

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1939.

Första kammaren.

Nr II.

## Lördagen den 21 oktober.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Upplästes två till kammaren inkomna ansökningar, vilka jämte därvid fogade läkarintyg voro så lydande:

Till riksdagens första kammare, Stockholm.

Med stöd av närslutna läkarintyg anhålles om ledighet från riksdagsarbetet tills vidare.

Trangärd, Skåre den 19 oktober 1939.

*K. W. Bodin.*

Att ledamoten av riksdagens första kammare *K. W. Bodin* på grund av sjukdom (lunginflammation) är arbetsoförmögen minst till och med den 4 november 1939 intygas på heder och samvete.

Forshaga den 19 oktober 1939.

*K. Wessmark,*  
leg. läk.

Till riksdagens första kammare.

Med åberopande av bifogade läkarintyg får jag härmed vördsamt anhålla om ledighet från riksdagsarbetet under tiden 22—29 oktober.

Ulricehamn den 20 oktober 1939.

*Harald Nordenson.*

Härmed intygas, att fil. dr *Harald Nordenson* på grund av luftvägsinfektion är i behov av ledighet från riksdagsarbetet fr. o. m. den 22 oktober t. o. m. den 29 oktober 1939.

Ulricehamn den 20 oktober 1939.

*Eric Järpe,*  
leg. läk.

De begärda ledigheterna beviljades, beträffande herr Bodin för den tid, det i åberopade läkarintyg omförmälda hindret varade.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 53, angående överföring på staten av vissa krigsrisker vid import m. m.

I sammanhang härmed upplästes ett från andra kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 98, utvisande att nämnda kammare förenat sig med första kammaren i dess beslut att första särskilda utskottet skulle behandla jämväl ifrågavarande kungl. proposition m. m.

Den kungl. propositionen hänvisades till första särskilda utskottet.

Föredrogs och hänvisades till första särskilda utskottet den av herr *Andersson, Per*, m. fl. väckta motionen, nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänknings-skatt å spritdrycker, m. m.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran första särskilda utskottets utlåtande nr 21.

*Ang. förskottsstat för försvarsväsendet m. m.*

Föredrogs ånyo första särskilda utskottets utlåtande nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förskottsstat för försvarsväsendet m. m.

I en den 8 september 1939 dagtecknad proposition (nr 2) hade Kungl. Maj:t, under återopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att förklara, att den av Kungl. Maj:t den 26 augusti 1939 med stöd av riksdagens beslut angående beredskapsstat för försvarsväsendet m. m. för budgetåret 1939/40 fastställda förskottsstaten skulle äga fortsatt giltighet i den utformning, som framginge av bilaga till nämnda protokoll.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte medgiva, att den av Kungl. Maj:t den 26 augusti 1939 med stöd av riksdagens beslut angående beredskapsstat för försvarsväsendet m. m. för budgetåret 1939/40 fastställda förskottsstaten med däri av riksdagen beslutad ändring skulle äga fortsatt giltighet i den utformning, som framginge av bilaga till utlåtandet.

Herr **Domö**: Herr talman! I det föreliggande utskottsutlåtandet föreslås att betydande anslag ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för ökande av den materiella försvarsberedskapen. Jag tillåter mig yrka bifall till utskottets hemställan, vilken jag hoppas skall vinna enhällig anslutning i kammaren.

Jag vill vid detta tillfälle, då försvarsministern icke är här närvarande, genom anteckning till protokollet vädja till honom att i så rask takt som möjligt låta samtliga årsklasser av de värnpliktiga få sin utbildning kompletterad. Ävenså tillåter jag mig framhålla betydelsen av att under den tid, de värnpliktiga äro inkallade, dessa erhålla en så allsidig personlig utbildning som möjligt, vilket bland annat för bibehållande av det berömvärda intresse, som de inkallade värnpliktiga visa, är mycket betydelsefullt.

I det läge som nu råder i världen är den tillförsikt, som god materiell och personell beredskap kan skänka, av stort värde.

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

Föredrogs ånyo första särskilda utskottets utlåtanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40, i vad propositionen avser fjärde huvudtiteln;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med hemställan om godkännande av kungörelsen den 8 september 1939 om tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen den 12 juni 1931 (nr 257)

om understöd i vissa fall åt värnpliktigs hustru och barn (familjeunderstöd), m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till sprängningsarbeten m. m. för oljelagring; samt

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 49, såvitt angår förslag till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo andra särskilda utskottets utlåtande nr 18, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

*Ang. vissa  
ändringar i  
motorfordons-  
förordningen  
m. m.*

Genom en den 22 september 1939 dagtecknad, till andra särskilda utskottet hänvisad proposition, nr 28, hade Kungl. Maj:t

dels inhämtat riksdagens yttrande över propositionen bifogade förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., till förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

dels ock föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Förslaget till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m. innehöll bland annat föreskrift därom, att stadgandet i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) i vad avsåge straff för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstege den för automobilen fastställda maximilasten, tills vidare icke skulle tillämpas.

Enligt vad statsrådsprotokollet utvisade hade statsrådet Forslund vid ärendets föredragning förklarat sig av angivna orsaker icke kunna tillstyrka ett stadgande av innehåll att 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) icke skulle tillämpas, i vad däri stadgades straff för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstege den för automobilen fastställda maximilasten.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehåft två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen motionen i första kammaren nr 4 av herrar *Robert Berg* och *Jacob Hansson* samt motionen i andra kammaren nr 8 av herrar *Lindberg* i Stockholm och *Nilsson* i Göteborg.

I motionerna, som voro likalydande, hade hemställts, att riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 28 i den del, som avsåge ett upphävande av bestämmelserna i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan av den 23 oktober 1936 (nr 562).

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

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid propositionen fogade förslagen till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., till förordning angående ändring i vissa delar

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m.* (Forts.)  
av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B) att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

C) att riksdagen måtte antaga i utlåtandet infört förslag till förordning med särskild föreskrift rörande tillämpningen av 3 § första stycket förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

D) att motionerna I: 4 och II: 8 måtte anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt.

I motiveringen hade utskottet förordat, att straffbestämmelsen i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) skulle bibehållas.

Reservation hade anmälts av herrar *Ryberg, Hagberg* i Malmö och *Henriks-son*, vilka ansett, att Kungl. Maj:ts förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m. bort lämnas utan erinran.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

#### *Punkten A.*

**Herr Mannerskantz:** Herr talman! Jag skall först be att få uttala min tillfredsställelse över att några av de ämnen, som berörts i en av mig framställd fråga här i kammaren, genom det föreliggande förslaget blivit i så hög grad tillgodosedda som blivit fallet.

Det är endast beträffande en punkt i detta utlåtande, som delade meningar råda, nämligen den som rör Kungl. Maj:ts förslag om upphävande av straffbestämmelserna för högre belastning av lastbilar än vad dessa äro inregistrerade för. I denna punkt har utskottet följt en linje, som jag för min del icke i närvarande läge anser vara välbetänkt. Utskottet har ansett, att dessa straffbestämmelser fortfarande skulle gälla. Utskottet har vid sin argumentering emot Kungl. Maj:ts förslag inte bestritt, att en besparing av drivmedel kan åvägbringas, om lastbilar få ta större last än vad som nu är medgivet, och denna besparing måste, anser jag, i många fall bli ganska betydande. Om en mindre varumängd skall hämtas på en plats händer det ofta, att varumängden är något hundratal kilo större än vad lastbilen har rättighet att taga. Då blir resultatet att man får dela upp transporten på två resor. I ett sådant fall kan man genom den föreslagna ändringen spara in en hel resa, och det blir sålunda en besparing av bensin på nästan hundra procent. Sådana fall äro långt vanligare än man tror. Man kan bara peka på ett sådant exempel som att en jordbrukare har ett parti spannmål eller ett parti ved, som ligger för långt avlägset från järnvägen och som därför måste hämtas med bil, eller på en skogsägareförening, som skall hämta ett mindre parti ved hos en jordbrukare. Är nu detta parti bara någon kubikmeter större än vad den lastbil, som står till förfogande, har rätt att taga, så skulle man inte få lägga på dessa kubikmeter på lasset även om det gällde att transportera veden en mycket lång sträcka. Bensinbesparingar skulle också kunna vinnas vid andra slag av körslor, exempelvis då det gäller bettransporterna eller större partier av någon annan vara. Om man då kunde få taga några hundra kilo mera på

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

varje bil, sparar man uppenbarligen på ett större parti in en eller annan resa. Där kan besparingen beräknas bli kanske femton à tjugoprocent av den bensinmängd, som annars skulle gå åt.

Nu har jag hört invändas att det skulle gå åt så mycket mer bensin för ett tyngre lass än för ett lättare, att det i själva verket inte skulle kunna bli fråga om någon nämnvärd besparing. Jag anser att den synpunkten inte är så betydelsefull som man velat göra gällande. Ty meråtgången av bensin per kilometer vid en några hundra kilo tyngre last står på intet sätt i proportion till den större lasten. Det råder nog intet tvivel om att särskilt sådana fall, där man kan spara in en eller annan resa, bli av mycket stor betydelse ur besparingssynpunkt.

Jag skulle tänka mig att man i hela landet kan spara in åtskilliga tusen ton bensin under ett år genom att inte hålla så snävt på bestämmelsen om maximitlast. Även om man har delade meningar om hur mycket man kan spara, står väl kvar det faktum, att det kan ske en besparing. Om det då inte funnes några olägenheter förknippade därmed, föreställer jag mig att ingen skulle kunna ha en tanke på att motsätta sig den ändring, som regeringen föreslagit. Nu har utskottet anfört tre olika skäl mot en ändring. Det första rör trafiksäkerheten i allmänhet, det andra är den ökade påfrestningen på landsvägarna, och det tredje är att chaufförerna skulle få svårare att efterleva vägtrafikstadgans bestämmelser om iakttagande av omsorg och varsamhet.

Det första skälet antar jag man får tolka så att det skulle föreligga större risk för att bilarna gå sönder och att detta skulle kunna föranleda trafikolyckor antingen för den lastade bilen själv eller för de bilar, som den måste möta. Ätminstone min erfarenhet tyder emellertid på att den, som har det största intresset av att inte lasta en lastbil mer än vad den tål, är ägaren eller föraren av bilen, ty dels känner han ju väl hur mycket fjädrarna på hans bil tåla utan att förstöras, och dels kan det bli en mycket dyrbar affär för honom, om han skulle fresta bildäcken för hårt genom en alltför tung last. Jag anser att man i de allra flesta fall kan utgå ifrån att det ligger så mycket i chaufförens eget intresse att inte taga alltför stora risker beträffande sin bil, att man kan räkna med att detta blir ett starkt återhållande moment. Det farligaste för lastbilarna anser jag vara att överbelasta dem i fråga om rymd, exempelvis med stora halmläss eller torvströbalar, som äro lätta och som man kan stapla upp mycket högt. Bestämmelserna därutinnan äro emellertid avsedda att stå kvar. Dessa höga lass göra att bilarna riskera att stjälpas, och det anser jag vara ett faromoment, som man inte bör bortse ifrån. Men att en bil, som är lastad med en tung men icke skrymmande vara, skulle utgöra något nämnvärt faromoment har jag däremot inte kunnat bli övertygad om.

