

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1938.

Första kammaren.

Nr 19.

Lördagen den 12 mars f. m.

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

Justerades protokollen för den 5 och den 8 innevarande månad.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 96, till Konungen i anledning av väckta motioner angående ändring av 17 kap. 4 § handelsbalken m. m.

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

nr 97, i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 19 med förslag till lag om understödsföreningar m. m. samt nr 20 med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 26 juni 1931 (nr 280) om erkända sjukkassor m. m.;

nr 98, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens år 1937 vid dess tjugotredje sammanträde fattade beslut;

nr 99, i anledning av väckta motioner om skärpt lagstiftning rörande alkoholpåverkan under färd med motorfordon m. m.; samt

nr 100, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordningar om olycksfalls- och yrkessjukdomsersättning åt tvångsarbetare och fångar m. fl.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet nedannämnda motioner:

nr 252, av herr *Sjödahl* m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folktandvård; och

nr 253, av herr *Holmström* m. fl., 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.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtanden nr 51—54, bankoutskottets utlåtande nr 21 samt jordbruksutskottets utlåtanden nr 25 och 26.

Föredrogos och lades till handlingarna jordbruksutskottets memorial nr 27, med överlämnande till riksdagen av förteckning över av vattenfallsstyrelsen under år 1937 försålda och bortbytta tomter och områden.

Herr *Myrdal* väckte nedannämnda motioner:

nr 254, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om avbrytande av havandeskap m. m.; och

nr 255, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om upphävande av 18 kap. 13 § 2 mom. strafflagen m. m.

Motionerna blevo på begäran bordlagda.

*Interpellation
ang. en skärpt
arbetstids-
lagstiftnings-
inverkan på
sjöfarts-
näringen
m. m.*

Herr *Nordborg* erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Enligt årets trontal ämnar Kungl. Maj:t för innevarande riksdag framlägga förslag till ny sjöarbetstidslag.

Genom pressen har man fått veta, att lagförslaget, som i huvudsak skulle innebära ett förverkligande av 8-timmarsdagen även till sjöss, vore avsett att möjliggöra svensk ratifikation av den av arbetskonferensen i Geneve 1936 antagna sjöarbetstids- och bemanningskonventionen. Som villkor för svensk ratifikation skulle uppställas fordran på att, förutom övriga nordiska länder, jämväl Nederländerna och Sovjetunionen samt Storbritannien skulle ratificera konventionen. Handelsministern beräknar enligt pressen den årliga kostnadsökningen för hyror och kosthåll till 1,825,000 kronor.

Dessa villkor för svensk ratifikation överensstämma med de förbehåll, som kommerskollegium och socialstyrelsen i detta avseende uppställt i ett gemensamt yttrande, avgivet i juni 1937, angående ett inom handelsdepartementet utarbetat lagförslag i anslutning till ifrågavarande konvention. Ämbetsverken ha emellertid i sitt utlåtande framhållit en del andra synpunkter, som äro av synnerlig betydelse för frågans bedömande.

Så hava de uttalat nödvändigheten av att, med hänsyn till sjöfartens sär-egna förhållanden, ägna särskild uppmärksamhet åt dess räntabilitet. Efter att i korthet ha redogjort för resultaten av kollegii sjöfartsekonomiska utredning år 1936 ha ämbetsverken bl. a. framhållit, att den lättnad för åtminstone utrikestrafiken, som med högkonjunkturen inträtt, icke hunnit åstadkomma tillräcklig eller ens någon mera avsevärd sanering av sjöfartens redan år 1933 i betydande utsträckning mycket svaga ställning. De väsentliga kostnader, som den föreslagna lagstiftningen skulle medföra, förmodades, efter av ämbetsverken förordade jämkningar, kunna bäras av sjöfarten, så länge de goda fraktmarknadsförhållandena vore rådande. Men i och med en avsevärd försämring av dessa måste svårigheter förr eller senare vållas, ej minst med hänsyn till möjligheterna att tillgodose det erkända behovet av en fortgående modernisering av den svenska handelsflottans tonnage. Ämbetsverken syntes även angeläget att Sverige, innan ratificering skedde, förvissade sig om att åtminstone vissa uppräknade länder komme att ansluta sig till konventionen. Att anslutning från Tyskland, som ej är medlem av arbetsbyrån, ej kunde förväntas, vore ägnat att skapa vissa betänkligheter. Den nämnda anslutningen från utländsk sida ansågo dock ämbetsverken vara en förutsättning för svensk ratificering. Men även under denna förutsättning bleve konkurrensen ej utjämnad, mest till följd av de i flera viktiga sjöfartsländer under olika former tillämpade statssubventionssystemen. Ämbetsverken manade slutligen till varsamhet med avseende på genomförandet av författningar av ifrågavarande slag.

