vi få väl göra då som annars när det gäller att sänka tullar eller höja tullar — låta den dagen få ha de bekymren. Att avvika så bryskt från den gamla goda ståndpunkten i tullhänseende, att man icke allenast tar hänsyn till föreliggande behov utan till behov som möjligen kunna komma i framtiden, det tycker jag är något överdrivet.

Jag vill sluta, herr talman, med att säga, att det är möjligt att denna fråga icke ens påkallat de korta inlägg, som nu skett från två talare. Men då det för en gångs skull i bevillningsutskottet har rått delade meningar, när det gällt en tullfråga, har jag velat representera vår gamla åskådning, och jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Björnsson: Herr talman! Det är ganska lätt att i denna fråga säga, vilka verkningarna av ett beslut i ena eller andra riktningen bli. Vi ha två större företag i gummivarubranschen, gummitrusten nere i Skåne och Kooperativa förbundet. Det tullbelopp, som dessa båda företag skulle spara, om bevillningsutskottets förslag bifalles, rör sig om 40,000 à 50,000 kronor. Det kommer naturligtvis några småförbrukare till men ekonomiskt betyder detta ej mycket.

Detta föranleder med hänsyn till dessa företags stora produktionsvärde en fullkomligt omärkbar inverkan på priserna på deras varor. Jag skall exemplifiera det. Om dessa fabrikskoncerner få den föreslagna tullsänkningen kunna de sälja ett ytterdäck till en bil, med ett fabriktionsvärde, innan skatten är pålagd, av hundra kronor, femton öre billigare. Ett par galoscher bli

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.

(Forts.)

tre kvarts öre billigare. Nu är det ju för oss alla bekant, att varken industrien eller handeln i sina priskalkyler kunna nå en sådan precision, att en sänkning av priserna med dessa löjliga belopp kommer ifråga. Sålunda kunna konsumenterna inte väntas få det ringaste gagn av tullens slopande. Statskassan förlorar 45,000 kronor eller något sådant. Slutligen har det inte vi sats att det uppstår några nya arbetstillfällen.

Under sådana förhållanden har jag sett saken från rent praktisk tullteknisk synpunkt. Bevillningsutskottets betänkande går ut på, att man till en tulltaxerubrik skall foga följande anmärkning: »För kemiska preparat, ej särskilt nämnda, andra än hexametylentetramin, vilka äro avsedda uteslutande för användning såsom acceleratörer eller antioxidationsmedel inom gummivaruindustrien, skall tull icke utgå.» När en tullkontrollant får tag i en vara som heter hexametylentetramin, vet han således att den under alla förhållanden skall förtullas med 15 procent, oberoende av användandet. Men kommer han däremot till något som heter difenylguanidin eller något annat liknande ämne — det finns en hel rad av dylika kvävehaltiga organiska substanser, som kunna användas inom industrien för att påskynda vulkaniseringen — så förklarar han till att börja med, att varan är belagd med 15 procents tull. Den som importerar varan får då lov att invända, att han skall använda den som accelerationsmedel för vulkanisering. — »Jaså», måste då tullmannen svara, »det var en annan sak! Då skola vi undersöka om vi kunna kontrollera det!» Och först om detta kan kontrolleras blir varan fri från tull.

Sålunda kommer tullen att bero inte på vilket ämne det är fråga om, utan vad detta ämne skall användas till. Det är efter min mening en mycket olämplig metod att bygga en tulltaxa på. Tulltaxan bör vara så beskaffad, att tullkontrollören kan bestämma tullsatsen ut ifrån vad han kan iakttaga vid importen av varan, och inte bli beroende av dess kommande användning. En och samma vara skulle alltså, om den användes inom den kemiska industrien, dra t. ex. 15 procents tull, men går den till gummivaruindustrien skall den vara tullfri.

När det inte kan visas annat än att dessa båda koncerner, som ingalunda sitta i sjön, nämligen gummitrusten och Kooperativa förbundet, kunna spara tillsammans 45,000 kronor, som statskassan går miste om, då det vidare inte kan visas, att konsumenterna beröras det ringaste, och det inte heller kan bevisas, att man skapar ett enda dagsverke, då tycker jag inte det är skäl att göra en ändring i tulltaxan, som i och för sig är så litet tilltalande.

Jag vill dessutom erinra om en annan sak. Jag valde här som exempel två ämnen. Det ena, hexametylentetramin, vilket är användbart för det ändamål det här är fråga om, är ett ämne som tillverkas inom landet och som alltjämt skulle åtnjuta ett tullskydd av 15 procent. Det andra ämnet jag nämnde, difenylguanidin, skulle däremot nu bli tullfritt. Detta är ju i själva verket det samma som att man berövar det inom landet tillverkade hexametylentetraminet mera eller mindre fullständigt det tullskydd det har — på det sättet nämligen, om man nu förutsätter att ämnena äro likvärdiga tekniskt sett, att man helt enkelt sänker priset på det ämne, som inte tillverkas inom landet. Med den skickliga ledning, som vår gummivarufabrikation har, både kommersiellt och tekniskt, är det inte tal om annat än att de förstå sig på att välja det accelerationsmedel, som vid lika teknisk effekt kan fås för billigast pris. Det hela blir därigenom indirekt en fråga om tullskydd därigenom att man berövar ett inom landet tillverkat preparat det tullskydd, som det har, när man sänker priset på ett annat därmed konkurrerande ämne, som importeras.

Herr talman! Detta är säkerligen ingen stor fråga. Men vill man avstå för

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.
(Forts.)

statskassans del från 45,000 kronor och sörja för att trusten och möjligen några mellanhänder samt Kooperativa förbundet få dela detta belopp, utan att konsumenterna ha den minsta glädje av det och utan att vi vinna några som helst ökade arbetstillfällen — vill man göra allt detta för att nå en försämring av vår tulltaxa rent tekniskt sett och möjligen även försämrade tullskyddet för en vara, då skall man rösta med utskottets förslag. Annars skall man rösta med reservationen, och jag ber, herr talman, att få instämma i herr Hjalmarssons yrkande om bifall till denna.

Herr Bårg, Anders: Då herr Björnsson fäster så stort avseende vid formen för den tullsänkning, som här föreslås, kan det ju sägas att det vore lämpligare att ha vår tulltaxa inrättad på det sättet, att man vid förtullningar inte behövde ta hänsyn till varornas användning. Men vi praktisera faktiskt en sådan ordning. Jag har här i min hand en rätt lång förteckning över tullsättningar, som just äro beroende på varuanvändningen. Och därvidlag vill jag säga min vän och trätobroder för ögonblicket herr Björnsson, att textilindustrien, som inte är okänd i Borås, också har kommit i åtnjutande av sådana förmåner. Jag säger inte att det är Boråsindustrien, utan textilindustrien, som inte är okänd i Borås, som har fått sådana förmåner. Saken är följaktligen icke ovanlig. Det är icke något lämpligt sätt, men det har praktiserats, och jag vet inte att det är besvärligare i detta fall än i alla andra. Man kunde ju tänka sig att industrien, om den ville bemöda sig om det och om saken vore värd så mycket, kunde begära tullrestitution vid export av dylika förtullade förnödenheter, men det är i detta fall en omöjlighet. Det kan inte tillämpas i denna industri därför att blandningarna äro sådana, att det aldrig kan konstateras vid en export, vad som är tullbelagt eller inte i fabrikationen.

Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på att tullstyrelsen, som ju är den som framför bevillningsutskottet får dras med olägenheterna av olika bestämmelser i tullhänseende, själv har föreslagit denna metod för förtullningen. Då föreställer jag mig att tullstyrelsen också är kapabel att reda ut saken. Jag ser att generaldirektören nickar förståelse, och annars hade han väl inte tillstyrkt en sådan ordning.

Jag vill alltfört säga, att man kan både ha och mista vad vi här föreslagit. Jag tycker att man lika gärna kan ta utskottets förslag som att säga nej. Att överhuvud taget ge sig in på ett kalkylerande av vad i ett sådant här fall den stora allmänheten eller konsumenterna eller industrierna förtjäna eller förlora på en tullhöjning eller tullsänkning är tämligen tröstlöst. När man höjer en tull med en procent, så tänker man ofta, att detta drabbar industrien eller näringen, men inte sällan är det på det sättet, att industrien höjer sina alster med två procent. Och sänker man är det naturligtvis också ovisst om sänkningen kommer vederbörande konsumenter tillgodo. Jag vill bara säga, att man får väl ändå tro — nog har det varit den känslan som besjälade oss — att när vi ha höjt tullar har detta medfört fördyrade varor för konsumenterna, och när vi ha stridit för att få tullar sänkta ha vi gjort det i känslan av att det skulle innebära någon lindring i kostnaderna för konsumenterna. I många fall ha vi givetvis tagit fel, men vi ha i alla fall låtit den synpunkten vara avgörande vid ställningstagandet i en tullfråga. Jag tror att det föreliggande exemplet i miniatyr är likvärdigt med vilket annat exempel som helst, och jag håller alltfjämt fast vid att då det inte finns några godtagbara skäl att belasta en industri med tullsättningar och då inga andra intressen trädas för nära, utan det endast kan bli fråga om att upprätthålla en tullprincip, då

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.