Det andra skälet var att vägslitningen skulle bli så mycket större än nu. Att det skulle föreligga någon risk för en sådan olägenhet anser jag inte vara bevisat. Jag tror att det är den höga farten på tyngre lastbilar, som är det farligaste för vägarna. En som har en mycket tung last kommer av skäl, som jag strax skall anföra, att köra saktare än en som har ett mindre lass, och därför är det inte alls säkert att samma bil gör större skada på vägen om den har tyngre last än om den har lättare last, om den nämligen köres saktare med den tyngre lasten. Dessutom måste det ju förhålla sig så, att om antalet bilresor per varuton blir mindre, så sparar man även därigenom vägarna. Jag anser att det här återstår att tillfyllest bevisa, att vägslitningen skulle bli större, om vi nu taga reservanternas förslag. Flera skäl tala för att man därigenom kanske i många fall kan åstadkomma mindre slitning av vägarna, men det vill jag inte påstå så bestämt som utskottet påstått motsatsen. Men man kan i alla fall få lov att ha en misstanke åt det hållet.

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Det tredje skälet, att det vore sannolikt att bilförarna inte skulle kunna iakttaga varsamhet enligt vägtrafikstadgans andra paragraf, tror jag man kan bortse ifrån. Den som mycket har kört bil och har erfarenhet på området vet att åtminstone varje ansvarskännande förare medvetet eller omedvetet reglerar farten i förhållande till den levande kraft, som han har i fordonet och som sammanhänger med dess tyngd. Man kan nog inte leta upp många ansvarskännande människor, som inte låta detta bli bestämmande för sitt körnings-sätt, och jag är fullkomligt säker på att man av den anledningen inte kommer att få några ökade risker. Och de, som icke äro ansvarskännande, råka förr eller senare ut för trafikolyckor, om de så alltid köra med tomma bilar. Dem finns det ingen möjlighet att hjälpa med sådana bestämmelser som den här ifrågavarande.

Ett fjärde skäl, som inte är anfört av utskottet men som jag antar spelat en viss roll åtminstone vid lastbegränsningsbestämmelsens tillkomst, är konkurrensen med järnvägarna. Järnvägarna ha ju tidigare på många håll varit i ett betryckt läge, och detta förhållande kan eventuellt även nu ha föresvävat dem, som motsatt sig upphävandet av straffpåföljden vid överskridande av maxmilast. Jag anser för min del att man är skyldig att bortse från sådana synpunkter just nu, då det framför allt gäller att hålla vårt transportväsen vid hög effektivitet och då järnvägarna dessutom snarast äro överbelastade.

Slutligen skulle jag vilja peka på att den sällsynta händelsen har inträffat, att ett av statsråden i denna fråga har reserverat sig. Jag kan inte tänka mig annat än att ett sådant ärende av regeringens övriga ledamöter blivit särskilt noga övervägt. Även om denna sak eljest kanske kunnat uppfattas som en liten detalj, kan man med hänsyn till reservationen i statsrådsberedningen inte räkna med att den har blivit behandlad som en detalj — en statsrådsreservation inträffar väl inte mer än vart tjugonde år. Jag menar alltså, att man inte utan vidare kan förkasta det förslag, som regeringen här framlagt. Det bruka ju kamrarna precis inte heller göra, åtminstone inte under senare år. Jag för min del anser att detta förslag skulle vara ofarligt och samtidigt ägnat att medföra en besparing på drivmedel, och detta gör, herr talman, att jag ber att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, vilket innefattas i den reservation, som är fogad till utskottsutlåtandet.

Enär herr statsrådet *Westman* anmält sig vilja avlämna en kungl. proposition, avbröts nu överläggningen angående förevarande punkt.

Herr statsrådet *Westman* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 52, med förslag till lag om inskränkning i rätten att återtaga avbetalningsgods från vissa värnpliktiga m. m.

Herr **andre vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag får hemställa, att kammaren för sin del måtte besluta, att andra särskilda utskottet skall behandla jämväl Kungl. Maj:ts nu avlämnade proposition nr 52, med förslag till lag om inskränkning i rätten att återtaga avbetalningsgods från vissa värnpliktiga m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunna komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Tillika hemställer jag, att andra kammaren måtte inbjudas att i detta beslut förena sig med första kammaren.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Ett protokollsutdrag i ämnet justerades och avsändes till andra kammaren.

Anmäldes första särskilda utskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förskottsstat för försvarsväsendet m. m.;

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 49, såvitt angår förslag till förordning angående särskild omsättningsskatt å vin;

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till sprängningsarbeten m. m. för oljelagring;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40, i vad propositionen avser fjärde huvudtiteln; samt

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med hemställan om godkännande av kungörelsen den 8 september 1939 om tillämpning vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering av förordningen den 12 juni 1931 (nr 257) om understöd i vissa fall åt värnpliktigs hustru och barn (familjeunderstöd), m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning, beträffande förslaget nr 31, att utskottets hemställan i utlåtandet nr 16, vidkommande förslaget nr 34, att utskottets hemställan i utlåtande nr 20, rörande förslaget nr 37, att utskottets hemställan i utlåtande nr 19, angående förslaget nr 38, att utskottets hemställan i utlåtande nr 17, samt, i avseende på förslaget nr 39, att utskottets hemställan i utlåtande nr 18 bifölles även av andra kammaren.

Fortsattes överläggningen angående andra särskilda utskottets utlåtande nr 18 punkten A.

Herr **Löfvander**: Herr talman! Jag vill tillkännagiva att jag, därest jag deltagit i behandlingen inom utskottet av denna fråga, skulle ha befunnit mig bland reservanterna. Jag kan i allt väsentligt instämma i vad herr Mannerskantz anfört, och jag skall inte ingå så mycket på detaljer. Det kungl. förslaget innebär, som vi veta, en hel del ändringar på grund av den minskade tillgången på drivmedel. Utskottet har godkänt Kungl. Maj:ts förslag i allt utom på en punkt, nämligen i vad det gäller slopandet av straffbestämmelserna för överbelastning av lastbilar. Utskottet menar att detta är en trafiksäkerhetsfråga och uttalar: »Enligt utskottets mening kan den minskade tillgången å drivmedel icke utgöra tillräckligt skäl att åsidosätta ifrågavarande av trafiksäkerhetskänslighet betingade stadgande». De, som voro med om denna frågas behandling i andra lagutskottet och i kammaren på sin tid, erinra sig nog, att det inte var av trafiksäkerhetskänslighet som man införde denna jämte många andra märkliga bestämmelser. Orsaken var i stället att man ville freda järnvägarna för konkurrens — detta var i varje fall huvudsyftet. Jag var själv med vid frågans behandling i utskottet, och jag erinrar mig ännu att man ingalunda talade så mycket om hänsynen till trafiksäkerheten som om skyddandet av järnvägarna. Jag förmodar att ingen vill göra gällande, att denna senare fråga längre är aktuell, då järnvägarna just nu ha mycket svårt att klara den trafik de ha.

Vidare förklarar utskottet att det skulle bli en ökad påfrestning av landsvägarna, om man slopade den straffbestämmelse, som det här gäller. Jag kan för min del inte tro att det skulle bli värre i det avseendet än vad det redan är. Man följer nämligen inte maximilastbestämmelsen. Det har visat sig vara ett stadgande, som är olämpligt och opraktiskt, och sådana stadganden efterlevas inte. Att inte fler anmälningar ske och fler åtal komma till stånd är beroende på att man ser mellan fingrarna med dessa bestämmelser. Man använ-

*Ang. vissa  
ändringar i  
motorfordons-  
förordningen  
m. m.  
(Forts.)*

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

der ju metoden att taga stickprov, och poliser placeras ut på vägarna. De som då råka ut för granskning bli åtalade i så stor utsträckning, att det visar att bestämmelsen är olämplig. När det går så långt att åtal kan följa för att det finns elva tegelstenar för mycket på ett lass, kan var och en vara överens om att det är en orimlig bestämmelse.

Vidare talar man om den ökade påfrestningen på landsvägarna. Därvidlag innebär förslaget emellertid inte att man skulle slopa den gradering av vägarna, som man har i vissa län, utan denna skulle fortfarande gälla — det är inte i alla län man har en sådan gradering, men där den finns skulle den alltså vara kvar. Jag kan på den grund inte inse, att slopandet av straffbestämmelserna skulle innebära någon större fara. Genom de stora kostnader, som lagts ned på vägförbättringar under de år, som gått sedan denna lag kom till, finns det nu faktiskt många vägar, som tåla en mycket större belastning än vad som tillåtes. Jag anser att utskottet bort kunna gå med på slopandet av dessa straffbestämmelser, i all synnerhet som ju ändringen endast skulle gälla tills vidare. Olägenheterna skulle säkerligen komma att bli långt mindre än man befärar. Och dessutom har man nu fått bort de konkurrenshänsyn, som man tidigare ansett sig böra anlägga.

Jag kan, herr talman, instämma i utskottets kläm, men jag skall be att beträffande motiveringen få föreslå att i utskottets yttrande, som återfinnes på sidan 14, det andra stycket erhåller följande lydelse: »Vad först angår förslaget till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 m. m., avser detsamma dels att bereda lättnader i kostnaderna för motorfordons tillfälliga avförande ur automobilregistret ävensom för ny registrering av fordonet, dels och upphävande tills vidare av vissa inskränkningar beträffande den yrkesmässiga godstrafiken ävensom av straffbestämmelsen för den, som med lastautomobil befördrar last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten. Utskottet har vid sin granskning av detta författningsförslag lämnat detsamma utan erinring.» Den övriga delen av det andra stycket i utskottets motivering skulle enligt detta förslag utgå.

**Herr Berg, Robert:** Herr talman! Den fråga, som det här gäller, kan ju, om man tittar på den litet ytligt, inte anses ha så stor betydelse, men tittar man på den litet närmare, skall man helt visst finna, att det blir rätt många konsekvenser, om man skulle följa den kungl. propositionen. Jag tänker då på olycksfallsriskerna på våra vägar, på arbetslösheten och på våra vägar.

Det är alldeles uppenbart, att om man lägger på ett fordon, som är konstruerat för en lastkapacitet av 2,000 kilo, ytterligare 2,000 kilo, så måste givetvis risk för olycksfall vara för handen. Varje fordon är ju konstruerat för en viss lastkapacitet.