Detta ämbetsverkens gemensamma utlåtande är avgivet under ämbetsmannansvar och måste anses vara baserat på mest tillförlitliga sakkunskap. Då dessutom kommerskollegium har näringslivets vårdande till uppgift och socialstyrelsen har de sociala frågorna på sin lott, måste anses att ifrågavarande gemensamma och enhälliga yttrande från dessa institutioner borde tillmätas avgörande betydelse.

*Interpellation ang. en skärpt arbetstidslagstiftnings inverkan på sjöfartsnärings-
näringsen m. m. (Forts.)*

Meddelandena i pressen ange, att den ifrågavarande sjöarbetstidslagstiftningen skulle komma att föreslås att för Sveriges del träda i kraft redan den 1 januari 1939. Detta betyder i verkligheten att ratificeringsförfarandet, som varit förutsättningen för konventionens antagande i Genève, helt åsidosättes, och att vår sjöfart skall, utan hänsynstagande till ämbetsverkens förbehåll, belastas med lagbestämmelser, vilka komma att hårt drabba vår sjöfartsnäring i den internationella konkurrensen.

Handelsministern synes även av meddelandena i pressen att döma ha förstått vad ett genomförande av förslaget betyder för vår sjöfart. Med framhållande av att subventionsväsendet i betydande utsträckning förändrar förutsättningarna i konkurrenshänseende, har statsrådet ställt i utsikt en internationell aktion för subventionsystemets bekämpande. Skulle det oaktat svensk sjöfart genom subventionsåtgärder för främmande fartyg försättas i ett så oförmånligt läge, att dess konkurrensförmåga och ekonomiska bärkraft icke skulle förlå, torde frågan om lämpliga anordningar från det allmännas sida till stöd för vår sjöfartsnäring få tas under prövning.

Dessa påtagligen från officiellt håll lämnade meddelanden till pressen ha ingivit sjöfartsnäringsens målsmän de allvarligaste bekymmer för näringens framtid.

Det kan utan överdrift sägas att vår sjöfart och i synnerhet trampfarten under de gångna hårda krisåren haft att brottas med svårigheter, större än i något annat land.

Till styrkande av detta påstående kan först och främst åberopas att statliga subsidier till driftskostnader, moderniseringar och nybyggnader av fartyg beviljats i praktiskt taget alla sjöfartsländer utom i de skandinaviska och baltiska staterna samt Finland. Vid jämförelse med dessa sistnämnda länder har vår sjöfart med hänsyn till valutaförhållandena stått sämst. I skattehänseende ha de norska redarna varit bättre ställda genom bl. a. förmånligare avskrivningsmöjligheter för sitt tonnage, vilket till icke ringa del anses ha bidragit till den norska handelsflottans under senare tid skedda förnyring och tillväxt. I Danmark har inkomst för resor mellan utländska hamnar varit beskattningsfri. I Finland och de baltiska staterna ha driftskostnaderna, i synnerhet lönerna åt de ombordanställda, varit avsevärt lägre än i Sverige. Tager man dessutom i betraktande att företräde för eget tonnage lämnats i många länder och att vår handelsflotta anses vara näst Greklands den mest föråldrade i världen samt att hos oss tillämpats ett för sjöfarten synnerligen ofördelaktigt beskattningssystem för avskrivning av tonnaget, kan man förstå, att i synnerhet trampfarten efter den långa krisen var mycket illa medfaren, vilket även kommerskollegii utredningar så sent som år 1936 tillfullo fastslagit med ovederlagda siffror.