(Forts.)

orkar jag inte följa med. Därför håller jag alltjämt fast vid utskottets ståndpunkt, herr talman.

Herr Sjödahl: Herr talman! Jag har blivit i det väsentligaste förekommen av bevillningsutskottets vice ordförande. Hade nu inte denna tull dragits fram inför riksdagen skulle den, så pass litet betyder den ändå, nog ha levat sitt liv i skymundan. Men nu har den bragts under kammarens och riksdagens behandling, och när man egentligen inte kan komma med andra skäl för tullens bibehållande än dem herr Björnsson anförde, nämligen att dess slopande skulle vara förenat med tulltekniska besvärligheter, men detta i sin tur har motbevisats av den föregående ärade talaren, då det vidare finns ett tjugotal liknande tilläggsbestämmelser i tulltaxan och då dessutom generaltullstyrelsen i sitt yttrande över frågan inte ens ett ögonblick hesiterat för denna tulltekniska besvärlighet, då synes det mig inte finnas några som helst skäl att motsätta sig ett borttagande av tullen.

Jag vill desslikes erinra, att de kemikalier, som tidigare använts för detta ändamål, voro tullfria. När man sedan har övergått till ett annat kemikaliskt ämne har man naturligtvis gjort det under den kalkyleringen, att det skulle bli ekonomiskt fördelaktigt med detta utbyte. Vill man upprätthålla den föregående uppfattningen om att detta hjälpmedel bör vara tullfritt, så bör man medge tullfrihet även om nya slag av kemikalier komma till användning.

Det är tydligtvis ändå så, att när det gäller industriens kalkylering är det de många små posterna sammantagna, som föra fram till prissättningen, och inte minst gamla frihandlare ha alltid förklarat, att en höjning av en tull kanske i och för sig ingenting betyder, men sammantaget med andra tullar eller prisstegrande åtgärder betyder det åtskilligt. Inte minst ur den synpunkten synes det vara tämligen omöjligt att nonchalera betydelsen av en tullnedläggning, som inte är ur skyddstullsynpunkt motiverad, och motivera dess bibehållande med hänsyn till att den enbart för sig ekonomiskt sett inte betyder så mycket.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till bevillningsutskottets betänkande.

Herr Björnsson: Herr talman! Av den siste ärade talarens yttrande framgick att det undgått honom att jag påpekade, att det här i verkligheten är fråga om ett indirekt tullskydd. Här finns samma intresse, menar jag, som jordbrukarna ha att margarinet inte får bli för billigt. Om man sänker tullen på margarin, eller acceisen som ju också finnes, är det ju faktiskt detsamma som att sänka värdet av skyddstullen på smör. Detta förbisåg herr Sjödahl, men jag skall här inte vidare gå in på den saken.

Jag vill säga herr Bärge att jag mycket väl vet, att det redan finns exempel på sådana tullar som man här vill införa. Herr Bärge drog fram textilindustrien. Såvitt jag vet finns det sådana tullar i två fall. Den ena gäller silke. Det är en finanstull på råvaran, som man emellertid inte tar ut när silket skall användas för tekniskt bruk, det vill säga som elektriskt isoleringsmaterial. Det berör således inte den svenska textilindustrien. Den andra tullen gäller appreterad bomullsväv, som användes vid tillverkning av polérduk, och där har man valt denna metod i stället för att höja tullen på polérduk. Det är sålunda närmast fråga om reduktion av gällande tullar för textilindustrien. Man har därför icke vidtagit dessa åtgärder med tullsatserna för att hjälpa textilindustrien, och det fick jag den uppfattningen, att herr Bärge ville göra gällande, när han adresserade sig till Boråsintresset.

Det är sålunda riktigt att det finns sådana tullar förut som man här står

Om tullfrihet för vissa inom gummiindustrien använda kemiska preparat.
(Forts.)

i begrepp att införa. Nu tycker jag emellertid, att en dålig ordning skall man sträva efter att hålla tillbaka så mycket som möjligt. Och även om herr Bårg tillåter sig tolka generaldirektörens nickning som ett bifall, vilket ännu inte är riktigt klart uttalat, så förbehåller jag mig att ha min egen uppfattning, nämligen att det är en ytterst olämplig anordning, som man inte skall tillgripa utan att man har något verkligt sakligt vägande skäl.

Således, herr talman, har jag inte blivit övertygad av de av de båda frihandlarna framförda argumenten.

Herr Hjalmarsson: Herr talman! Endast några ord till herr Sjö Dahl Jag skulle ha kunnat förstå herr Sjö Dahl om det här varit fråga om en industri, som icke haft sådana ofantliga dimensioner som gummiindustrien, utan gällt en industri, för vilken denna obetydliga hjälp verkligen kunnat spela någon roll. Och då gummiindustrien dessutom redan förut har ett tullskydd på mellan 20 och 30 procent, tycker jag att det kan räcka och att det inte är nödvändigt att staten utan vidare skall ge denna industri mellan 45,000 och 50,000 kronor utan någon som helst kompensation.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna betänkandet hemställt samt vidare på godkännande av den vid betänkandet avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 31, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås utskottets hemställan och godkännes den vid betänkandet avgivna reservationen.

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

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 34, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m., dels ock väckta motioner om vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt.

Genom en den 6 mars 1936 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 133, vilken behandlats av första lagutskottet, hade Kungl. Maj:ts dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till lag om änd-

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

ring 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 godkännande av en vid propositionen fogad, den 25 augusti 1924 i Bryssel avslutad internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

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

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt,

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 under punkten införda 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;

B) att riksdagen, med bifall till propositionen, måtte godkänna den vid propositionen fogade konventionen med de i statsrådsprotokollet den 6 mars 1936 angivna förbehåll;

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

Angående sättet för utlåtandets föredragning yttrade

Herr **Klefbeck**: Herr talman! I avseende på föredragningen av första lagutskottets utlåtande nr 34 hemställas, att detsamma må företagas till avgörande punktvist samt punkten A på det sätt, att de däri framställda lagförslagen föredragas vart för sig, det första, i den mån så erfordras, paragrafvis, med iakttagande, att 8 § behandlas näst efter 173 § samt att promulgationsstadganden, ingress och rubrik förekomma sist, varefter och sedan alla lagförslag blivit genomgångna, utskottets hemställan i punkten A föredrages; att vid behandlingen av den paragraf, varom först uppstår överläggning, denna må omfattas utlåtandet i dess helhet; samt att lagtext ej må behöva uppläsa i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Punkten A.

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

16 §.

Denna paragraf lydde:

Redovisning skall — — — granskning framläggas.

Vill redare klandra redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det redovisningen avgavs; försittes den tid, have han sin rätt till klander förlorat, utan så är att huvudredaren förfarit svikligen.

Herr **Nordborg**: Herr talman! Jag skall be att få säga några ord, som mera allmänt beröra dessa lagförslag, innan vi gå in i detaljdiskussionen och granskningen av de olika förslagen.

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

Då det nu gäller frågan angående anslutning till konossementskonventionen, de s. k. Haagreglerna, så framhåller utskottet att avgörande skäl synas tala för en anslutning, »dock under förutsättning att beträffande ikraftträdandet beaktas angelägenheten av att bevara den för närvarande föreliggande gemenskapen mellan de skandinaviska ländernas sjölagstiftningar».

En dylik förutsättning anser jag icke vara tillräcklig, utan densamma bör utsträckas därhän, att man icke bör ratificera detta lagförslag med mindre än att en anslutning tidigare har skett ifrån de stater, med vilka Sverige har ett mera markerat sjöfartsumgänge, eller också från länder, där Sveriges sjöfart möter den största konkurrensen. Haagreglerna ha nämligen långt ifrån ratificerats av alla stater. Bland annat ha Frankrike och Tyskland icke anslutit sig, ej heller Holland. Enligt från Tyskland ingånget telegrafiskt meddelande kan konventionen icke förväntas inom den närmaste tiden bli ratificerad, då man i möjligaste mån vill undvika ytterligare belastning av sjöfarten genom förskjutning av bevisbördan om regler för reklamation och ökat redareansvar.

Det finns även en icke-europeisk stat, som man får taga med i beräkningen härvidlag och som mer och mer gör sig gällande, nämligen Japan. Dessutom har inte heller Ryssland anslutit sig, och det är också ett land som även mer och mer börjar konkurrera med svensk sjöfart.