Vad sedan gäller frågan om en eventuell arbetslöshet, kan man undra på i vad mån den kan ha för sammanhang med denna fråga. Låt oss anta, att man har ett fordon, vars maximilast är 2,000 kilo och som körs av en chaufför. Läger man nu på detta fordon ytterligare 2,000 kilo, är det alldeles uppenbart, att resultatet måste bli det, att man i stället för att använda två vagnar kan använda en vagn. Därigenom blir också den ene chauffören arbetslös. Inom det fackförbund, jag har äran tillhöra, ha vi för närvarande en arbetslöshet, som omfattar ungefär 1,200 man, sysselsatta inom bilindustrien. Denna arbetslöshet beror som bekant helt och hållet på bensinrestriktionerna. Skola vi nu också upphäva gällande lagstiftning om maximibe-



*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

lastning på våra fordon, blir resultatet, att arbetslösheten bland dessa yrkesutövare kommer att få ännu större omfattning.

Vad slutligen frågan om våra vägar beträffar, har man här talat om att det inte gör så mycket, om man lägger på några hundra kilo mera på ett fordon, ty våra vägar äro så konstruerade, att de säkerligen inte ta någon skada därutav. Även om det betraktelsesättet kan ha fog för sig, vad beträffar våra stora allmänna vägar, kan det å andra sidan icke vara riktigt, när det gäller alla dessa bivägar, som fordonen måste passera till och från dessa stora allmänna vägar.

Hur kommer det nu att ställa sig, om man överbelastar fordonen? Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har i sin proposition framhållit, att ett borttagande av dessa bestämmelser angående maximilasten skulle åstadkomma en väsentlig inbesparing av motorbränsle. De, som ha erfarenhet på detta område och sitta inne med verklig fackkunskap, ha i alla fall den uppfattningen, att det knappast kan bli någon nämnvärd inbesparing av motorbränsle, om man ger ett fordon tyngre last än dess lastkapacitet medger, ty i samma mån som fordonets belastning ökas, ökas också förbrukningen av motorbränsle. Sålunda har man svårt att kunna avgöra, huruvida det uppstår någon verklig besparing av motorbränsle genom ett borttagande av bestämmelsen om maximilast.

Vidare har enligt motorfordonsförordningen sedan länge varit bestämt, att ett fordon inte får belastas med mera än så och så många tusen kilo. Om denna bestämmelse om maximilast på ett fordon skulle sättas ur kraft under den tid, som det är brist på motorbränsle, och sedan, när det blir normal tillgång på motorbränsle, återigen sättas i kraft, får man väl inte förvåna sig över att vederbörande, som äro sysselsatta inom denna verksamhetsgren, göra sig den frågan: Vad menar under sådana förhållanden Sveriges riksdag med att lagstifta och sedan upphäva lagarna? För övrigt, hur tro herrarna i denna kammare, att det skall vara möjligt för dem, som äro sysselsatta inom denna verksamhet — jag tänker nu närmast på chaufförerna — att kunna tillmötesgå lastbilägarnas intressen i detta avseende utan att samtidigt riskera att komma i konflikt med motorfordonsförordningen i annat avseende? Det förhåller sig så att vi inom vårt fackförbund ha mångårig erfarenhet av att den chaufför, som inte vill ta på sin risk att belasta ett fordon med avsevärt större kvantitet än vad det är beräknat för, i regel inte brukar få ha sin anställning kvar så synnerligen länge hos arbetsgivaren.

Förhållandena skulle alldeles säkert bli fullkomligt absurda, om man nu skulle upphäva denna lagbestämmelse och gå in för en annan ordning. De, som ha praktisk erfarenhet på detta område, måste säga sig, att ett upphävande av denna lagbestämmelse under nuvarande förhållanden skulle vara synnerligen oklokt. Såsom stöd för min här uttalade uppfattning vill jag åberopa bland annat det förhållandet, att vi ha inom det fackförbund, jag har äran tillhöra, cirka 8,000, som äro sysselsatta inom denna verksamhetsgren, och att så gott som samtliga ha vitsordat, att om denna lagstiftning om maximilast skall upphävas, det kommer att bli ett alldeles olidligt tillstånd.

Om Sveriges lastbilägareförening nu möjligen har tänkt sig, att man genom ett upphävande av denna bestämmelse om maximilast och genom ett införande av rätten att lasta obegränsade kvantiteter på ett motorfordon skulle kunna få en kompensation för de ökade utgifter, som ha blivit en följd av bensinrestriktionerna, har man bortsett från alla de konsekvenser, som ett upphävande av denna lagstiftning nödvändigtvis måste föra med sig.

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Det vore givetvis i detta fall vida förmånligare, att man på allvar begrundade vad dessa konsekvenser innebära.

Ja, herr talman, på grund av dessa synpunkter, som jag för övrigt framfört i en motion, har jag för min del icke kunnat acceptera den kungl. propositionen, och jag är nu mycket tacksam för att utskottet vid behandlingen av denna fråga verkligen har tittat på de realiteter, som förefinnas, och kommit till det beslut, som här föreligger.

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

**Herr Linnér:** Herr förste vice talman! Jag skall endast be att i största korthet få redogöra för de skäl, som ha lett utskottets majoritet till den ståndpunkt, som den i den föreliggande frågan har intagit.

Jag vill nu framhålla gentemot herr Löfvander, när han säger, att det här inte är fråga om trafiksäkerhet, att han står i en alldeles klar strid mot departementschefen, som i propositionen efter att ha redogjort för frågan om maximilast och därvid fogade straffbestämmelser säger: »Då en viss säkerhetsmarginal i fråga om en automobils lastkapacitet i allmänhet torde föreligga, kan även detta stadgande» — d. v. s. straffbestämmelsen — »som betingas av trafiksäkerhetssynpunkter, motverka ett effektivt utnyttjande av motorbränslet». Det är således i enlighet med departementschefens eget yttrande och i enlighet med sakens natur på det sättet, att här gäller det å ena sidan en trafiksäkerhetsfråga och å andra sidan det allmänna intresset att spara på motorbränsle.

Utskottet har därvid efter en synnerligen långvarig och ingående debatt stannat vid den ståndpunkten, att man här måste sätta trafiksäkerheten i främsta rummet. Det, som har väglett utskottet, har i huvudsak varit följande. Våra vägar äro delvis alltför svaga för att kunna tåla en belastning utöver den, som gällande vägtrafikstadga medger. Vidare är det så, att departementschefen — samme departementschef, som här förordar borttagandet av straffbestämmelsen — utfärdat ett cirkulär, varigenom han uppmanar vägstyrelserna att iakttaga sparsamhet med avseende på vägunderhållsmedlen. Resultatet av detta måste ju efter all sannolikhet bli, att kostnaderna för vägunderhållet måste minskas. Vägarna måste som en följd därav bli sämre underhållna. Om nu ett lössläppande av bestämmelsen angående maximilast medges, skulle väl detta utan något tvivel leda till det resultatet, att vägarna bleve utsatta för en hårdare slitning just under den period, då underhållet vore sämre. Det är väl inte någon tvekan om att dessa båda faktorer tillsammans skulle leda till en försämring av vägarnas beskaffenhet i de fall, där vägarna icke ha permanentbeläggning, och således indirekt till en ökad trafikrisk.

För så vitt här gäller frågan, hur mycket man kan spara på den av departementschefen anvisade vägen, har majoriteten inom utskottet trott, att den besparing, som är möjlig, göres redan nu, därför att varje chaufför på grund av de restriktioner, som gälla i fråga om bensintilldelningen, måste ha det starkaste intresse att utnyttja den knappa bensintilldelningen, så att han får fram så mycket gods som överhuvud taget är tänkbart. Vad man därutöver skulle kunna vinna i fråga om besparing genom departementschefens förslag, det låter sig givetvis icke beräknas, men det är väl sannolikt, att man inte kan skatta denna bränslebesparing mycket högt.

Vidare ha vi en punkt, som berördes av herr Berg och som utskottet har ansett vara mycket viktig. Det är icke rätt att, som departementschefen gör, överflytta ansvaret för trafiksäkerheten från den säkra bestämmelse, som en chaufför nu har att efterleva, när han håller sig inom den tillåtna maximibe-

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

lastningen, till det allmänna stadgandet, att han skall iakttaga den omsorg, som kräves av varje chaufför. Det är verkligen ganska drastiskt, när kommunikationsministern i detta sammanhang säger, att man icke kan »helt bortse från trafiksäkerhetssynpunkter». Det är ju mycket intressant i synnerhet för en chaufför, som får det rådet, att han icke skall helt bortse från trafiksäkerhetssynpunkter, men att han samtidigt icke skall hålla sig till den en gång fastställda maximilasten utan skall ta på sitt ansvar att köra med så tung belastning, som han överhuvud taget kan få fram på fordonet. När märker chauffören, att han har överskridit det ansvar, som han dock bör ha? Jo, när vägen brister och brakar ner med hela fordonet i diket, kanske med den effekten, att det uppstår en mycket stor egendomsskada och personskada. Majoriteten har verkligen, efter min uppfattning med mycket starka skäl, ansett, att det icke är rätt att behandla chaufförer på det sättet.

Om man nu vill åstadkomma en besparing genom att låta motorerna draga fram så mycket gods som möjligt utan att därmed kränka trafiksäkerheten, ha vi trott, att den rätta vägen vore en annan, nämligen att chaufförerna få använda sig av den metoden, som numera blivit ganska vanlig, att hänga på en släpvagn på fordonet. Departementschefen berör ju denna fråga i samma proposition, och han säger där, att han vill åstadkomma lättnader med avseende på släpvagnarna. Ja, där är den rätta vägen att utnyttja ett fordons kapacitet till det yttersta utan att man samtidigt kränker trafiksäkerheten.

På dessa i korthet anförda grunder har man inom utskottet kommit till det resultatet, att utskottets majoritet — en överväldigande majoritet — har anslutit sig till den ståndpunkt, som har angivits i motionerna och i den skiljaktiga meningen av statsrådet Forsslund.

Herr förste vice talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets utlåtande i denna punkt.

Häri instämde herr *Ewerlöf* och herr *Ström, Fredrik*.

**Herr Heiding:** Jag kan gott instämma i vad utskottets ärade ordförande här har anført. Jag har själv varit inne på samma linjer, och jag tillhörde utskottets majoritet, när det gällde att avgöra denna fråga.