Följderna för vår sjöfartsnäring gävo sig även under krisåren tillkänna genom arbetslöshet, konkurser, likvidationer, nedskrivning eller förlust av aktiekapital, tvångsförsäljningar av tonnage till utländska konkurrenter, nedskrotningar samt eftersättande av behövliga avskrivningar, moderniseringar och förnyelse av tonnage ävensom uteblivna utdelningar till aktieägarna. Enligt kommerskollegii utredningar kom genom dessa svårigheter åtminstone en stor del av trampflottan, som lyckades överleva krisen, i en minst sagt svag ekonomisk ställning. Enligt officiella siffror minskades det svenska tonnagebeståndet under åren 1932—36 med icke mindre än 248 fartyg om 226,437 brottoton, vilket i procent utgör 12.6 % av tonnagesiffran vid 1931 års utgång. Då tramptonnaget minskats än mera, förstår man hur denna viktiga sjöfartsgren gått tillbaka.

*Interpellation ang. en skärpt arbetstidslagstiftnings inverkan på sjöfartsnärings-
näringsen m. m. (Forts.)*

Om man helt lämnar rederinäringens intressen åsido, måste i alla fall den nationalekonomiska sidan av frågan mana till eftertanke. Under år 1936 kommo av utrikes bruttofrakterna omkring 136 miljoner kronor landet tillgodo för betalningsbalansen. Genom att vi vid 1936 års slut förlorat 12.6 % av 1931 års tonnagesiffra kan man ungefärligen uppskatta den nationalekonomiska förlust, som härigenom vållats under enbart år 1936, till 17 miljoner kronor. Även om denna beräkning är approximativ, visar den ändå, att det bör vara avsevärda belopp, som därutöver gått förlorade under åren 1932 till 1935. Att tonnageminskningen inneburit betydande förluster av arbetstillfällen för med svensk sjöfart sysselsatta är utan vidare uppenbart.

Andra länder, som varit måna om sin sjöfart, ha däremot lyckats öka sitt tonnage. Ändå ha vi i detta land överflöd på svårplacerat kapital och lika dugligt befäl och sjöfolk som något annat land. Rederierna ha under krisåren, under de hårdaste konkurrensförhållanden och utan statliga stödåtgärder, lyckats avvärja en fullständig katastrof. Detta visar att vi i ett förbättrat konkurrensläge borde kunna ta igen vad som förlorats och kanske mer därtill. Ett huvudvillkor härför är emellertid att statsintresset inriktar sig på att föra en på ekonomiska grunder baserad sjöfartspolitik. När så sker bör man kunna räkna på att kapitalet icke undandrager sig näringsen, som därigenom kan bereda ökade arbetstillfällen och draga inkomster till landet, till båtnad för vårt folkhushåll.

Ända sedan tillkomsten av internationella arbetsbyrå i Genève ha dess konventioner ratificerats i mycket blygsam utsträckning, även från de länders sida som voterat för konventionernas antagande. För oss måste det därför vara förenat med påtagliga risker att vara föregångare bland nationerna vid genomförandet av byråns förslag. Mycket beklagligt måste det även vara, om vi genom förhastade åtgärder skulle bringa vår sjöfart i ett sådant läge att subsidier även hos oss bleve nödvändiga. Att genomföra sociala reformer, som sedan skola bekostas av allmänna medel, måste ur nationalekonomisk synpunkt betecknas som både egendomligt och förkastligt. De svenska redarna anse, att det skulle vara ytterst beklagligt, ifall subsidier skulle visa sig vara nödvändiga för vår sjöfartsnäring. Skulle sådana ändock vara behövliga, hade det varit mera rationellt att framlägga förslag om dylika samtidigt med att förslag framläggas, som förvisso komma att nödvändiggöra statsunderstöd. Riksdagen hade då lättare kunnat bedöma innebörden av förslaget i fråga och Kungl. Maj:t hade kunnat begära riksdagens fullmakt att vid behov vidtaga åtgärder. Skälen härför bliva ännu starkare då man måste förmoda, att handelsministern själv torde vara underkunnig om att det av honom förebådade initiativet till en internationell aktion för subsidiesystemens bekämpande icke kan förväntas leda till resultat inom de närmaste åren.