I utskottets utlåtande framhålles vidare, att nu föreliggande lagförslag utarbetats under förutsättning, att 1928 års sjölagstiftning angående redareansvar och sjöpanträtt träder i kraft senast samtidigt med de nu föreslagna lagarna. Mot denna förutsättning anser utskottet icke någon befogad invändning kunna resas. Men utskottet betonar också särskilt, att i våra grannländer motsvarande lagbestämmelser redan äro i kraft och ratifikation skedd av de internationella konventioner, varom det är fråga. Det är ju alldeles riktigt att så har skett, men utskottet har inte omnämnt, att England ännu inte har ratificerat båda konventionerna, något som man ju måste betrakta såsom mycket viktigt. Enligt från Chamber of Shipping ingånget meddelande äro utsikterna för en snar ratificering från Englands sida mycket ovissa. För övrigt ha konventionerna endast ratificerats av Frankrike och Spanien samt ett antal stater, som ur sjöfartssynpunkt ha ganska liten betydelse, nämligen Monaco, Portugal och Ungern. Av mera betydande länder ha varken Tyskland, Italien eller Ryssland anslutit sig.

Jag får därför uttala den förhoppningen att när det kommer att gälla ratificering av dessa konventioner Kungl. Maj:t måtte noga iakttaga, att Sverige icke köres fram i täten, varigenom svensk sjöfart skulle bli lidande, utan att vår regering därvidlag måtte benäget tillse, att vi följa andra länder av betydelse.

Vidare skall jag be att få beröra en annan sak. Beträffande reklamationsregeln i art. 3 § 6 i Haagregelkonventionerna förutsätter utskottet, att försävert bestämmelserna däri skulle visa sig medföra menliga verkningar för sjöfartsnäringsfrågan då skulle bli upptagen till ny behandling och revision. Då jag förstår hur svårt det blir att kunna genomföra en revision, sedan dessa konventioner en gång ha ratificerats, helst om England skulle sätta sig emot detta, vill jag särskilt be att få taga fasta på vad utskottet har yttrat i denna punkt.

Herr talman! Jag har intet yrkande, utan vad jag nu har sagt utmynnar i en vördsam hemställan, att Kungl. Maj:t måtte noga bevaka vår sjöfartstresen då det gäller tiden för ikraftträdandet av ifrågakvarande lagförslag.

Herr Klefbeck: Herr talman! Beträffande den önskan, som den siste ärade talaren uttalade, har ju utskottet givit uttryck åt något motsvarande i sin framställning.

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

Beträffande herr Nordborgs skildring av vilka stater som hittills ratificerat skall jag be att på en liten punkt få komplettera vad han sade. Det har nämligen på sista tiden skett en förändring, nämligen att Frankrike den 9 april i år anslutit sig till konventionen, och i anslutning därtill har en fransk lag antagits i överensstämmelse med konventionen. Konventionen är visserligen ännu inte ratificerad, men både senaten och deputeradekammaren ha i alla fall antagit den därmed sammanhängande lagen.

Efter härmed slutad överläggning godkändes förevarande paragraf.

28 och 31 §§.

Godkändes.

48 och 49 §§.

Dessa paragrafer hade följande avfattning:

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 nämnda paragrafer hade reservation avgivits av herrar *Svenson* i *Eskhult*, *Löfgren*, *Wohlin*, *Olsson* i *Rimforsa*, *Johansson* i *Bro* och *Lindberg* i *Stockholm*, vilka på åberopade grunder hemställt, att paragraferna måtte er- hålla följande lydelse:

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.

Herr Löfgren: Herr talman! Till dessa paragrafer har undertecknad m. fl. avgivit en reservation, och dess underlag och mening vill jag här med några ord antyda.

Det är så att enligt nuvarande sjölag har befälhavaren icke rätt att kom-

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

mersiellt företräda redaren då fartyget ligger i hemorten. När fartyget befinner sig där har det ansetts onödigt och eventuellt ägnat att medföra oklarhet att vid sidan av redaren ge befälhavaren en legal fullmakt att handla på dennes vägnar. I de flesta fall sammanfaller fartygets hemort med redarens, och i alla dessa fall synes det särskilt opraktiskt att förutsätta en dubbelrepresentation för fartyget.

Nu har emellertid i det föreliggande förslaget befälhavarens befogenhet utsträckt att gälla också i hemorten. I likhet med lagrådet ha vi reservanter icke ansett, att det finns tillräckliga skäl för en lagändring på denna punkt, utan vi yrka på bibehållande av sjölagens nuvarande bestämmelse. Våra skäl härtill äro både av praktisk och principiell natur. Praktiskt sett förefaller det minst sagt besynnerligt i vår moderna tid med dess så gott som obegränsade möjligheter för redaren att handla själv även utom hemorten genom sina agenter, att man anser sig böra utsträcka befälhavarens kommersiella befogenhet. Och det gör man samtidigt med att sjöfartens faktiska och sjörättens rättsliga utveckling alltmer gått i riktning att inskränka befälhavarens befattning och ansvar till de rent nautiska åtgärderna. Detta alltså sett ifrån praktisk synpunkt. Från principiell synpunkt måste man vidare bemärka den brist på överensstämmelse, som vid en lagändring i denna punkt skulle komma att råda mellan sjölagen och 1928 års nya lagstiftning, som nu ungefärligen samtidigt skulle tänkas träda i kraft, om redareansvarets begränsning och sjöpanträtt. De lagregler, som innehållas i den s. k. 1928 års lag, och vilken som jag nämnde samtidigt skulle tänkas träda i kraft, bygga nämligen liksom nuvarande sjölag på att befälhavarens befogenhet och ansvar endast gälla för handlingar utom hemorten. Inom hemorten har han icke rätt att företräda redaren. Det enda skäl, som jag kan tänka mig för utskottets förslag i detta hänseende, är att det samstämmer med de norska och danska förslagen. Men eftersom vi nu komma först i antagandet av ändringarna i sjölagen, så synes det tillkomma oss att föregå våra nordiska bröder med ett gott exempel genom att inte i onödan ändra på en god lag.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Hammar skjöld*.

Herr Klefbeck: Herr talman! Dessa paragrafer behandla, såsom vi hörde, befälhavarens behörighet att företaga rättshandlingar å redarens vägnar. Det är en behörighet som vi på båda sidor, både utskottsmajoriteten och reservanterna, gilla. Vi skilja oss bara däri, huruvida denna behörighet skall äga rum endast *utom* hemorten, såsom reservanterna vilja, eller även *i* hemorten, såsom utskottet och Kungl. Maj:t vilja.

Utskottet menar att det föreligger både praktiska och principiella skäl för dess ståndpunkt. Vad de praktiska skälen beträffar är det ju alldeles klart, att en dylik behörighet även på hemorten är till förmån för tredje man att börja med. Vidare kan det ju även i hemorten givas vissa fall, då själva fartygets behov kräver, att någon åtgärd företages; och då skulle befälhavaren, om redaren inte är närvarande, icke ha möjlighet att företaga denna åtgärd därest reservanternas förslag går igenom. Vi mena därför, att om befälhavaren i ett sådant läge vidtar en nyttig och nödvändig åtgärd är det någonting som inte skadar redaren utan fullt ut kan sägas vara till fördel för honom. Vidare anse vi, att när fartyget ligger i hemorten har redaren oupphörligt tillfälle att vaka över de åtgärder, som befälhavaren företar.

Från rent principiell synpunkt åter förefaller det oss egendomligt att man fäster så orimligt stort avseende vid själva begreppet hemorten. Ty hemor-

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

ten är inte alltid detsamma som den plats, som man i vanlig mening betecknar med hemort, utan redaren äger rätt att bestämma vilken ort han vill såsom hemort för fartyget. Och denna plats kanske inte alltid överensstämmer med redarens hemort.

Vi mena därför, att Kungl. Maj:t har fullt fog för sitt förslag, och då det dessutom överensstämmer med de danska och norska förslagen, hemställer jag om bifall till utskottets utlåtande.

Herr Nordborg: Herr talman! Jag kan helt och hållet instämma i vad herr Löfgren nyss uttalade. Dessutom skall jag be att få tillägga, att såsom praktisk människa har jag inte kunnat förstå detta förslag om att utvidga befälhavarens rätt till att utföra dessa handlingar även i hemorten. Under många år ha vi haft sjölagens nuvarande bestämmelse, där befälhavaren har rätt att vidtaga åtgärder endast utom hemorten, och det har varit alldeles tillräckligt. Det har aldrig mig veterligt framkommit några klagomål i denna sak, och det har heller aldrig förekommit några framställningar om lagändringar. Någoting sådant har överhuvud taget aldrig diskuterats.