Jag anser, att man bör sätta trafiksäkerhetssynpunkterna i främsta rummet. Det är ju alldeles tydligt, att man icke kan gå med på att försämra trafiksäkerheten så att det kan befaras ett ökat antal trafikolyckor. Herr ordföranden i utskottet nämnde någonting om en skrivelse, som har utgått till vägstyrelserna, och jag får ju säga, att det icke kan vara någon konsekvens i att samtidigt med att vägunderhållet skall förbilligas och att det så att säga skall bli ett sämre vägunderhåll man skall tillåta, att det lastas mera på bilarna än vad lastkapaciteten medger. I den skrivelse, som utgått till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och som skickats ut till vägstyrelserna i landet, har departementschefen till en början framhållit, att det kommer att bli minskade inkomster på grund av inskränkningen i motortrafiken. Det är också ingen tvekan om att så blir fallet. Sedan fortsätter departementschefen: »Med hänsyn härtill är det såväl för statens som för vägdistriktens ekonomi av vikt, att de ansträngningar till ett förbilligande av vägunderhållskostnaderna, som även under normala förhållanden äga rum, intensifieras. En automatisk minskning av dessa kostnader torde visserligen ske till följd av den numera avsevärt minskade vägtrafiken, men en ytterligare minskning av kostnaderna torde därjämte böra allvarligt eftersträvas genom att underhållet inskränkes till vad som kan anses oundgängligen nödvändigt. De besparingar i vägunderhållskostnaderna, som här åsyftas, böra givetvis genomföras snarast möjligt.»

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Ja, det är tydligt, att en sådan skrivelse måste vägstyrelserna ute i landet uppmärksamma, och jag får säga, att det ha de redan gjort. Jag har i början av denna vecka varit ute och rest, och jag kan, vad beträffar en del grusvägar, säga, att vägunderhållet faktiskt hade försumrats därigenom att man inte hade skrapat vägarna som förut varit fallet. Det hade i vägarna dessutom uppstått en hel del hål och ojämnheter, som under vanliga förhållanden omedelbart bruka fyllas med grus eller makadam. Det är klart, att det nu blir så att vägstyrelserna komma att ge sina tjänstemän order om att de få se till att det sparas så mycket som möjligt. Det är därför, som jag anser, att man icke skall gå in för att helt och hållet taga bort de straffbestämmelser, som hittills varit gällande. Det blir säkerligen svårt för många chaufförer, om de skola köra på dessa vägar med de stora laster, som de kanske hädanefter bli ålagda att köra. Det är ju tydligt, att det finns många, som anse, att här skall lastas det mesta möjliga, och det gör, att riskerna för olycksfall bli betydligt större.

Man får inte, som en talare här gjorde, räkna med att om det vid en transport av ved finns några meter kvar på en plats, då bilen är fullastad, det bara skall lastas på alltsammans. Det är väl så i vanliga fall, att det är mycket stora partier, som skola köras fram, och vederbörande får nog då från början räkna ut hur många laster det kan bli av partiet. Därefter får han också lasta. Nu är det ju alltid så, att vid ett sådant här tillfälle kommer man och framför exempel på att det bara hade behövts 200 eller 300 kilo större lastkapacitet för att få med det hela.

Jag finner för min del, att vi måste hålla på att vi i största möjliga mån måtte slippa ifrån en hel massa bilolyckor, och det kunna vi icke på annat sätt än att vägarna hållas något så när i ordning och att straffbestämmelserna om överbelastning bibehållas.

Det är mycket möjligt, att vi snart nog kunna bli bättre lottade här i landet i fråga om bensintillförseln och således få in mera bensin än vad fallet varit under den senaste tiden. Vi ha ju sett, att man i Norge redan har frigivit bensinen. Nu kan det kanske till en viss del vara beroende därpå att man icke har tillräckliga lagerutrymmen där, men det kan väl komma dithän också här i Sverige, att man får in så mycket bensin, att vi få möjlighet att som förut varit fallet köra i full utsträckning.

Jag har icke mera att tillägga utan ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Strindlund**: Herr talman! Jag tror inte, att vi skola göra denna fråga större än den är. Den är kanske inte så stor som en del talare här vilja göra gällande.

Jag vill först i anledning av ett par yttranden säga, att då man här påtalat, att det skulle föreligga en inkonsekvens mellan denna proposition och kravet på vissa besparingar i utgifterna för vägunderhållet, så känner jag mig icke nämnvärt träffad av den anmärkningen. Motivet för besparingscirkuläret känna ju alla de herrar, som ha med vägväsendet att göra. Den minskade trafiken måste ha till följd en minskad belastning av vägbanorna och därför helt automatiskt möjliggöra en inskränkning av kostnaderna för vägunderhåll. Man kunde misstänka, att inom ramen för de tillgängliga anslagen upptoges andra arbeten, vilka icke direkt hade att göra med trafiksäkerheten eller oundgängligen behövdes ur trafikens synpunkt. Jag skulle anse det vara högst beklagansvärt, om representanterna för länsstyrelserna hade fattat detta cirkulär såsom en uppmaning att så eftersätta vägunderhållet att trafiksäkerheten äventyrades.

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Snarare kan konstateras en viss inkonsekvens i bevisföringen hos dem, som talat emot denna proposition, detta då man under framhållande av trafiksäkerheten bl. a. tillråder tillkoppling av släpvagn eller släpvagnar i stället för att utnyttja en lastbils kapacitet. Jag vill, därför att de behövas för att effektivast möjligt utnyttja trafikapparaten, att man underlättar användandet av vissa släpvagnar, men därvid måste man särskilt observera trafiksäkerheten, ty det har sagts, att det är just vid bruk av släpvagn som det kommer an på dragvagnens både bromsar och annat, om man skall ha trygghet för trafiksäkerheten.

Syftet med denna proposition är ju, som alla känna till, att man vill minska de olägenheter, som ha uppkommit genom de restriktioner, vilka vi ha fått lov att vidta på grund av minskad bensintillförsel samtidigt med ökat bensinbehov för försvarsändamål. Man har ju sökt nå detta mål genom att beträda olika vägar, och utskottet har varit enigt med regeringen om de olika vägar, som man här har föreslagit för att minska de svårigheter, som uppstått i samband med restriktionerna. Det finns ett enda undantag i denna enighet, och jag skall därför be att med några ord få uppehålla mig vid densamma.

Vi äro väl alla ense om att under tider, då på grund av olika förhållanden den önskvärda varutransporten försvåras, måste man så effektivt som möjligt utnyttja den tillgängliga trafikapparaten, givetvis utan att trafiksäkerheten får äventyras. Vissa inskränkningar i det fullständiga utnyttjandet av vårt fordonsbestånds lastkapacitet bero på bestämmelser bl. a. i motorfordonsförordningen. Jag anser, att de svårigheter, som vi nu brottas med, motivera, att man åtminstone provisoriskt undanröjer dessa hinder. Enighet råder ju också om att all s. k. tomkörning bör undvikas. Herr Robert Berg tog upp frågan om maximilasten och påstod, att det kungliga förslaget i det avsendet skulle öka arbetslösheten, och därför gick han emot detsamma. Om detta skulle vara bestämmande för vårt handlande undrar jag, om man inte skulle ha större skäl att anföra de synpunkterna, när det gäller förhindrande av tomkörning, om vilket vi dock äro eniga.

Vad vi inte kommit överens om är frågan om borttagande av straff för dem, som befordra last, som överstiger den för fordon bestämda maximilasten. Jag hoppas, att vi alla äro ense om att åtminstone för ett stort antal bilar finns en ganska betryggande marginal mellan fordonets lastkapacitet och den för bilen fastställda maximilasten. Jag har om den saken bl. a. hört mig för hos Volvofabriken, och jag har där fått en upplysning, som jag tycker, att jag inte bör underlåta att nämna. Den kan vara rätt belysande. Efter det Volvochefen talat om, att han har gjort en undersökning i frågan, säger han, att han funnit, att de laster, som hans bolag garanterar i sin exportkatalog, ligga 14.3 % över dem, som de garanterar i Sverige. Garantien omfattar lastvagnens totala vikt plus lasten. Den nyttiga lasten beräknas på de svenska garantisiffrorna växla mellan 55 och 60 % av totalvikten. Detta betyder, att vi i utlandet garanterar mellan 24 och 26 % större last på våra vagnar än vad vi få garanterar i Sverige, skriver han, och han tillägger: Till denna upplysning vill jag lägga, att vagnarna sannerligen icke köras försiktigare i utlandet än här hemma men att trots detta reklamationerna och garantikostnaderna ej äro större för de vagnar, som gå i utlandet, än för dem, som gå här hemma. — För övrigt är det ju så pass känt, att denna marginal finns, att jag inte skall uppehålla mig längre vid densamma.

Det har i olika framställningar uttalats önskemål om att maximilasten skulle regleras på ett eller annat sätt. Man har därvid ifrågasatt bl. a. huruvida man skulle tillåta en viss procentuell ökning av den maximilast, som har föreskrivits för bilarna. Den utvägen anser jag inte vara tillräddig. Jag vill näm-

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

na, att vid överläggningar, som jag haft med bilbesiktningsmännen, avrådde de från beträdande av denna väg, detta därför att bilbeståndet är så skiftande. De anförde bland annat, att gäller det nya bilar, låter detta sig göra, men de kunde inte tillråda en viss procentuell ökning av belastningen av gamla bilar. Bättre då att låta vederbörande själva avgöra, hur mycket de vågade lasta. Jag frågade dem: Men inte ha väl de vanliga chaufförerna möjlighet, då de frakta så olika varor, att avgöra, när bilens kapacitet är ungefärligen riktigt utnyttjad. De svarade, att så snart chaufförerna blivit vana vid bilen, kunna de ganska säkert avgöra den saken. De ha olika tecken, de kunna se på fjädrarnas böjning, de ruska på bilen för att känna svikten, och de ha en alldeles otrolig förmåga att själva avgöra, när en lämplig last är intagen. Jag kan inte förstå, att någon skulle, sig själv till skada, endast därför att han inte riskerar straff enligt denna förordning, lasta så att han misshushållade med sitt fordon, vilket ju måste medföra ekonomisk förlust för honom. Jag tror i det fallet bättre om våra chaufförer än de flesta av de herrar, som ställa sig bakom utskottet, tyckas göra.

Ni få också komma ihåg, att det ibland kan uppstå ganska egendomliga förhållanden, därest man för strängt skulle hålla på dessa straffbestämmelser. Redan nu inträffar det ju, att man kommer över maximilasten, och det kan t. o. m. inträffa, att inte ens de, som skola övervaka detta, anse det skäligt ingripa. Som exempel brukar man nämna, att en chaufför kör ett tegellass och råkar ut för regn. Skall han då lägga av de tegelstenar, som motsvara den viktökning regnet medfört, eller skall han få köra fram hela lasset? Det har hittills inte ansetts så riskfullt, att man inte tillåtit vederbörande att köra.