Av allt att döma lär det även vara Kungl. Maj:ts avsikt att icke endast genomföra Genèvekonventionens sjöarbetstidsbestämmelser utan även en lag om semester, som för sjöfartsnäringsen kommer att innebära betydande kostnadsökningar utöver dem, som föranledas av nyligen träffade kollektivavtal med de ombordanställda. Angående de merutgifter, som ett genomförande av de tidigare på remiss utsända semesterlagbestämmelserna betinga, föreliggande kalkyler, men att de bliva högst avsevärda är påtagligt, helst om man tar i betraktande att en annan man i regel måste anställas å fartygen i stället för den, som skall åtnjuta semester. De ifrågakvarande bestämmelserna gå dessutom långt utöver vad som i Genève inrymts i en särskild konvention, avsedd att reglera semesterförhållandena för de sjöfarande. I detta fall är det

*Interpellation ang. en skärpt arbetstidslagstiftnings inverkan på sjöfartsnärings-
näringsen m. m. (Forts.)*

således även meningen att vi skola icke endast gå före utan även avsevärt längre än de övriga länderna. Denna vittgående »reform» medför att en ratificering av denna Genève-konvention även blir överflödigt och lärer därför icke heller sättas i fråga.

Det kan ej vara riktigt att belasta en näring, som redan står i det ofördelaktigaste konkurrensläge, med sådana vittgående pålagor. I detta sammanhang måste även framhållas att summan av de med sjöarbetstidslagets genomförande ofrånkomliga kostnaderna, som av handelsministern beräknats till 1,825,000 kronor, är enligt andra beräkningar alltför låg, helst som i densamma icke inräknats en del årliga och engångskostnader, som icke kunna frånkommas.

Den omständigheten att sjöfarten under en kort tid gynnats av en god konjunktur, kan ej rimligen åberopas som motiv för att densamma skall för all framtid belastas med de stora kostnader, som de nu berörda lagförslagen komma att förorsaka. Som nog alla veta är en högkonjunktur inom sjöfarten både kort och sällan förekommande. Den redan sedan en tid tillbaka dalande fraktmarknaden är ett tydligt bevis därpå.

Sverige kan betraktas som ett örike, ty omkring 90 % av vår export och import befordras sjövägen. Vi äro därför så gott som uteslutande hänvisade till sjötransporter. Att frakta exportgodset på svenska kölar innebär att en stor del av fraktbeloppet kommer landet tillgodo. Samma är förhållandet vid import.

Riksdagen har en gång i enighetens tecken fattat ett beslut i syfte att befordra näringarnas och därmed även sjöfartens förkovran. I en kungl. proposition år 1919, som bl. a. innehöll förslag om inrättandet av ett handelsdepartement, åberopades att riksdagen ansett att »det behövdes ett statsorgan, som med sakkunskap i avseende å näringslivets förhållanden och insikt om vad som kunde vara ägnat att befordra dess utveckling och förkovran förenade förmågan att framhålla näringarnas krav och föreslå lämpliga åtgärder att tillgodose desamma». Vidare anfördes: »Vid upprättandet av ett dylikt statsdepartement syntes uppmärksamheten och böra fästas på åstadkommande av tillfredsställande former för en samverkan mellan detta organ och ifrågasvarande närings praktiska idkare, varigenom dessa kunde utöva ett behörigt inflytande på förarbetena för den lagstiftning, varav näringarna berördes, och på sådana organisationsfrågor, vilka avsåge deras främjande.»