Då är det märkligt att man just nu skall komma med ett dylikt förslag, när tekniken så har gått framåt, att det numera praktiskt taget alltid är redaren, som per telegraf och telefon sköter om allt vad som rör frakter och anskaffning av pengar och vad som kan behövas för fartyget — rederiet kommer ju när som helst i förbindelse med sina agenter och sina mäklare, med vilka befälhavaren samarbetar. Jag skulle vilja påstå att det är mycket sällsynt nu för tiden, att en befälhavare egentligen har någon användning ens för sin hitillsvarande befogenhet. Men jag anser ju att den fortfarande bör stå kvar, ty man vet aldrig vad som kan hända eller var ett fartyg kan landa eller stranda. Men att på något vis utöka bestämmelsen så att den även skall gälla i hemorten, kan jag inte förstå skall vara till någon nytta.

Jag ber därför, herr talman, att få instämma i herr Löfgrens yrkande.

Herr Lindley: Herr talman! Jag måste tillstå att jag inte kan dela reservanternas uppfattning att denna fråga är av någon större betydelse.

Först och främst: vad är fartygets hemort? Fartygets hemort är där fartyget är inregistrerat. Fartyget kan vara inregistrerat exempelvis i Stockholm, men det är därför inte sagt att redaren bor i Stockholm. Han kan bo var som helst i landet för övrigt, han kan till och med bo ute på rama bondlandet någonstans där det kan vara svårt att få tag i honom. Och dit kommer ju aldrig fartyget. Om i ett sådant fall fartyget är inregistrerat här i Stockholm, har då befälhavaren rättighet att vidtaga de åtgärder, som det här är fråga om, då fartyget ligger i Stockholm? Säkerligen inte. Med reservanternas tolkning skulle han, därför att Stockholm är fartygets hemort, icke ha rätt att vidtaga åtgärder, även om de vore absolut nödvändiga. Jag tror, att han en befälhavare förtroendet att utomlands och över hela vårt land i övrigt vidtaga åtgärder å redarens vägnar kan han få göra det i hemorten också. Han står ju direkt i ansvar inför redaren för alla sina handlingar, och han kan ju avskedas utan vidare om han missköter sig på något sätt. Varför skulle han då inte i hemorten kunna beviljas samma ansvarsfulla ställning om det gäller nödvändiga åtgärder?

Nu står det visserligen här talat även om sådana åtgärder som att upplåna pengar. Men det kan ju också vara nödvändigt. Några belopp äro inte fastställda. Han kan behöva avlöna någon tillfällig arbetare eller göra något annat obetydligt utlägg, men saknar pengar. Han skulle då inte ha rättighet att

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)
låna ens 25 öre å redarens vägnar därför att fartyget händelsevis ligger i hemorten.

För övrigt tror jag nog att den där gamla bestämmelsen inte har tillämpats så strängt. Antagligen har befälhavaren fått vidtaga sådana åtgärder även tidigare, fast ingen människa har sagt någonting om det. Det är visserligen så, att befälhavaren inte haft den formella rättigheten, men ingen förnuftig redare skulle väl vägra att godkänna en sådan förnuftig åtgärd från befälhavarens sida.

Jag tycker att frågan är så obetydlig att det inte gärna kan göras gällande, att vi här skulle behöva slå vakt om en rättsprincip för vårt lands vidkommande för att därigenom också styra de övriga skandinaviska länderna in på rätt stråt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Wohlin: Herr talman! Den långt framskridna tiden fordrar ju korta debattinlägg. Jag vill då påpeka, att den mest sakkunnige representanten här i kammaren för de svenska rederi- och sjöfartsintressena, nämligen herr Nordborg, påvisat inför kammaren, att man på redarehåll icke har något intresse alls av en författningsändring på den föreliggande punkten. Jag vill i förbigående erinra kammarens ledamöter om att det i detta lagförslag icke är fråga om förhållandet mellan företagare å ena sidan och arbetare å den andra, utan att det gäller rättsregler, som röra redares och befraktares förhållanden till varandra. De synpunkter av mera politisk natur, som ofta förekomma, då fråga är om företagare och arbetare inom sjöfartsnäringen, hava sålunda icke någon plats i detta sammanhang. Jag vill tillägga med anledning av herr Lindleys anförande, att här icke föreligger något behov av en författningsändring. Redarna hava för närvarande i sjölagen, som alla veta, den inskränkningen fastslagen i befälhavarens möjligheter att ingå kommersiella avtal, att befälhavaren icke på hemorten är befogad att träffa sådana avtal. Redarna kunna redan nu, och komma att kunna det i ännu högre grad i framtiden själva avsluta dylika avtal. Redaren kan bo ute på rama bondlandet, sade herr Lindley. Det är väl mera sällsynt att han gör det, och jag tror icke att den saken kan ha någon betydelse i detta sammanhang. Vad som är fartygets hemort vet man sedan gammalt enligt sjölagen, och man kan utan svårigheter i fortsättningen upprätthålla den praxis som redan finnes. Jag påpekar ytterligare, att herr Lindley själv erkände, att om befälhavaren genom ett kommersiellt kontrakt, som är oförmånligt för redaren, har begått ett missgrepp, han kan bli av redaren avskedad. Detta torde också vara en av anledningarna till att sjömansunionens representant i andra kammaren, herr Lindberg, anslutit sig till reservationen. Det är en viss risk för befälhavaren att sluta kommersiella avtal i hemorten. Jag hörde under debatten i andra kammaren den mening som göras gällande, att hemortsbegreppet skulle vara oklart och att man av denna anledning biträtt propositionen på föreliggande punkt. Jag påpekar emellertid, att utskottsreservanterna endast bygga på den nu gällande lagstiftningen, och det har icke gjorts någon framställning om en allmän utredning av hemortsbegreppets utvidgande eller förändring. Det skulle verkligen vara ganska egendomligt om första kammaren — då det gäller en fråga, som intresserar vederbörande sjöfartsintressen så mycket som denna i alla fall gör — skulle finna anledning att av principiella eller andra skäl, som jag icke förstår, ändra på den nuvarande sjölagens bestämmelser.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till reservationen.

Herr statsrådet Schlyter: Herr talman! Det är nu redan andra gången i år, som jag har haft tillfredsställelsen att kunna medverka till framläggande

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

för riksdagen av lagförslag, som ha varit resultatet av nordiskt samarbete. För-
ra gången gällde det lagberedningens betydelsefulla lagförslag angående skul-
debrev. Denna gång är det resultatet av ett flerårigt arbete av vårt lands främ-
sta sjö rättsexperter på en reformering av sjölagen, som är föremål för kamma-
rens prövning.

Det har varit mig en stor glädje, att lagutskottet efter det grundliga arbete,
som jag vet att utskottet har lagt ned på en granskning av lagförslaget i alla
dess detaljer, funnit sig kunna i allt väsentligt ansluta sig till den kungl. pro-
positionen, vilken ju också, såsom herrarna veta, har antagits av andra kamma-
ren. Det nordiska samarbetet har givetvis utövat sitt inflytande på ställ-
ningstagandet beträffande åtskilliga detaljer i lagförslaget. Under sjölagsre-
visionen har i allmänhet i Norge förefunnits intresse för att åstadkomma me-
ra genomgripande förändringar i sjölagen. På svensk sida har man däremot
försökt att undvika ändringar, som kunna förefalla vara mindre nödiga. Om
man på vissa punkter anser, att den svenska kommittén utan olägenhet skulle
ha kunnat underlåta att föreslå lagändringar, så bör man alltså se dessa lag-
ändringar i belysning av önskvärdheten av att genom kompromisser och efter-
gifter i mera oväsentliga detaljer uppnå det eftersträfvade målet, d. v. s. i hu-
vudsak gemensamma lagregler för de olika länderna.