Jag vill tillägga en sak, då man talar om faran ur trafiksäkerhetssynpunkt. Jag bestrider inte, att det finns risk, det finns det i all bilkörning, men att den här skulle vara så stor, att man inte alls vågar lita på vederbörande föräres omdöme, är jag inte övertygad om. I det fallet anser jag mig i viss mån ha stöd för min uppfattning i ett uttalande, som jag på begäran fått från försäkringsorganisationerna. De skriva, att motorfordonsförsäkringsanstalterna beslutat, att i händelse Kungl. Maj:ts proposition i nämnda del vinner riksdagens bifall, ökad belastning tills vidare må medgivas, dock med högst 20 % av i besiktningsinstrumentet angivna lastningsförmåga, utan att tilläggspremie behöver erläggas. Jag kan inte hjälpa, att jag har större respekt för försäkringsbolagens förmåga och erfarenhet att bedöma trafiksäkerheten och de risker, som äro förbundna med trafikmedlens utnyttjande, än jag har för utskotts-majoriteten.

Till sist vill jag bara erinra om att detta är en förordning, som Kungl. Maj:t ju själv kan ändra, men saken har underställts riksdagen, därför att denna en gång förut uttalat ett önskemål därom. Vi ha naturligtvis därför också den formella rätten att göra den ändring, som här har ifrågasatts, men jag erkänner, att detta skulle försvåras, om riksdagen skulle ansluta sig till utskottets ståndpunkt. Jag undrar ändå, om inte utskottet i någon mån tagit intryck av att vi de senaste veckorna fått se en ljusning i fråga om möjligheten att importera motorbränsle. Jag är inte alldeles säker på att därest förhållandena nu tett sig lika mörka som eller kanske ännu mörkare än då propositionen skrevs, man då varit lika optimistisk. Jag är inte heller säker på att man, även om propositionen skulle gå igenom utan ändring, skulle just för dagen helt vidta de provisoriska förändringar, som propositionen går ut på. Men jag skulle verkligen vilja fråga, om utskottet avser, att en sådan ändring i förordning icke må få göras, hur svåra förhållandena än äro på bensenmarknaden. Man vet inte, hur framtiden ter sig. Vi kunna komma i ett läge — om jag

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
skall uttrycka mig mycket drastiskt — då vi ha mera gott om bilar än om bensin.

**Herr Andersson, Emil:** Herr förste vice talman! Jag skulle ha kunnat nöja mig med att instämma med de talare som förordat reservationen, men då jag nu fått ordet, skall jag be att få yttra mig i all korthet.

Kardinalpunkten här anser jag vara trafiksäkerhetsfrågan. Vid samtal med bilfabrikanter — jag talar nu ur lastbilförarnas i landsorten synpunkt — har det gjorts gällande, då det varit fråga om köp av lastbilar, att man med ganska stor säkerhet kan lägga på mer än myndigheterna angivit som maximivikten, bara man kör sakta. Det är ju ganska allmänt känt bland lastbilförare, att — såsom herr Mannerskantz redan nämnt — när de ha tung last, köra de långsammare. Jag anser att hastigheten har mycket större betydelse för trafiksäkerheten än lastens vikt.

Dessutom skall jag be att få säga, att åtminstone i landsorten ha de flesta lastbilägare åkeriet till sin försörjning, de få försörja sin familj därpå. I regel äro de i den åldern, att de få göra krigstjänst. De få då lämna denna sin förvärvsverksamhet, bilen får ofta under den tiden stå stilla och obegagnad.

Dessutom anser jag, att de mycket väl behöfve denna lilla lätnad. Flera andra kategorier bilförare ha ju fått lätnader i *viss utsträckning*.

Jag ber som sagt att få yrka bifall till herr Rybergs reservation i ärendet, d. v. s. bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

**Herr Gustavson, John:** Herr talman! Jag kom att begära ordet närmast med anledning av vad som yttrats av ett par föregående talare här, herrar Löfvander och Mannerskantz. Herr Löfvander tillkännagav, att om han varit med vid frågans behandling i utskottet, skulle det ha funnits en fjärde reservant. Då jag är den, som vid det tillfället uppehållit hans plats i utskottet, vill jag med några ord försvara det missgrepp, som jag enligt herr Löfvanders uppfattning har begått.

Det är två skäl, som gjort, att jag kom att följa utskottsmajoriteten. Det första och viktigaste skälet är trafiksäkerheten. Om man har den uppfattning, som herr Löfvander har, att det aldrig varit sådana synpunkter, som föranlett begränsningen av belastningen, utan att denna mera varit ett järnvägsintresse o. s. v. — ja, om man alltså tror, att det inte har någon betydelse för trafiksäkerheten, hur mycket man lastar på ett fordon, då kan jag ju förstå den slutsats, som man i ett dylikt fall kommer till.

Det finns också en annan sak, som gör, att effektiviteten av denna bestämmelse i hög grad elimineras, nämligen att även om man tillåter bilarna att lasta hur mycket som helst, så tillåter man inte, att vägarna befaras med hur tunga lass som helst. Herr Löfvander säger, att vägarna anses inte tåla en viss belastning, de äro graderade, och denna gradering står alltjämt kvar. Ja, det är också ett skäl, som har inverkat högst betydligt på mitt ställningstagande. Vi ha ganska många enskilda bygde- och byvägar, där tavlor finnas uppsatta om högsta tillåtna hjultryck. Detta gör, att den där besparing- en av drivmedel i hög grad försvinner, ty när man kommer till en sådan landsväg, får man välja mellan att lasta av en del och att köra med samma lass samt riskera böter, förutom det att man kanske förstör en svagt byggd bro eller en väg med mycket svagt underlag och underhåll.

Då uppkommer ju den fråga, som herr Mannerskantz var inne på, då han säger, att det är meningslöst att behöva köra en extra resa för några hundra kilos skull. Ja, men hur skall man göra, när man kommer till en sådan väg?

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

Då får chauffören antingen köra och riskera böter eller också lasta av och köra två resor. Då går en del av den effekt bort, som man avser att vinna genom upphävandet av dessa straff.

Jag är inte själv bilman, men jag har många gånger hört den uppfattningen förfäktas, att ju tyngre ett fordon är lastat, ju svårare är det att manövrera. Någon sade här: Ja, men om de bara köra sakta, så... Ja, det var också ett ord att märka. Jag har rätt många gånger åkt personbil på våra stora landsvägar. Rätt som det är blir man omkörd av en lastbil. Lastbilarna anser jag köra värre än personbilarna. Man kan på ett par mil bli omkörd av ett halvt tjug ganska tungt lastade lastbilar. Att köra sakta är det nog ganska svårt att få dem till. Även det ligger i förvärsarbetet och i konkurrensen, att de köra fort och söka hinna göra så många resor som möjligt per dag. Jag anser, att man utsätter chaufförerna för alltför stort frestelse, om man låter dem lassa på så mycket som möjligt för att bereda sin arbetsgivare största möjliga nytta, och samtidigt kräver, att de skola iakttä alla den varsamhet och försiktighet, som anses påkallad.

Jag kan inte underlåta att ta fasta på det skäl, som herr Mannerskantz anförde för sin ståndpunkt. Den omständigheten, att en av regeringens ledamöter reserverat sig, anser han vara ett mycket starkt skäl för reformen, det skulle endast bevisa, att saken har synnerligen noga övervägts. Ja, jag gillar mycket starkt, att man skall tyda allt till det bästa, men jag förstår inte, hur man kan göra det i så hög grad som herr Mannerskantz gör, då han tar det som ett ytterligare skäl för reformen, att regeringens ledamöter inte äro eniga därom! Jag vill inte säga, att han menar så, men man skulle ur hans anförande kunna läsa ut, att den reservation, som herr Forslund anfört i regeringen, inte också den är förestavad av ett synnerligen noggrant övervägande. Jag kan inte hålla med om att förslaget är starkare därför att inte regeringens samtliga ledamöter äro eniga, utan jag anser, att den, som till statsrådsprotokollet antecknat en skiljaktig mening, också har gjort detta på grund av ett mycket allvarligt övervägande. Där kan jag inte hålla med herr Mannerskantz, även om man, som jag sade, skall tyda allt till det bästa — även om det stämmer överens med den ståndpunkt man själv intar.

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

**Herr Pettersson, Anton:** Herr talman! Herr Berg undrade, vad folket skulle säga, om Sveriges riksdag skulle börja upphäva lagarna. Det är tyvärr så, att vi leva i exceptionella tider. Vi få ta lagar, som äro provisoriska och som vi inte äro så glada åt, och vi få kanske också slopa en del lagar, som vi helst skulle vilja ha kvar. Men jag vill stryka under, att det ju i alla fall inte här gäller en lag, som kan slopas för alla tider, utan det är bara fråga om de nuvarande besvärliga tiderna med bensinbrist — läget där ser kanske just nu litet ljusare ut, men man vet inte, hur det blir i fortsättningen. Det är ju för att några fler bilar skola kunna få köra, som man nu tillåter dem att ha litet större last.

I går gjorde jag en promenad ut på staden och interPELLERADE några lastbilschaufförer. Det skulle ha varit roligt, om herr Berg varit med på den promenaden. Lastbilschaufförerna voro inte alls så där pessimistiska i denna fråga som herr Berg varit. Det var inte alls, som herr Berg sade, fråga om att lasta 4,000 kg. i stället för 2,000. Herr Berg frågade, vart det bär, om man började med sådant. Ja, det bär säkerligen i diket. Sådan överbelastning är det inte fråga om här. Chaufförerna överlag sade ungefär så här: Den här vagnen har jag kört i tio år. Jag vet precis hur mycket den tål, och nog tål den en ökad belastning med 20 procent. Vi ha också hört



*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
kommunikationsministern anföra, att försäkringsbolagen, som säkerligen vilja ha sitt på det torra, sagt, att de skulle tolerera en med 20 procent ökad belastning utan att öka premierna.

Det har sagts, att chaufförerna kanske skulle tvingas av sina arbetsgivare att lasta på mer än vagnen tål. Ja, jag har inte sådan tro om chaufförernas arbetsgivare, och jag tror inte heller, att en chaufför, som skulle vägra lasta mer än han vet, att vagnen tål, skulle få något obehag av sin arbetsgivare.

Det var mycket roligt att tala med chaufförerna. De talade om sina vagnar precis som en jordbrukare talar om sin häst, som han kört i flera år. De visste så väl, vad vagnen tålde, och de sade, att de visste precis, hur mycket de kunde lasta på den.

Här har också sagts, att det blir en ökad belastning på vägarna. Naturligtvis blir det så, men är det alltid så säkert, att detta är en fara? Låt oss t. ex. tänka oss, att 2,000 ton kol skola fraktas från en trakt till en annan. Om bilarna då kunna ta litet större laster, få de köra bra mycket färre gånger än annars. Det är väl lastbilarnas kraftiga fart, som gör mera skada än tyngden, åtminstone på en del vägar. Ju tyngre en bil är, ju försiktigare måste ju chauffören köra.