När det gäller sjöfarten synas dessa riksdagens direktiv icke tillräckligt beaktas av det inrättade statsorganet, som i vissa för näringen särskilt viktiga avgöranden icke funnit sig böra taga hänsyn till de verkliga saksakal, som ämbetsverken framfört.

I anslutning till vad jag nu anfört tillåter jag mig anhålla om första kammarens medgivande att till statsrådet och chefen för kungl. handelsdepartementet få framställa följande frågor:

1) Anser herr statsrådet att vår redan i konkurrensen med andra länder ofördelaktigt ställda sjöfartsnäring kan hävda sin ställning på ett sätt, som är förenligt med landets intressen, i det fall att densamma belastas med de ytterligare utgifter, som komma att förorsakas tillfölje genomförandet av de förordade förslagen till skärpt sjöarbetstidslag och lag om semester?

2) Avser herr statsrådet att taga initiativ till en internationell aktion i syfte att bekämpa subventionsåtgärder för främmande länders fartyg och i så fall anser herr statsrådet att ett positivt resultat kan vara att förvänta inom rimlig tid?

Interpellation ang. en skärpt arbetstidslagstiftnings inverkan på sjöfartsnäringsen m. m. (Forts.)

3) Avser herr statsrådet att vidtaga åtgärder, som kunna bidra till att återvinna den tonnagekvantitet, som under den senaste kristiden förlorats, och att i övrigt befordra sjöfartsnäringens utveckling och förkovran?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågakvarande spörsmål finge framställas.

Upplästes och lades till handlingarna följande från justitiedepartementet ankomna

Protokoll, hållet inför statsrådet och chefen för justitiedepartementet den 12 mars 1938.

Till justitiedepartementet hade från länsstyrelsen i Västernorrlands län den 10 mars 1938 inkommit en den 9 i samma månad dagtecknad riksdagsmannafullmakt av innehåll, att, sedan landstingsmannen Enar Berglund blivit för Västernorrlands läns och Jämtlands läns valkrets utsedd till ledamot av riksdagens första kammare för tiden till den 1 januari 1941, men denna plats blivit ledig, vid förrättning enligt 26 § första stycket lagen om val till riksdagen landstingsmannen Verner Söderkvist i Alnö blivit utsedd att inträda som ledamot av nämnda kammare för tiden till den 1 januari 1941.

Vid granskning av fullmakten, som företogs inför statsrådet och chefen för justitiedepartementet samt vidare av vederbörande fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, framställdes mot fullmakten icke någon anmärkning.

Protokoll över vad sålunda förekommit skulle jämte den granskade fullmakten överlämnas till första kammaren.

I ämbetet:

G. A. Eriksson.

Anmälades och bordlades

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 6, i anledning av väckt motion om viss ändring i lagen om landsting; samt

nr 7, i anledning av väckta motioner om utredning angående inrättande av ett hälsovårdsdepartement;

statsutskottets utlåtanden:

nr 4, angående regleringen för budgetåret 1938/39 av utgifterna under rikstatsens fjärde huvudtitel, innefattande anslagen till försvarsdepartementet; samt

nr 6, angående regleringen för budgetåret 1938/39 av utgifterna under rikstatsens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av väckta motioner angående vissa ändringar i lagen om kommission, handelsagentur och handelsresande; samt

nr 23, i anledning av väckt motion om vissa lönetillägg ur kyrkofonden åt kyrkoherden och komministern i Södra Sallerups m. fl. församlingars pastorat; ävensom

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov (rekvisionslag), lag om skyldighet i vissa fall att i fredstid tillhandahålla förnödenheter m. m. för krigsmaktens behov och lag om förfogande över viss egendom för krigsmaktens behov (militär förfogandelag);

nr 22, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förfoganderätt för luftskyddets behov, dels ock en i ämnet väckt motion; samt

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 5 § lagen den 9 april 1926 (nr 66) angående anskaffande av fartyg för krigsmaktens ställande på krigsfot (fartygsuttagningslagen).