Nu torde det visserligen vara riktigt, såsom herr Nordborg nyss framhöll,
att behovet av en så att säga kommersiell fullmakt för befälhavaren min-
skats med åren på grund av olika omständigheter. Jag vill emellertid gentemot
herr Wohlin's åberopande av att de sakkunniga näringsidkarna inte hade något
intresse av denna lagändring erinra om att redarna ha haft en representant i
kommittén, som inte har reserverat sig mot den föreslagna utvidgningen av
befälhavarens ställningsfullmakt. När propositionen nu föreslår en ändring,
som går ut på att ställningsfullmakten skall gälla även i hemorten, så beror
detta inte så mycket på det större eller mindre behovet av en sådan fullmakt
utan mera på de synpunkter, som herr Klefbeck här nyss redogjort för och
som jag inte behöver upprepa. I varje fall torde det vara uppenbart, att några
praktiska olägenheter inte kunna befaras av ställningsfullmaktens utsträckande
till att även gälla i fartygets hemort. Det är i synnerhet från norsk sida, som
man varit angelägen att genomföra denna ändring, och då jag anser det vara
angeläget att undvika en alldeles onödig avvikelse på denna punkt mellan de
olika ländernas lagtext, hemställer jag, herr talman, att kammaren måtte
liksom förut andra kammaren följa utskottets förslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr förste vice talmannen
jämligt därunder förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på godkän-
nande av de nu ifrågavarande paragraferna samt vidare därpå att nämnda pa-
ragrafer skulle godkännas med den lydelse, som förordats i den av herr Svenson
i Eskhult m. fl. vid paragraferna anförda reservationen; och förklarade herr
förste vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på paragrafernas god-
kännande enligt utskottets förslag, sig finna denna proposition vara med över-
vägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner 48 och 49 §§ av första lagutskottets i utlåtande nr 34
framställda förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

Vinner Nej, godkännas nämnda paragrafer med den lydelse, som förordats i den av herr Svenson i Eskhult m. fl. vid paragraferna anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr förste vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

Då herr förste vice talmannen fann tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, verkställdes härefter votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 44;

Nej — 41.

Därjämte hade 5 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

52, 54, 59, 60 och 71—85 §§.

Godkändes.

86 §.

Denna paragraf var så lydande:

(i Kungl. Maj:ts förslag:)

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 etthundratjufem 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 etthundra-femtio 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 överstiger 250 men icke 400 ton sextio öre för ton, dock minst etthundra-sjuttiofem kronor.

(i utskottets förslag:)

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

*Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)**(i Kungl. Maj:ts förslag:)**(i utskottets förslag:)*

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 av herrar *Anderson* i Hägelåkra, *Klefbeck*, *Ekströmer*, *Linnér*, *Lindqvist Hedlund* i Östersund, *Sjögren* och *Larsson* avgiven reservation hade på anförda skäl förordats, att paragrafen måtte erhålla den lydelse, som i Kungl. Maj:ts proposition föreslagits.

Herr Anderson, Erik: Som framgår av utskottets utlåtande är det lottsedeln, som har bestämt, hur utskottsutlåtet skulle se ut. Det är nämligen så, att det är åtta reservanter emot åtta, som stå för utskottsförslaget. Vi reservanter ha vid denna paragraf anslutit oss till Kungl. Maj:ts proposition oförändrad, medan däremot utskottets majoritet har gjort en del ändringar på densamma.

Paragrafen, som den är utformad i propositionen, innehåller den bestämmelsen, att för fartyg med en dräktighet av högst 400 ton och därunder skall bestämmas för liggedagar en viss ersättning, som är angiven i en tabell. Denna bestämmelse har utslutits av utskottsmajoriteten. Nu har emellertid utskottsmajoriteten inte yttrat någonting annat om skälen till denna utslutning än detta, att »även om de i 86 § för mindre fartyg upptagna ersättningsbeloppen för närvarande få anses överensstämma med rättvisa, har utskottet ansett avgörande skäl tala emot beloppens inskrivande i sjölagen». Utskottsmajoriteten har alltså erkänt, att det är rättvist och billigt, att förhållandet mellan de mindre fartygsägarna och befraktarna om ersättning för liggetid i hamnar blir reglerat i lagen, och vi reservanter ha också yttrat oss i denna fråga, då vi sagt, att »i åtskilliga fall torde de mindre redarna icke ens uppätta formliga fraktavtal, i andra fall saknas hos dem vana att i avtalet göra förbehåll om en lämpligt avvägd överliggetidsersättning. Den formella likställighet mellan större och mindre tonnage, som övriga utskottsledamöter förordat, skulle således i realiteten lända till de mindre redarnas nackdel. Kostnaderna för en rättegång om överliggetidsersättning torde, då fråga är om fartyg av lägre dräktighet, ofta komma att stå i disproportion till den omvistade ersättningens belopp.»

Med avseende på liggetiden för de större fartygen går det i allmänhet så till, att vederbörande redare i sammanhang med fraktavtalet också uppgör om ersättning för liggetiden, som ju inte kan beräknas i förväg. Så är emellertid, som vi ha yttrat här, inte förhållandet med de mindre fartygen. Det är mycket sällan, som de uppgöra något formellt fraktavtal, vari angives storleken av den ersättning, som de skulle få för liggetiden.

Nu kan det ju framhållas, att det icke bör vara någon åtskillnad mellan större och mindre fartyg, men i det avseendet vill jag dock påpeka, att utskottet godtagit denna princip i en föregående paragraf, nämligen 81 §, som handlar om hur liggedagarna skola beräknas efter de olika fartygens storlek. När

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

man där har gått in för att göra en skillnad mellan större och mindre fartyg, är det alltså inte något nytt, som här kommer in. Jag anser, att det är mera konsekvent, att lagen innehåller bestämmelser om ersättningen, när tiden förut är bestämd.

Jag hemställer alltså, herr talman, om avslag å utskottets förslag och bifall till den kungl. propositionen i denna paragraf.

Herr Wohlin: Jag tror, att det är en ganska tveksam och tvivelaktig sak, om man gagnar den mindre sjöfarten, som det här gäller, bättre med reservanternas förslag än med utskottets. För egen del har jag den meningen, att den mindre sjöfarten i längden bättre säkerställes genom utskottets förslag än genom reservanternas. Oavsett huruvida de nuvarande ersättningarna för överliggetiden äro anpassade till nu rådande förhållanden eller icke, på vilken punkt utskottet som synes har uttalat sig med försiktighet, kunna sådana ändringar i penningvärdet och i andra förhållanden, som inverka på dessa ersättningsbelopp, inom ganska få år inträda, att de här fastställda ersättningsbeloppen bli för låga för den mindre sjöfartens utöfvere. Jag har mig bekant, att man på åtskilliga håll anser, att de ersättningsbelopp, som här föreslås, redan nu äro något för låga. Det gäller alltså att bedöma, huruvida man i en lag av denna natur — alltså en civillag — bör inskriva vissa belopp, som äro avvägda med hänsyn till rådande förhållanden, eller om man i stället bör acceptera en allmän regel, som medger en större smidighet och elasticitet i fortsättningen. Jag tror också för min del, att i valet mellan dessa båda alternativ är det senare alternativet så mycket mera att föredraga, som man i nuvarande stund ingenting vet om det svenska myntets köpkraft under kommande år och då särskilt dess inrikes köpkraft. Det föreligger dessutom, som alla finna, mellan klassifikationen av dessa mindre fartyg å ena sidan i 81 § och å andra sidan i 86 § ingen kongruens, utan här är det olika indelningsgrunder, vilket gör ett accepterande av 86 §, sådan som den föreslås av utskottsreservanterna, ännu mindre tilltalande. Ytterligare kan man erinra om — om man nu skall se till frågan om det nordiska samarbetet — att de här fastställda ersättningsbeloppen och de regler, som här äro givna för det mindre tonnage, icke hava accepterats i våra grannländer Norge och Danmark — åtminstone på det stadium, varunder dessa frågor ha behandlats i dessa länder.

Då alltså, herr förste vice talman, vissa ganska vägande skäl föreligga för att icke fastläsa dessa ersättningsbelopp i en lag med obegränsad giltighetstid under en i valutasynpunkt sällsynt oberäknelig tidsepok och då det är min övertygelse, att den mindre sjöfarten kommer att minst lika väl och i längden bättre tillgodoses genom den av utskottet föreslagna allmänna regeln, vilken dessutom innefattar fördelen, att det blir samma regel för såväl den mindre som den större sjöfarten, tillåter jag mig att yrka bifall till utskottets förslag på denna punkt.

Herr Klefbeck: Herr talman! Det gäller här beräkningen av ersättningen för överliggetiden. Jag kan ge den föregående ärade talaren rätt i att en allmän regel för alla fartyg kan bidra till större smidighet och elasticitet; men då vi reservanter trots detta velat hålla på den kungl. propositionen, har det berott uteslutande på rent praktiska skäl. Vi veta ju allesammans, att det övervägande flertalet av den svenska handelsflottans fartyg äro av mindre storlek och särskilt de, som gå i inrikesfart. För icke så länge sedan har till mig gjorts framställning från västkusten, att jag skulle med all makt försöka driva Kungl. Maj:ts förslag, emedan det för dessa små fartyg på västkusten

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

hade en utomordentlig betydelse. Vi ha också inom utskottet trott, att så är förhållandet även med de små fartygen, motorseglarna och andra på ostkusten. Vi ha nämligen trott, att en hel del av dem inte äro så vana vid att göra upp avtal och ännu mindre förstå sig på att göra förbehåll i dessa avtal. Det skänker då dessa en viss trygghet, när de skola göra upp sina avtal, om det finnes en viss taxa, som de begripa och som ger dem den ersättning, som de anse sig kunna ha anspråk på.