Den fara, som utskottet anser skulle uppkomma vid ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition, anser jag inte föreligga. Jag blev styrkt i denna åsikt genom de samtal jag som sagt i går hade med en hel del chaufförer. Det är av den anledningen, herr talman, jag ber att få yrka bifall till den reservation, som är bifogad utskottets utlåtande.

**Herr Sederholm:** Jag begärde närmast ordet med anledning av en del yttranden av herr statsrådet i denna fråga, och jag vill som ledamot av utskottet belysa, hur jag ser på dessa förhållanden, samt något bemöta vad statsrådet här anför.

Herr statsrådet sade, att vi göra denna fråga alldeles för stor. Jag skulle vilja svara, att jag tror att statsrådet gjort den alldeles för liten. Riskerna med den föreslagna förändringen äro enligt min mening så pass vittutseende och allvarliga, att man icke kan betrakta det hela som ett så provisoriskt och tillfälligt arrangemang, som herr statsrådet gjorde. Jag tror inte att man kan gå ut ifrån att det är möjligt att nu vidtaga en sådan här förändring och sedermera efter ett eller två år säga: »Nu återinföra vi straffbestämmelsen igen, och lagen skall ha sin fulla giltighet.» Man kan inte begära, att den stora allmänheten, chaufförer och alla andra, på det sättet skola få rätta sig efter lagbestämmelser, som den ena dagen äro giltiga och den andra dagen icke giltiga. Är det för övrigt inte överhuvud en bakvänd form för lagstiftning, att man har en lagstiftning om att maximivikten skall angivas vara den och den men tar bort påföljden för överträdelse och på det sättet försvagar eller kanske rättare sagt helt spolierar lagstiftningens värde och gör bestämmelserna ineffektiva? Det medför bristande respekt för lagen, och det är inte på den vägen vi i allmänhet ha gått fram, utan ha vi velat göra någon ändring, ha vi ändrat lagbestämmelserna, men vi ha icke tagit bort straffbestämmelserna och låtit lagföreskrifterna stå kvar.

Herr statsrådet sade, att han icke med sitt cirkulär menade, att vägarna ej skola underhållas så mycket som behövs. Det skulle alltså innebära, att underhållet för närvarande skulle vara mera än som behövs. Jag vädjar till de här närvarande, som åkt särskilt på våra grusvägar, och frågar om det är något underhåll utöver behovet. Det är väl ändå inte fallet. I sitt cirkulär säger herr statsrådet, att en ytterligare minskning av kostnaderna torde »böra allvarligt eftersträvas genom att underhållet inskränkes till vad som kan an-

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
ses oundgängligen nödvändigt». Nog betyder väl det en minskning i underhållet i jämförelse med det nuvarande. Det är ju så att trafiken för närvarande är minskad vad beträffar antalet fordon, men vad som just i detta fall är det allvarliga och vad som verkligen prövar vägarna är de tunga lasterna. Om det går tio lättbilar, betyder inte så mycket, men när det kommer en stor bil som är hårt lastad, frestas verkligen vägarna. Är då vägbanan uppblött genom regn, såsom brukar vara fallet på hösten, händer det lätt att bilen tränger igenom det bärande lagret och kommer ned i leran. Det blir spår på vägen, och det uppstår risker för kullkörningar och olyckor genom att trafiken föres fram på vägar, där vägbanan är sönderkörd till följd av att det gått fram för tunga laster under en för vägarna ömtålig tid. Det är sant att det finnes vägar, som äro byggda för mycket starkare belastning än som det här är fråga om, men det stora flertalet av våra vägar och våra grusvägar i synnerhet äro icke byggda för någon större last än vi nu ha, utan snarare i många fall mindre, och i varje fall är det angeläget att man, när man nu vill spara, icke genom ökad belastning kommer att skada vägarna mer än som skulle bli fallet vid ett bibehållande av den nuvarande belastningen.

Det är klart att trafikapparaten under nuvarande förhållanden bör i största möjliga mån utnyttjas, men jag vill i det fallet hänvisa till vad herr Berg anförde, nämligen att trafikapparaten lika väl kan utnyttjas genom att man ger flera bilar tillstånd att köra. Nu är det många bilar som få stå stilla. Om man använder två bilar i stället för att köra med en överbelastad bil, ger man sysselsättning åt flera, och man åstadkommer icke den påfrestning på vägarna, som skulle komma att uppstå, om propositionen bifalles. På det sättet kan man också i huvudsak vinna vad man önskar, nämligen ett utnyttjande av trafikapparaten och även ett effektivt utnyttjande av den bensin, som kan anslås till dessa bilar.

Här har talats om att automobilfabriken i sin garanti räknar med en marginal av 20 procent. Ja, jag tror nog att det kan finnas en sådan marginal eller till och med större, men vi skola komma ihåg att detta gäller de nya bilarna. När de tas in till besiktning första gången, ha de säkerligen en sådan kapacitet att de utan risk kunna överbelastas med 20 procent eller något sådant utöver vad som uppgives i garantien, men när de bli gamla och slitna, sker icke någon ny besiktning, genom vilken de nedflyttas, utan man går efter den gamla garantien, och i många fall finns det säkerligen icke alls någon övermarginal. Det är alltså inte berättigat att säga, att bilarna böra få utnyttja den kapacitet som de äga utöver den uppgivna, utan den riktiga vägen skulle snarare vara den, att varje bilägare får begära en ny besiktning av sin bil, så att han kan få dess verkliga lastkapacitet sakkunnigt bedömd. På så sätt skulle han alltså möjligen kunna få den angivna lastkapaciteten höjd. Genom en sådan prövning från fall till fall kan man få licensen att överensstamma med den verkliga lastkapaciteten, och det är ju riktigare än att företaga en generell höjning eller rättare sagt att släppa efter all kontroll av belastningen.

Här har talats om ett sådant, man kanske bör säga upprörande, fall som att en chaufför skulle få lägga av tio eller elva tegelstenar, därför att den fastställda maximikapaciteten överskridits. Det upplystes inom utskottet vid ärendets behandling från statspolisens sida, att man behjärtar den praktiska synpunkten att det icke är möjligt för en chaufför att alldeles exakt appassa lasten efter bilens deklarerade lastkapacitet, och man verkställer i enlighet därmed icke något åtal, då lastkapaciteten överskridits med mindre än 10 procent. Det förekommer alltså en viss tolerans i praktiken. Man har av praktiska skäl beaktat just vad som i detta hänseende anförts, och

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

jag antar att det inte är fråga om att göra någon ändring därvidlag. Genom ett sådant beaktande av praktiska synpunkter blir det ingen rigorös och byråkratisk tillämpning av lagbestämmelserna. Jag föreställer mig att även domstolarna här kunna handla med förstånd och omdöme och icke ådöma några böter, när det blott förekommit ett bagatellartat överskridande.

Jag har alltså kommit till den uppfattningen, att den här föreslagna ändringen i lagen är formellt oriktig, den är i sak skadlig och rent av farlig, den är icke effektiv med avseende på det syfte, som man därigenom vill nå, nämligen en väsentlig ökning av trafikkapaciteten. Av alla dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Forslund**: Herr talman! Som framgår av den föreliggande propositionen har jag icke kunnat tillstyrka, att en proposition av det innehåll, som i denna punkt avses, skulle överlämnas till riksdagen. Jag har inte bara använt min rätt att anföra avvikande mening, utan jag kan även säga att jag har känt det som en plikt att göra det, och jag skall be att med några ord få ange varför jag handlat på detta sätt.

Det är ju så att hela vår motorism och vår vägtrafik har haft en mycket hastig utveckling. Vi ha blivit tvingade att söka åstadkomma bestämda trafikregler. Det har varit ett rätt svårt arbete att skapa sådana regler, som på ett tillfredsställande sätt tillgodosett det syfte man velat nå. Emellertid ha såväl trafikutövarna själva som den tillsynsmyndighet, som nu övervakar vårt vägtrafiksväsende i vad det gäller bilarna, kommit till klarhet om att man bör iakttaga vad som i de utfärdade författningarna stipulerats. Det är då enligt min mening riskabelt att på grund av en tillfällig svårighet, som vi nu befinna oss i, företaga en rubbning på en så väsentlig punkt av de trafikregler, som ha framsprungit efter lång erfarenhet och ingående prövning.

För att visa att detta är ett viktigt problem ber jag att få återgiva några ord som chefen för statspolisen yttrat. Han säger att »kontrollen över, att lastbilar icke lastas utöver tillåten maximilast, innefattar en av ordningsstatspolisens trafikövervakande arbetsuppgifter», och han tillägger: »Att förseelser mot i detta hänseende givna föreskrifter innebära en fara för trafiksäkerheten anser jag för min del ligga i öppen dag, alldenstund fordonens bromsar och övriga säkerhetsanordningar icke i någon högre grad skulle kunna motstå de påfrestningar, som 'överlass' måste anses innebära.» Det sista är en helt naturlig konklusion från det verkliga livet. Det är ju så, att last, hastighet och bromssäkerhet måste stå i en viss relation till varandra. Som gammal järnvägsman känner jag helt visst, att när ett tåg icke hade tillräckliga bromsanordningar, så fick man nedsätta hastigheten. Och varför? Jo därför, att tågets tyngd var för stor.

Man har efter sakkunnig prövning kommit till det resultatet, att våra chaufförer icke få lasta lastbilar med högre vikt än som i det utfärdade besiktningsinstrumentet blivit angiven. Detta har inskräpts hos chaufförerna, men trots detta förhållande och trots den övervakning som äger rum var det icke mindre än 2,403 fall föregående år, där det förekom anledning till anmälan beträffande förseelser mot den paragraf, vilken man i dag skulle vara beredd att taga bort. Att det inte gäller några småsaker bevisas bäst av det förhållandet, att statspolisens avdelning här i Stockholm är i tillfälle att lämna den upplysningen, att det icke gäller vare sig 10 eller 15 eller 20 procent »överlass», utan det har gått upp till 100 procent. Jag ber att till kammarens protokoll få anteckna just de siffror i fråga om »överlass», som statspolisen har funnit vid sin granskning. Det gäller bara tolv fall, som

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
inträffat på helt kort tid. Nummer ett hade en övervikt på 3,680 kg. Vagnen hade besiktigats med en maximilast på 3,090 kg. — det var alltså det dubbla. Nummer två hade en övervikt på 3,500 kg, nummer tre 4,080 kg, nummer fyra 3,010 kg, nummer fem 3,045 kg, nummer sex 4,720 kg, nummer sju 2,410 kg och nummer åtta 3,440 kg. Detta var lastbilar utan släpvagn. Sedan kommer det fyra fall, där det gäller kombination av lastbil och släpvagn. Här hade man en övervikt, i första fallet av 5,460 kg, i andra fallet 3,040 kg, i tredje fallet 3,880 kg och i fjärde fallet 4,440 kg.