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 4.28 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Lördagen den 12 mars e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

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

nr 145, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 66 § lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation;

nr 174, angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag;

nr 176, angående anslag till vissa byggnadsarbeten vid statens sinnessjukhus;

nr 184, angående efterskänkande av kronans rätt till danaarv efter sömmerskan Ada Kristina Larsson från Mortorps socken;

nr 186, angående bidrag till allmänna barnbördshuset i Stockholm för budgetåret 1938/39;

nr 187, angående ämnesomfattningen för vissa professurer vid karolinska mediko-kirurgiska institutet;

nr 189, angående ytterligare statsunderstöd till Nossans regleringsföretag inom Eggvena med flera socknar av Älvsborgs och Skaraborgs län;

nr 190, angående anslag till främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade, barnrika familjer m. m.;

nr 191, med förslag till lag om ändring i vissa delar av strafflagen, m. m.;

nr 192, angående statsunderstöd till Vens elektrifiering;

nr 193, med förslag till lag om ändrad lydelse av 25 kap. 8 § rättegångsbalcken;

nr 194, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 2:o) och 8:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt;

nr 195, angående vissa markbyten mellan kronan och Borås stad;

nr 196, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga områden inom Bergkvara municipalsamhälle;

- nr 197, angående inköp av mark för utvidgning av Bodens ingenjörkårs broslagningsplats vid Ängesholmen;
- nr 198, angående inrättande av en statens anstalt för själsligt abnorma manliga skyddshemselever m. m.;
- nr 199, angående allmänna grunder för avskrivning av å statens allmänna fastighetsfond bokförda tillgångar m. m.;
- nr 200, angående redovisning å statens allmänna fastighetsfond av vissa fastigheter, disponerade av Uppsala och Lunds universitet;
- nr 201, med förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1938/39 m. m.;
- nr 202, angående avstående i vissa fall av allmänna arvsfondens rätt till arv;
- nr 203, angående försäljning av vissa allmänna arvsfonden tillfallna fastigheter;
- nr 204, angående omorganisation av konsthögskolan m. m.;
- nr 205, angående anslag för budgetåret 1938/39 till värme- och ventilationsanläggningar i operabyggnaden m. m.;
- nr 206, angående anslag för budgetåret 1938/39 till en nämnd för granskning av läroböcker;
- nr 207, med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 12 juni 1931 (nr 233) om behandling av alkoholister (alkoholistlag);
- nr 208, angående anslag för budgetåret 1938/1939 till länsnykterhetsnämnderna m. m.;
- nr 209, angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag;
- nr 210, angående anslag till sjömanshusen m. m.;
- nr 211, angående den kemiska analys- och kontrollverksamheten för jordbrukets behov;
- nr 212, angående anslag till läroanstalter för dövstumma m. m.;
- nr 213, med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 § ecklesiastik boställsordning den 30 augusti 1932 (nr 400) m. m.;
- nr 214, angående anordnande av bombskyddstak å kraftstationen vid Stadsforsen i Indalsälven m. m.;
- nr 215, angående statsförvärv av Gävle—Ockelbo järnväg;
- nr 216, angående förvärv av aktier i Kalmar nya järnvägsaktiebolag och Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag;
- nr 217, angående vissa åtgärder till främjande av gemensam maskinanvändning inom det mindre jordbruket;
- nr 218, angående anslag till avlöningar och materiel m. m. vid universiteten i Uppsala och Lund;
- nr 219, angående inrättande av en statens polisskola m. m.;
- nr 220, angående uppförande av säkerhetsanstalt för förvarade och internerade samt ny sinnessjukavdelning inom fångvården;
- nr 221, angående hjälpåtgärder åt vissa lägenhetsinnehavare å kronomark;
- nr 222, angående försäljning av kronojordlägenheterna Sockenstuguplatsen nr 1 och Kyrkostuguplatsen nr 2 i Vittangi by, Jukkasjärvi socken;
- nr 223, med förslag till sjoarbetstidslag m. m.;
- nr 224, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 10, 23, 51 och 73 §§ sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270);
- nr 225, angående anslag till domkapitlen och stiftsnämnderna för budgetåret 1938/39 m. m.;
- nr 226, angående dels åtgärder mot smittsam kastning hos nötkreatur, dels ock anslag till statens veterinärbakteriologiska anstalt för budgetåret 1938/39;
- nr 227, angående beräkningen av pensionsavdrag enligt militära tjänstepen-