Härtill kommer nu, att andra kammaren utan votering, som det har uppgivits för mig, har bifallit reservationen, och jag skall därför utan att brodera ut det här längre be att få yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet **Schlyter**: Till herr Wohlin vill jag gärna lämna den upplysningen, att i Norge och Danmark har inte förefunnits intresse för att upptaga en ersättningsskala beträffande det mindre tonnaget, beroende därpå att detta har inte på långt när samma betydelse där som i Sverige och Finland.

Jag är övertygad om att regeln, sådan den är framlagd i propositionen och i de åtta reservanternas förslag, skulle få en avsevärd funktion att fylla i vårt land, där det finns ett så stort antal mindre fartyg. Regeln med vissa fasta skalor på det mindre tonnaget måste vara i hög grad ägnad att minska tvister om överliggeersättning, och den har särskilt stor betydelse för de s. k. motorseglarna.

Jag vill till slut be kammaren observera, att denna regel inte på något sätt utesluter den fulla avtalsfriheten beträffande det mindre tonnaget. Den innebär inte i något avseende någon inskränkning i de intresserade parternas befogenhet att träffa ett fritt avtal. Det lär alltså inte vara någon betänklighet förenad med att ansluta sig till Kungl. Maj:ts proposition och reservationen.

Herr **Wohlin**: Under behandlingen av 48 § anfördes såsom ett motiv för utskottets ståndpunkt, att det var önskvärt att åvägabringa överensstämmelse med våra grannländer Norge och Danmark. I den föreliggande punkten hava Norge och Danmark, som herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet nyss upplyste, icke velat acceptera den regel, om vilken det här i 86 § är tal. Då nu detta nordiska samarbete egentligen varit den drivande kraften bakom arbetet på hela det i stort sett värdefulla författningskomplex, som här är före, tycker jag, att detta skäl borde väga åtskilligt även ur herr statsrådets egen synpunkt.

Framför allt tillåter jag mig att draga i starkt tvivelsmål, att den mindre svenska sjöfartens representanter själva förstå sina verkliga intressen, om de i denna stund, såsom det har sagts under debatten, med en viss energi arbeta på att få dessa fasta skalor inarbetade i lagen. Vad som för dem just nu kan synas förmånligt, kan om några år med ändrade förhållanden gestalta sig helt annorlunda, och jag vill för min egen del tillägga, att jag visst icke är övertygad om att alla anse dessa skalor tillräckligt stora för att tillgodose deras intressen.

Visserligen är jag i avseende på juridiska spörsmål herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet fullständigt underlägsen, men i fråga om penningvärdets möjlighet att förändra sig tillåter jag mig dock hysa den mening, att sådana förändringar kunna komma att inträffa. Även i fråga om omkostnaderna, som det gäller att här bedöma och som hänföra sig till fartygets utrustning, proviantering och åtskilliga andra förhållanden, som inverka på överliggetidsersättningen, hava vi väl litet var den känslan, att dessa omkostnader kunna komma att stiga så, att de penningbelopp, som här äro föreslagna

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

att inskrivas i en civillag, kunna bliva alldeles orättvisa och föga väl passande i år, som komma. Utskottet har allvarligt övervägt möjligheten att överlämna åt Kungl. Maj:ts administrativa lagstiftningsmakt att fastställa dessa belopp, men då detta av vissa skäl icke låtit sig göra, tror jag, att utskottet befinner sig på den lyckligaste sidan, när utskottet här föreslagit en allmän regel. Jag tillåter mig också erinra om att tvister torde bli ganska fåtaliga och att det torde bli ganska sällsynt med sådana processer, där den mindre sjöfartens utövare skulle få svårigheter. Även den synpunkten har därför ganska ringa relevans i det föreliggande sammanhanget. Då till sist, som jag förut påpekade, klassifikationen av dessa smärre fartyg i 81 § och 86 § är olika och det överhuvud taget även författningstekniskt är en betydligt vackrare lösning, som utskottet föreslår, tillåter jag mig fortfarande att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindley**: Herr talman! Jag tror, att de farhågor, som herr Wohlin uttalade med anledning av att vi här få en skiljaktighet i lagstiftningen mellan de övriga skandinaviska länderna och Sverige, äro utan någon större betydelse. Vad är det här fråga om? Jo, inte någon skiljaktighet i princip utan bara ett fastställande av vissa ersättningsbelopp för liggedagsersättningen för de mindre fartygen. De kunna ta dessa belopp, men de kunna också utan vidare låta bli att tillämpa bestämmelsen. Lagen inverkar inte det allra ringaste på deras avtalsfrihet.

Vad den saken beträffar, tror jag inte, att man behöver hysa några betänkligheter, men å andra sidan skall jag ge herr Wohlin fullkomligt rätt i hans huvudsynpunkt, att man ju aldrig för någon längre tid kan fastställa vissa belopp, som kunna anses utgöra ersättning för liggedagstiden. Penningvärdets stegring och penningvärdets fall kunna ju åstadkomma förskjutningar. Det är inte tu tal om att det är riktigt.

När utskottet skulle behandla den här frågan, blev jag av utskottets ordförande tillfrågad om min åsikt om densamma, och jag kunde då efter att ha tittat på frågan säga, att vad mig själv beträffar har jag från arbetarsynpunkt icke något speciellt intresse i fråga om dessa saker, utan jag kan bara försöka att bedöma frågan som riksdagsmannen i allmänhet ser på varje spörsmål, som han får sig förelagt.

Det är dock en sak i detta fall, som jag tror, att vi få lov att titta litet närmare på. Nu skall jag också på samma gång erkänna, att jag står inte precis på så god fot med dessa små skutskeppare och motorseglare, därför att våra medlemmar, transportarbetarna, kräva att få utföra visst arbete åt dem. Jag står således i ett visst motsatsförhållande till dem, men å andra sidan skall jag villigt erkänna, att dessa skeppare nog ha det ganska svårt. Nu finns det visserligen i lagen fastställt hur många liggedagar fartyget med hänsyn till sin storlek kan räkna med. Det är emellertid inte något som hindrar t. ex. en köpman, som är mindre hänsynsfull, att helt enkelt låta fartyget ligga över liggedagstiden och använda detsamma som magasin. Han kan t. ex. distribuera ut sina varor direkt från fartyget, allt efter som han får sälja, och i stället för att lossa lasten och förhyra ett magasin samt betala hyra för detsamma, kan han låta fartyget ligga. Det finns emellertid ingenting stadgat om huru stor ersättning han skall betala för fartyget. Det är mycket möjligt, att ingenting finnes fastställt i själva fraktavtalet. Bortfraktaren har bara fått en viss penningssumma i fraktersättning för att ta lasten dit eller dit, och det finns inte något stipulerat om hur mycket han skall ha för liggedagstiden. Om det nu icke finns någonting i lagen därom, så måste man räkna med att köpare, som inte äro så hänsynsfulla, kunna låta fartygen ligga över.

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

Huru mycket skola de då ha i betalning? Han kan i stället för att bjuda dem det, som här är föreslaget, bjuda dem ett litet oansenligt belopp, som inte täcker deras kostnader, uppehälle för dem, som äro ombord, och förlust av tid. Han kan behandla dem hur som helst. Nog tror jag, att om man verkligen vill skydda dessa småfartyg, det vore berättigat att fastställa en viss ersättning.

Jag erkänner emellertid villigt, att det ligger bakom detta även den synpunkten, att om vi här i dag fastställa vissa belopp, räcker det inte så värst länge, förrän man igen måste vidtaga en ny lagändring. Jag tror dock, att det inte är större fara att anta det här förslaget än att lämna frågan helt och hållet öppen, ty det finns ingenting i denna lag, som förbjuder en högre ersättning för liggedagstiden. Vederbörande kunna träffa ett avtal med köpmannen, som förhyr deras båt, om att få ett högre belopp, ifall penningvärdet skulle sjunka. Enda risken torde därför vara att om penningvärdet skulle stiga kunna de på grund av denna lag få för mycket betalt för överliggetiden, men den faran synes ej vara vidare stor.

Jag tror, att som saken här förhåller sig, jag skall rösta för reservationen.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på godkännande av den under behandling varande paragrafen samt vidare därpå att nämnda paragraf skulle godkännas med den lydelse, Kungl. Maj:t föreslagit; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på paragrafens godkännande enligt utskottets förslag, sig finna denna proposition vara med övertvägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner 86 § av första lagutskottets i utlåtande nr 34 framställda förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes nämnda paragraf med den lydelse, Kungl. Maj:t föreslagit.

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

87—129 §§.

Godkändes.

130 §.