Jag vill fråga herrar ledamöter av denna kammare: äro ni beredda att i dag medgiva upphävande av straffpåföljd för personer, som till den grad uraktlåta vad som måste anses vara deras plikt att iakttaga för att skydda för det första sig själva, men för det andra också andra människor? Det är dylika fall — och kanske ännu värre skulle komma fram, om vi forskade vidare rörande denna sak — som skulle gå fria från åtal, om vi bifalla förslaget, att man under den svåra tid vi nu genomleva icke skall ha några straffpåföljder för dylika förseelser. Jag måste fråga mig, hur det skall bli möjligt för statspolisen att fullgöra sin skyldighet som övervakande myndighet, om riksdagen medgiver befrielse vid förseelse av den storleksordning, som jag här angivit efter de meddelanden som jag erhållit av statspolisintendenten. Då jag är chef för socialdepartementet och statspolisen sorterar under detta departement, så har jag — även bortsett från att jag sedan gammalt har nogsam kännedom om trafikförhållandena — betraktat det som en plikt att i den mån det varit mig möjligt påvisa, att man icke bör rubba förutsättningarna för denna myndighet, som efter riksdagens noggranna prövning fått i uppdrag att verka såsom övervakningsorgan för motortrafiken. Antag, mina herrar, att vi hade levat i de månader av året, då trafikolyckornas antal är som störst, då man varje kväll och varje morgon i tidningarna får uppgifter om olyckshändelser och samtidigt med notiserna om inträffade olyckor diskuterar vad vi böra göra för att förebygga sådana händelser — tro ni, att ni då talat för att denna viktiga, mycket viktiga del av säkerhetsbestämmelserna skulle upphävas? Jag för min del tror det icke, och jag anser att man har fullgoda skäl även i en svår tid att icke företaga någon rubbning på ett så viktigt område som detta.

Är det verkligen så, som en av fabrikanterna på området har angivit, att bilarna ha en större bärkraft än vad som kommit att bli angivet i besiktningsinstrumentet, så ha fabrikanterna bara att anmäla detta till tillsynsmyndigheten för att få fastställt vilken maximivikt som bör åsättas bilen och få den lägre siffran ändrad. Därigenom sätter man icke övervakningsorganet helt ur funktion, som man kommer att göra genom ett bifall till det förslag, som reservanterna i utskottet framfört.

Med vad jag anfört har jag också visat att de procentsatser, som Volvochefen har talat om, betydligt äro överskridna i de fall, som man varit i tillfälle att plocka ihop i en hast vid den granskning som statspolisintendenten låtit verkställa. Där förekomma fall, som tydligt visa behovet av en återhållande kraft, och denna återhållande kraft kan enligt min mening icke vara någon annan än den myndighet, som vi genom författning ha givit i uppdrag att verka såsom övervakningsmyndighet. Jag har således velat starkt poängtera, att man icke så här i en hast får rubba på bestämmelser, som efter så många överväganden ha ansetts vara nödvändiga.

Överläggningen blev nu ånyo avbruten för att begärt tillfälle skulle beredas herr statsrådet *Strindlund* att avlämna en kungl. proposition.

Herr statsrådet *Strindlund* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 55, med förslag till lag om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni.

Ordet lämnades på begäran till herr **Linnér**, som anförde: Jag får hemställa, att kammaren för sin del måtte besluta, att andra särskilda utskottet skall behandla jämväl Kungl. Maj:ts nu avlämnade proposition nr 55, med förslag till lag om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni, ävensom de ytterligare framställningar, som kunna komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Tillika hemställer jag, att andra kammaren måtte inbjudas att i detta beslut förena sig med första kammaren.

Vad herr Linnér sålunda hemställt bifölls.

Ett protokollsutdrag i ämnet justerades och avsändes till andra kammaren.

Fortsattes överläggningen angående andra särskilda utskottets utlåtande nr 18 punkten A.

*Ang. vissa  
ändringar i  
motorfordons-  
förordningen  
m. m.  
(Forts.)*

Herr statsrådet **Strindlund**: Jag skall trots herr Forslunds anförande icke förlänga debatten, men då herr Forslund talade om att han känt ansvar vid sitt ställningstagande till denna fråga och har känt med sin plikt förenligt att anteckna en reservation, så vill jag säga att man inte därav får dra den slutsatsen, att vi övriga i regeringen icke känt ansvar, då vi tagit ståndpunkt till denna fråga liksom till andra frågor.

Till sist kan jag också säga, att den argumentering som har förts gentemot förslaget inte verkar så övertygande på mig. Jag var nämligen med här i riksdagen även den gången, då vi togo bort bestämmelserna om maximifart för personbilar, och jag känner så väl igen tonarterna från den tiden. Jag tror inte, man kan säga att den reformen visat sig farlig, och är inte risken i föreliggande fall större, bör man nog, åtminstone provisoriskt, kunna ta bort straffbestämmelserna för överlast å bilar.

Herr **Hagström**: Herr talman! I förevarande kungl. proposition föreslås bland annat, att stadgandet i 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan skulle tills vidare sättas ur kraft. I nämnda lagrum föreskrives, att den som med lastautomobil befordrar last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten, skall straffas med dagsböter. För min del anser jag den föreslagna lagändringen vara synnerligen väl grundad och befogad. Särskilt för Norrland anser jag att det skulle ha stor betydelse, om lastbilarna tillätes utnyttja lastkapaciteten så mycket som möjligt. Just tack vare automobiltransporterna ha skogsprodukterna på avlägsnare lägen i Norrland fått ökat rotvärde. Men just beträffande dessa transporter är den nu gällande lastbegränsningen synnerligen hinderlig, såvida man söker följa lagens bestämmelser på denna punkt.

Beträffande farhågorna för trafiksäkerheten förhåller det sig ju så, såsom även i propositionen framhålles, att förare av lastautomobil givetvis fortfarande är skyldig att även med avseende på transporterad last jämlikt 2 § vägtrafikstadgan iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Där så ej sker, kan straff ådömas jämlikt 38 § nämnda stadga.

Rörande farhågorna för en alltför stark påfrestning på vägarna, så tror jag, att det inte heller på denna punkt föreligger så stor fara. Det kan visserligen vara sant, att det under tjällossningen på våra kan förefinnas risk

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*  
för att en del vägar kunna taga skada. Men om en sådan risk förefinnes under två veckor varje vår, så återstår det femtio veckor av året, under vilka det kan vara till förlust, att icke lastbilarnas lastkapacitet får utnyttjas. För övrigt ligger det nog i chaufförernas intresse att se till, att deras bilar under denna korta tid av året icke taga skada, ty i Norrland är i de flesta fall chauffören och lastbilägaren samma person.

Om reservationen och därmed den kungl. propositionen bifalles, kan man ju också erhålla en god erfarenhet om huruvida den föreslagna lagändringen kan göras permanent. Jag hoppas för min del livligt, att så skall bli fallet.

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

**Herr Mannerskantz:** I mitt förra anförande gick jag in på en förhandsargumentering mot det mesta, som sedan här blivit sagt, och jag anser, att jag inte har någon anledning att ta tillbaka något av vad jag då yttrade. Jag skall emellertid icke upprepa något utan endast ta upp några argument, som framförts från utskottsmajoritetens sida och som jag icke berörde i första omgången.

Man har sagt, att vägunderhållet skulle betraktas så vidsträckt, att det inte bara är fråga om nötning på vägarna, utan även att man skulle riskera, att vägar och broar gå sönder o. s. v. Det har framhållits, att det ju inte är fråga om att ändra bestämmelserna om vissa klenare vägars befarande, och herr Gustavson i Guntorp har då sagt, att därmed är hela glädjen med regeringens förslag borta. Men man får ju förutsätta, att det finns praktiska människor här i landet, som kunna ordna även sådana saker. Det är mycket vanligt, att om man skall köra timmer eller ved ur skogen, så begagnar man dels skogsvägar, dels sämre allmänna vägar, för vilka det kanske finnes bestämmelser om maximihjultryck. Då får man väl göra, som man redan förut har gjort, nämligen köra ut en mindre del av lasset till en bättre väg, för vilken det inte gäller några maximibestämmelser. Den sämre vägen kör man kanske bara några kilometer, en halv mil eller så, och sedan har man många mil att köra på huvudvägen till leveransstället. Då är det ju en oerhörd lättnad, om man kan få köra ut ett mindre lass på huvudvägen och sedan ta lastfyllnad och köra med ett fullt lass. Det är ett sätt att ordna den saken. Jag tror därför inte, att man behöver räkna med sönderkörda broar och sönderkörda vägkanter o. s. v., utan det är fråga om själva slitningen av vägen. Det är ingen här, som ens har försökt att visa, att den skulle bli större, om man får öka lasten på lastbilarna. Det blir färre resor för samma varumängd och mycket sannolikt en lägre hastighet, som neutraliserar den större tyngden. Att hänvisa till att man kan använda släpvagnar tror jag är farligt, ty om bilen inte är konstruerad för sådana, komma bromsarna, till våda för säkerheten, att utsättas för större belastning än de äro avsedda för. Detta tror jag skulle vara farligare än att lägga den ökade belastningen direkt på bilen, där fjädrar och däck utgöra naturliga regulatorer på alltför stora laster.

Min ärade länskamrat hade några uttalanden, som jag omöjligt kan underlåta att bemöta, då hans uppgifter inte riktigt stämma med de verkliga förhållandena nere i våra trakter. Han förklarade, att det inte alls var så vanligt, som jag uppgivit, att man för att få med ett helt parti lade på ytterligare några hundra kilo. Jag vägar alltjämt påstå, att detta är ytterst vanligt just i de trakter, där både herr Heiding och jag bo. I egenskap av styrelseledamot i skogsägareföreningen i orten kan jag nämna, att ett av våra största bekymmer är, hur vi skola samla upp dessa mindre kvantiteter hos de otaliga små och medelstora skogsägarna. — Efter skogsägareföreningens tillkomst har det ju blivit allt vanligare, att olika sortiment levereras även av

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m. (Forts.)*

mindre skogsägare. Jag skall bara nämna ett exempel. Om man har åtta kubikmeter barrved, som nu kanske ofta får levereras rå på grund av nödvändigheten av att hastigt skaffa fram ved, så representerar detta parti en vikt av låt oss säga 450 kg per kub.-meter. Om veden hämtas med en tretons lastbil, blir den sammanlagda vikten 3,600 kg, och den ligger i många fall så pass långt borta, att det är förenat med ökad bensinförbrukning att köra någonstans och få lastfyllnad. Både skogsägareföreningen och andra organisationer drabbas alltså av svåra olägenheter genom förbudet att ta större last. Det är just de förhållanden, som äro rådande i våra trakter, herr Heiding, som ha föranlett mig att gå in för denna sak.