sionsreglementet för vissa icke-ordinarie befattningshavare vid försvarsväsen-

det;
nr 228, angående rätt för distriktsbarnmorskan Anna Elisabet Palmgren till viss tjänstårsberäkning för pension;

nr 229, angående allmän arkitekttävling rörande nybyggnad för gymnastiska centralinstitutet;

nr 230, angående lönereglering för lärare vid kommunala flickskolor, kommunala mellanskolor och högre folkskolor;

nr 231, angående yrkesinspektionens organisation m. m.;

nr 232, angående bidrag till hushållningssällskapen;

nr 233, med förslag till förordning angående handel med vissa mineraloljor, m. m.;

nr 234, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.;

nr 235, angående anslag till lantbrukshögskolan;

nr 236, angående försäljning av vissa kronoegendomar och lägenheter från sådana egendomar;

nr 237, med förslag till lag om ändring i vissa delar av 15 kap. strafflagen;

nr 238, angående anslag till kommerskollegium och statens elektriska inspektion;

nr 239, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens fjärde sjöfartskonferens år 1936 fattade beslut;

nr 240, angående lönetursberäkning för gymnastikläraren, kaptenen J. E. M. Danckwardt;

nr 241, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften;

nr 242, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin, m. m.;

nr 243, med förslag till lag om rätt för Konungen att medgiva undantag från gällande bestämmelser angående bankaktiebolags inlåning;

nr 244, angående pension åt vissa i statens tjänst anställda personer;

nr 245, angående befrielse för Hans Filip Andersson från viss ersättningskyldighet;

nr 246, angående pensionering av vissa fjärdingsmän;

nr 247, angående ändrade pensionsförmåner för vissa f. d. underofficerskorpraler vid flottan m. m.;

nr 248, angående vissa stödåtgärder inom malmkommunerna;

nr 249, angående understöd åt efterlevande till vissa i statens tjänst anställda personer;

nr 250, angående förvärvande av viss del av egendomen Nyckelby i Stockholms län för trädgårdsförsök m. m.;

nr 251, angående understöd åt kemisk-växtbiologiska anstalten i Norrbottens län;

nr 252, angående beviljande av anslag till underlättande av anskaffningen av tråkol till generatorgasdrivna motorfordon m. m.;

nr 253, angående ytterligare statsunderstöd till ett torrlägningsföretag, avseende utdikning av sjöarna Ralången och Lunnasjön i Hultsjö socken av Jönköpings län;

nr 254, med förslag till lag om handel med fodermedel;

nr 255, angående tillämpning i vissa fall av allmänna familjepensionsreglementet å befattningshavare, som avgått med förtidspension före reglementets ikraftträdande;

nr 256, angående pensionsrätt i statens pensionsanstalt för vissa grupper av befattningshavare; samt

nr 257, angående anslag till underhåll av Tullgarns slott m. m.

De kungl. propositionerna föredrogos var för sig och blevo därvid på begäran bordlagda.

Herr *Andersson, Emil*, avlämnade nedannämnda av honom m. fl. undertecknade motioner:

nr 256, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om avbrytande av havandeskap m. m.;

nr 257, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om upphävande av 18 kap. 13 § 2 mom. strafflagen m. m.; och

nr 258, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse av § 3 13:o tryckfrihetsförordningen.

Motionerna blevo på begäran bordlagda.

Kammarens sammanträde avslutades kl. 8.26 e. m.

In fidem
Eric Carlén.