Denna paragraf hade följande lydelse:

Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär avtalet upphör att gälla, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)
varken han själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Vid förevarande paragraf hade reservation anförts av herrar *Svenson* i Eskhult, *Löfgen*, *Wohlin*, *Olsson* i Rimforsa och *Johansson* i Bro, vilka av angivna orsaker hemställt, att till 130 § måtte fogas följande andra stycke:

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.

Herr Wohlin: Det framgår av den förberedande behandlingen av denna paragraf, att tredje stycket av 111 § i sjölagen blivit av rent formella grunder utesluten. I motiveringen till det utkast till lagbestämmelse, som utarbetades i de nordiska sjölagstiftningskommittéerna och som förelåg 1930, framhölls det sålunda, att, bortsett från denna bestämmelse, sjölagen icke uppställer några reklamationsregler beträffande rätten att föra skadeståndstalan i anledning av dröjsmål från bortfraktarens sida.

Valet har för departementschefen nu stått mellan att konsekvent genomföra reklamationskyldighet och att icke uppta några regler i ämnet. Han har stannat inför det senare alternativet och detta har också tillstyrkts av lagutskottets majoritet. Den i reservationen anförda motiveringen förefaller mig emellertid vara av ganska reell innebörd och den förefaller mig vara tillräcklig för att motivera ett bibehållande av sjölagens ifrågavarande bestämmelse. För befälhavaren är det nämligen synnerligen angeläget att före fartygets avgång från lastningsorten erhålla kännedom om, huruvida tillfölje dröjsmålet 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 förvissat sig härom, kan det sedermera bliva förenat med ganska stora svårigheter för rederiet att prestera bevisning. Man måste beakta sjötransporternas säregna natur särskilt vad gäller trampfartygen och förresten i allmänhet beträffande fartyg, som inta last på skilda orter, där lastningsförhållandena många gånger äro för befälhavaren och rederiet obekanta. Då jag har mig bekant, att bibehållandet av reklamationsregeln är ett sjöfartsintresse, anser jag goda skäl tala för bifall till reservationen.

Jag får slutligen, då jag icke vidare kommer att taga till orda, uttala mitt beklagande över att här och var vid behandlingen av detta lagförslag den praktiska sjöfartsnäringens intressen icke blivit så tillgodosedda, som önskvärt hade varit. På den föreliggande punkten anser jag obestriddigt, att så är förhållandet, och jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Klefbeck: Herr talman! Det var en ganska allvarlig anmärkning, som herr Wohlin riktade mot utskottet, att vi inte hade velat iaktta den svenska sjöfartsnäringens intressen. Men det har nog herr Wohlin kunnat iakttaga ifrån hela vår överläggning i utskottet, att detta legat oss allesammans mycket varmt om hjärtat och att vi endast i några enstaka punkter skilja oss från varandra. Dessutom har hela tiden under den förberedande behandlingen en representant för redarna fått framföra sina synpunkter.

Vad nu den här föreliggande paragrafen beträffar, handlar den om skada, som har uppstått genom dröjsmål från bortfraktarens sida. Då yrka reservanterna, att om en befraktare vill göra anspråk på ersättning, skall han an-

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

måla detta icke, som herr Wohlin sade, innan resan anträdades utan, som de själva skriva i sin reservation, »innan godset till inlastning avlämnas». Det är väl just det villkoret, som har förefallit oss vara bra hårt att uppfylla, ty det måste vara ganska svårt för en befraktare att redan innan godset avlämnats avgöra, om det dröjsmål, som förekommit å bortfraktarens sida, är av den natur, att han bör kräva ersättning härför.

Det finns en sådan här reklamationsregel i en annan paragraf, men det gäller då en mottagare, som skall göra en sådan anmälan, om han finner, att det gods, som han mottager, är skadat. En sådan sak är ganska lätt att observera och om man då sätter ut en viss tid för honom, inom vilken han skall göra sina anspråk gällande, är detta inte något märkvärdigt. Men att på grund av ett dröjsmål, som förekommit, innan varorna någonsin inlastats, beräkna vad slags förlust, man därigenom skall lida, förefaller mig att vara ganska svårt. Enligt reservanternas förslag skall befraktarens rätt att få ersättning för den förlust, som han möjligen kan ha gjort, bli beroende på huruvida han vid den nämnda tidpunkten har gjort anmälan om saken eller inte. Jag tycker, att det är nästan för mycket begärt. Såvitt jag förstår, kan reservanternas ståndpunkt inte leda till annat än tvenne olika ting. Antingen skall befraktaren göra anmärkningen oupphörligt i tanke på att det kan hända, att någon förlust uppkommer och då blir det ständiga tvister; eller också skall han låta godset inlastas i hopp att allt skall gå bra. Men skulle sedan visa sig, att han kommit att lida förlust på grund av dröjsmålet, då är det för sent att göra anmälan och han går miste om ersättning.

Det synes oss då vara mycket mera rättvist och praktiskt, som vi föreslagit i utskottet i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition, att befraktaren bör låta inlastning och resa försiggå i lugn och ro och att befraktaren bevarar sin rätt till ersättning en tid framåt, tills det visat sig, om verklig skada har förorsakats honom eller inte.

Sedan är det en annan sak, som vi också inom utskottets majoritet tycka är ganska underlig, och det är den, att reservanterna inte ha tagit upp frågan om ersättning åt befraktaren för skada, som han har lidit genom bortfraktarens dröjsmål, mera än vid den tidpunkt, då resan skall anträdas och lasten skall tas in. De ha däremot inte alls tagit upp frågan om den ersättning, som kan uppkomma för befraktaren genom dröjsmål *under resan*. Det förefaller oss att vara en brist, om man skall gå den andra vägen, men vi tycka, att den första vägen, utskottets och Kungl. Maj:ts förslag, är förståndigare och rättvisare, och jag ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Löfgren: Herr talman! I anledning av herr Klefbeck's yttrande ber jag bara att få påpeka att det låter, som om reservanterna vilja införa något alldeles nytt.

I själva verket är det endast den bestämmelse, som vi redan ha i sjölagens 111 §, som man ber att få ha kvar. Här handlar det om dröjsmål från bortfraktarens sida före inlastningen, och det är klart, att endast för dröjsmål, som uppkommit dessförinnan, kan man fordra, att bortfraktaren, innan godset avlämnas till lastning, skall få meddelande om huruvida man eventuellt kommer att ställa en fordran på honom. Hela herr Klefbeck's resonemang, som tycks bygga på en annan föreställning, förfaller vid detta förhållande.

Det har ifrån många håll och icke minst naturligtvis från redarhåll ansetts vara ganska angeläget, att, när ändå fraktavtalet upprätthålles av befraktaren, bortfraktaren skall få reda på huruvida i fortsättningen befraktaren kommer att fordra ersättning för uppehållet. Man har gjort det undantaget, som kanske skulle följa redan av allmänna rättsregler, att befraktaren icke behöver

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

göra ett sådant förbehåll på förhand, därest bortfraktaren eller den för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet. Men om det däremot gäller en händelse, som kan betraktas såsom en mycket lätt försummelse eller som icke alls kan framstå som något sådant fel, som bortfraktaren själv kan ha någon aning om, att det blivit begånget, så synes det vara en rimlig fordran, att befraktaren gör anmärkning om saken och yrkar ersättning för uppehållet redan före inlastningen.

Jag ber också att få instämma i yrkandet om bifall till reservationen.

Herr Nordborg: Jag skall bara be att få framhålla, att detta är ett mycket stort ingrepp i de möjligheter, som en redare förut haft, då han blivit försenad på ett eller annat sätt med ett fartyg. Om man nu tager bort den gamla bestämmelsen, medför det naturligtvis mycket betydande konsekvenser. Vad vilja vi göra? Det måste rent av betecknas som en orättvisa, om man tar bort den bestämmelse, som tidigare har funnits. Sedermera är det svårt göra någonting åt saken, när det hela är ratificerat och har kommit in i det stora internationella maskineriet. Det var därför, som jag i mitt första anförande nämnde, att man skulle ta fasta på vad utskottet hade yttrat rörande denna sak. Nu skulle emellertid jag vara mycket tacksam å sjöfartens vägnar, om kammaren ville ansluta sig till reservationen.

Nu finns det en möjlighet att behålla den gamla regeln, därför att vi ha Danmark och Norge förutom en del andra länder som komma efter oss. Sedan hela lagförslaget blivit ratificerat av olika länder, lär det dröja många år, innan man kan få bort en orättvisa, och en orättvisa är det. Den gamla bestämmelsen har funnits så länge utan att det har varit några klagomål emot den vilket borgar för att det inte heller blir några klagomål om man behåller den.

Herr statsrådet Schlyter: Det är alldeles otvivelaktigt, att det kan betraktas i viss mån såsom ett redareintresse att på en tidig tidpunkt kunna få motpartens rätt avklippt, men huruvida detta är rättvist, som den senaste talaren förmenade, eller inte, det vill jag lämna öppet. Jag vill emellertid erinra om att i ett tidigare befraktningsutkast, som varit utremitterat för yttrande, fanns icke denna reklamationsregel, som herr Nordborg vill behålla, och endast i två yttranden gjordes någon invändning mot regelns uteslutande. Jag undrar, om det icke i alla fall här i riksdagen är ett något uppkonstruerat intresse för att få behålla reklamationsregeln. Eftersom det varit tal ett par gånger om vad likheten med våra nordiska grannländer betyder i fråga om den förevarande lagstiftningen, vill jag fästa uppmärksamheten på att i en principfråga sådan som den vi nu diskutera, är det uppenbart av större betydelse, att enhetliga bestämmelser gälla för de olika nordiska länderna än i den fråga, där nyss herr Wohlin betonade önskvärdheten av samstämmighet i lagstiftningen, och att ett bifall till reservanternas yrkande i denna punkt med all sannolikhet skulle medföra, att olika regler komme att gälla för de skilda nordiska länderna.

Jag hemställer därför att kammaren ville bifalla Kungl. Maj:ts och utskottets förslag.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen jämligt föreliggande yrkanden propositioner, först på godkännande av den nu föredragna paragrafen enligt utskottets förslag samt vidare på paragrafens godkännande med det tillägg, som förordats i den av herr Svenson i Eskhult m. fl. därom anförda reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)
 förslag till paragrafens lydelse, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner 130 § av första lagutskottets i utlåtande nr 34 framställda förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes nämnda paragraf med det tillägg, som förordats i den av herr *Svenson* i *Eskhult* m. fl. därom anförda reservationen.

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

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

Ja — 38;

Nej — 27.

Därjämte hade 9 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

131—170 §§.

Godkändes.

171 §.

Denna paragraf lydde:

Bortfraktaren skall från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerarens säkerhet än att 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.

I en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Akerman*, *Klefbeck*, *Branting*, *Lindqvist* och *Lindberg* i Stockholm på anförda skäl hemställt, att 171 § måtte erhålla följande lydelse:

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 bortfrakta-

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)
 ren 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.

Herr **Klefbeck**: Herr talman! Jag är ledsen, att jag skall behöva begära ordet igen, men det har sina randiga skäl. Vår värderade ordförande är sjuk, och jag måste försöka att tjänstgöra i hans ställe. Vi ha avgivit en reservation på den här paragrafen, som handlar om bortfraktarens ansvarighet för passagerarens person.

Detta ansvar är erkänt i propositionen och i utskottets förslag, men det har där gjorts den begränsningen, att ersättningen icke skall få överstiga 20,000 kronor, d. v. s. man kan göra förbehåll om beloppets storlek. Det är denna begränsning, som vi reserveranter velat ha bort. Det är nämligen så, att om någon gång en olycka skulle inträffa, varigenom en passagerare skulle förlora livet, skall en ersättning på 20,000 kronor lämnas, men detta är, om han efterlämnar änka och barn, ett ganska blygsamt belopp, då ju den ränta, som uppkommer på detta belopp, inte är så stor, att den kan tillförsäkra familjen en något så när hyggelig existens.

Nu är det ju att märka, att här är det fråga om den risk, som bortfraktaren själv blir ansvarig för, och sålunda inte om vad han genom försäkring kan åstadkomma till sitt eget skydd. Den möjligheten står alltid öppen för honom. Vi ha även menat, att en sådan här regel icke behövde vara så förfärligt farlig för redaren heller, ty det har visat sig, att olycksfallsfrekvensen i inrikesfart är mycket obetydlig. Det framgår också av den statistik, som föreligger.

Vidare kan jag påpeka ett annat faktum, nämligen, att med nu gällande lag ha bortfraktarna rätt att friskriva sig i avtal för sådana här ersättningskrav, men erfarenheten har visat, att de ytterst sällan begagnat sig av denna rättighet. Detta kan väl icke bero på något annat än att de ha menat, att på grund av den låga olycksfallsfrekvensen är risken så ringa, att de icke ha behövt försäkra sig mot den.

För att trygga de efterlevande i de enstaka fall, då bestämmelsen om skadestånd skulle komma i tillämpning, är det, som vi i reservation ha framställt vårt yrkande, och jag skall be, herr talman, att få yrka bifall till detsamma.

Herr **Anderson, Erik**: Herr talman! Utskottsförslaget har stannat för samma belopp som i den kungl. propositionen, d. v. s. en möjlighet att begränsa ersättningsbeloppet till 20,000 kronor för varje passagerare. Då i lagen om trafikförsäkring å motorfordon ersättningsbeloppet vid katastrof är begränsat och man icke behöver utge ersättning med högre belopp än 20,000 kronor för varje skadad eller dödad person, ha vi inom utskottet ansett det vara lämpligt att även härvidlag begränsa beloppet till 20,000 kronor.

Jag skall med anledning därav be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Branting**: Herr talman! Som herr Klefbeck framhöll kan det uppenbarligen lända till resultat, stridande mot rätt och billighet om en olycka vållas av omständigheter, vilka kunna såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar — om redaren i så fall genom en enkel anteckning på biljetten skall äga rätt att frita sig från full ansvarighet.

Ang. vissa ändringar i sjölagen m. m. (Forts.)

Den redarens obegränsade ansvarighet, som skulle följa, ifall reservanternas yrkande bifalles, skulle icke medföra några för redaren betungande försäkringsavgifter. Risken för allvarliga sjöolyckor vid inrikes fart är minimal, vilket den utförda undersökningen visat.

Jag vill också framhålla, att under detta lagförslags beredning *passagerarnas* speciella intressen inte ha varit i egentlig mening representerade. Här har det varit befraktarnas och bortfraktarnas intressen, som vägts emot varandra, men någon särskild representant för passagerarna har icke närvarit — vilket väl inte heller så lätt skulle låtit sig ordna. Det synes mig emellertid vara ett allmänt intresse, att den, som företar resa med fartyg och ordentligt fullgör *sina* skyldigheter, skall äga rättighet, ifall någon allvarlig olycka drabbar honom på grund av bortfraktarens vållande, att få full ersättning för sådan skada.

Det kan också förtjäna understrykas, att ett stadgande i enlighet med reservanternas förslag icke skulle verka till försvårande av redarnas ställning gentemot utländsk konkurrens. Stadgandet skulle ju uteslutande avse inrikesfarten; det skulle alltså bara bli fråga om en förpliktelse för inhemska rederier. Enligt vad som upplysts har man också på sakkunnigt och vederhäftigt norskt håll rest betänkligheter emot bortfraktarens rätt att begränsa sin ansvarighet i enlighet med förslaget. Man ansåg också på detta håll, att mycket starka skälighetsgrunder tala för, att en obegränsad ansvarighet för personskada på grund av fel eller försummelse bör åvila rederierna.

Jag ber alltså i likhet med herr Klefbeck att få tillstyrka reservationen.

Efter härmed slutad överläggning gjorde herr förste vice talmannen i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på godkännande av den under behandling varande paragrafen samt vidare därpå att nämnda paragraf skulle godkännas med den lydelse, som förordats i den av herr Åkerman m. fl. vid paragrafen anförda reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på paragrafens godkännande enligt utskottets förslag, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner 171 § av första lagutskottets i utlåtande nr 34 framställda förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes nämnda paragraf med den lydelse, som förordats i den av herr Åkerman m. fl. vid paragrafen anförda reservationen.

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

Övriga delar av ifrågavarande lagförslag.

Godkändes.

De återstående av utskottet framställda lagförslagen.

Godkändes.

Utskottets hemställan i punkten A.

Förklarades besvarad genom kammarens beslut i avseende å lagförslagen.

Punkterna B och C.

Vad utskottet hemställt bifölls.

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

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade proposition nr 248 blev densamma på begäran bordlagd.

Avgåvos och bordlades nedannämnda motioner:

nr 422, av herr *Olsson, Oscar*, och herr *Norman*, samt

nr 423, av herr *Wangson, Otto*, m. fl.,

båda i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om domkapitel m. m.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 175, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts under riksstatsens åttonde huvudtitel gjorda framställning angående bidrag till vetenskapsakademien.

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

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 202, till Konungen i anledning av väckt motion om utvidgning av rätten att erhålla lindring i de mindre bemedlades kostnader för vård av sinnessjuka, sinnesslöa och fallandesjuka.

Anmäldes och bordlades

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 avdikningsanslag samt lån från statens avdikningslånefond;

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 av fruktträdsodlingar mot skador, vållade av hare och älg; samt

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion, II: 620, angående reformering enligt vissa riktlinjer av undervisningen vid de högre allmänna läroverken.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 6,12 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.