Det var en detalj i herr Sederholms anförande, som jag också fäste mig vid. Herr Sederholm menade, att det skulle vara lämpligare att ge flera bilar bensintilldelning, varigenom trafiken i alla fall bleve ombesörjd. Ja, det är alldeles klart, att så låter sig göra, men då har man den olägenheten, att det går åt mera bensin, och det är just en ökad bensinförbrukning som man vill motverka. Man bör nämligen komma ihåg, att då man för fram en bil med last, större delen av bensinen går åt att föra fram själva bilen, medan lasten endast drar en mindre del. Detta torde kunna bestyrkas av fackmännen.

Slutligen vill jag ställa en fråga till statsrådet Forslund beträffande den statistik han anförde. Han nämnde, att det i Stockholmstrakten förekommit 2,300 brott mot lastningsbestämmelserna. Men motsvaras denna siffra av någon uppgift om trafikolyckor; kan man med andra ord påvisa, att trafikolyckorna stå i något slags samband med bilarnas överbelastning? Har en bil, som varit överbelastad till hundra procent, kolliderat någonstans eller har det gått lyckligt? Om man inte kan påvisa, att olycksfallsfrekvensen stigit jämsides med överbelastningen, anser jag det vara ett strålande bevis för ofarligheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av att en bil lastas något mer än nu är tillåtet. Jag tror liksom herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att våra chaufförer i allmänhet äro människor, som ha både omdömesförmåga och ekonomiskt intresse av att icke riskera sina bilar genom för stor last, och att de även äro tillräckligt ansvarskännande gentemot andra trafikanter på vägarna. Man bör alltså i en tid som denna kunna överlåta ansvaret på dem och inte göra trafiksäkerheten beroende av att statspolisen far fram längs vägarna med sina vägar.

**Herr Berg, Robert:** Herr talman! Herr Anton Pettersson förvånade sig över min uppfattning om vad det svenska folket skall säga om riksdagens tillvägagångssätt, då det gäller vår lagstiftning. Han fann det inte vara så synnerligen anmärkningsvärt, att riksdagen, sedan den antagit en lag, efter en tid sätter denna lag ur funktion för att efter ytterligare någon tid besluta, att lagen åter skall gälla. Jag har varit med om, herr Pettersson, att vi ha fastställt en lag och att den sedermera tagits bort, men därvid stannar det. Jag har inte någon gång varit med om att man har förfarit på det tredje sättet. Och det är det, som är anmärkningsvärt i detta sammanhang.

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet säger, att besiktningsmännen ha godkänt en överbelastning av 20 %. Ja, det är mycket möjligt, men den statistik, som statsrådet Forslund nyss föredrog här i kammaren, vittnar ju om att det inte stannar vid 20 %. För övrigt äro de uppgifter om överbelastningen, som statsrådet Forslund lämnade, att likna vid en mild västanfläkt, om man tänker på ett fall, som för inte så länge sedan inträffade i göteborgstrakten, där en kollision ägde rum med en lastbil, vars lastkapacitet utgjorde 6,000 kg. men som hade en last av 15,000 kg.! Jag tror,

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m.* (Forts.)  
att man av detta fall kan bilda sig en riktig uppfattning om vart det kommer att leda hän, ifall vi upphäva denna straffbestämmelse.

Herr Anton Pettersson säger, att han grundar sin uppfattning på samtal med lastbilschaufförer. Ja, det har jag ingen anledning att betvivla, men då måste detta antingen ha varit chaufförer, som talat med två tungor, eller också har det varit chaufförer, som inte ha haft vetskap om vart denna förändrade lagstiftning kommer att leda hän. De chaufförer, som vi ha inom vårt förbund, ha i varje fall samt och synnerligen motsatt sig upphävandet av denna straffbestämmelse.

Vidare säger herr Anton Pettersson, att han inte tror, att våra arbetsgivare inom denna verksamhetsgren äro sådana, att de skulle avskeda sina chaufförer, därför att dessa inte vilja komma i konflikt med motorfordonsförordningen och övriga hithörande bestämmelser. Jag är övertygad om att mitt fackförbund skulle vara mycket tacksamt, om herr Anton Pettersson ville åtaga sig uppgiften att återföra i arbete alla de chaufförer inom förbundet, som blivit avskedade av denna anledning.

Om nu denna bestämmelse skall sättas ur funktion, kommer väl den frågan att uppstå, vad man skall hitta på för sysselsättning åt vår statspolis. Statspolisen har ju huvudsakligen varit sysselsatt med att på våra vägar kontrollera lastbilarnas belastning. Skall nu denna bestämmelse tagas bort, så blir väl följderna, att statspolisen blir utan göromål, och då få vi väl lov att hitta på någonting annat åt den att göra.

Herr Mannerskantz säger, att det inte medför ökad bensinförbrukning, om en bil är lastad över sin maximikapacitet. Ja, jag vet inte, om herr Mannerskantz har så stor fackkännedom på detta område, men jag vill gentemot hans påstående invända, att i varje fall våra yrkeschaufförer, som väl få anses besitta fackkännedom, göra gällande, att i samma mån som lasten på en bil ökas över maximikapaciteten, i samma mån stiger bensinförbrukningen. Om så är fallet, frågar man sig: vad skola vi vinna genom att nu öka maximibelastningen?

Vidare säger herr Mannerskantz, att han tror, att våra chaufförer ha tillräckligt omdöme för att ordna det så, att inga ökade risker ur trafiksäkerhetssynpunkt uppstå på våra vägar. Ja, det är riktigt, herr Mannerskantz. Våra chaufförer ha både omdöme och erfarenhet. Men det finns en gammal känd sats, som säger: »Det ena du vill och det andra du skall!» Och om en chaufför inte får begagna sitt omdöme, utan arbetsgivaren ålägger honom att handla annorlunda, så blir det inte arbetsgivaren, som tar risken. Det blir chauffören, som gör det, och han får sannerligen också vidkännas konsekvenserna i mycket stor utsträckning.

Jag kan i detta sammanhang omnämna en kollision, som inträffade i Blekinge för en tid sedan. Det var en bil, som kom lastad med vattenledningsrör. Någonting gick sönder, och bilen kapsejsade. I detsamma körde en trafikbil förbi. Alla rören ramlade på trafikbilen och krossade den. Det var en Guds skickelse, att inte de, som åkte i trafikbilen, togo skada.

Ja, herr talman, intet av de argument, som här ha presterats från deras sida, som äro anhängare av förslaget om upphävande av denna straffbestämmelse — jag räknar till dem även statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet — har kunnat övertyga mig om att det inte skulle innebära en fara, ifall denna straffbestämmelse upphävdes.

**Herr Heiding:** Herr talman! Jag kan inte vara med om att godkänna den argumentering, som den siste ärade talaren anförde visavi statspolisen. Det är nog ingen av oss som vill, att det skall bli några trakasserier, och vi



*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m.* (Forts.)  
behöva nog inte heller i detta sammanhang sörja för att statspolisen skall få arbete.

Jag begärde närmast ordet för att bemöta herr Mannerskantz. Herr Mannerskantz tror visst, att man inte kör varor och förbrukningsartiklar mer än åt ett håll. Han nämner sådana körslor, då man far in i skogarna och hämtar en del ved och sedan tar full last ute vid de stora vägarna, och han tänker förmodligen också på att samma tillvägagångssätt förekommer då varor lastas och skickas från vissa orter i landet. Men det lastas ju även i hamnarna och vid järnvägsstationerna en hel del varor, som skola fraktas från de stora vägarna och in på de mindre. Det är just vid sådana transporter som risk uppstår för alltför stor påfrestning på de mindre, grusade vägarna. Om man skulle köra med så stora laster, som här önskas från en del talare, blir det gropar och spår i vägarna, och då är det tydligt, att man får räkna med ökad risk för olyckor. Man ser ju här och var på dessa vägar djupa spår, som tunga bilar lämnat efter sig. Om sedan, när det t. ex. blivit mörkt på kvällen, en bil kör ned i dessa spår, förstår man, att olyckan lätt kan vara framme. Man får ju tänka på att det är en stor mängd produkter, som måste fraktas ut till gårdar och mindre samhällen på landet, och det är vid dylika transporter, som dessa risker uppstå.

**Herr Löfvander:** Herr Sederholm nämnde i sitt anförande att i praktiken både åklagarna och dömande myndigheter visa tolerans, med andra ord se genom fingrarna, då det gäller att åtala och döma för sådana här brott. Ja, det är just den omständigheten, att myndigheterna anse sig böra visa en sådan tolerans, som utgör ett skäl till att man bör justera dessa stadganden och ett bevis för att de äro olämpliga.

Jag har hört många märkliga motiveringar i diskussionen rörande motorfordonsförordningen, men rekordet tror jag slogs av herr Berg, då han uttryckte sina bekymmer för vad statspolisen skulle hitta på att göra, om straffbestämmelserna mildrades för de förseelser det här gäller.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr förste vice talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt samt vidare på bifall till utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som föranleddes av ett godkännande av den vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad andra särskilda utskottet hemställt i sitt utlåtande nr 18 punkten A, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som föranleddes av ett godkännande av den vid utlåtandet fogade 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

*Ang. vissa ändringar i motorfordonsförordningen m. m.* (Forts.)  
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 *Mannerskantz* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 40;

Nej — 27.

Därjämte hade 7 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

*Punkterna B—D.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo andra särskilda utskottets utlåtanden:

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.; samt

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition rörande höjning av vissa ersättningar enligt förordningen den 11 juni 1918 (nr 375) angående en särskild för fiskare avsedd försäkring mot skada till följd av olycksfall.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Anmäldes andra särskilda utskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 28, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.; samt

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition rörande höjning av vissa ersättningar enligt förordningen den 11 juni 1918 (nr 375) angående en särskild för fiskare avsedd försäkring mot skada till följd av olycksfall.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning, beträffande förslaget nr 28, att utskottets hemställanden i utlåtande nr 18, vidkommande förslaget nr 29, att utskottets hemställan i utlåtande nr 19 samt, i fråga om förslaget nr 30, att utskottets hemställan i utlåtande nr 20 bifölles även av andra kammaren.

Anmäldes och godkändes första särskilda utskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag om anslag till vägar m. m.;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående anskaffande av viss utrustning vid statens sjuksköterskeskola m. m.;

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till främjande av handelsfartygs förseende med skyddsanordningar mot minsprängning; samt

nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I, i vad propositionen avser visst anslag till statspolisorganisationen m. m.

Upplästes två från andra kammaren ankomna protokollsutdrag, nr 102 och 107, utvisande att nämnda kammare förenat sig med första kammaren i dess beslut att andra särskilda utskottet skulle behandla jämväl Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 52 och 55 m. m.

Berörda kungl. propositioner, som härefter föredrogos var för sig, hänvisades till andra särskilda utskottet.

---

Herr *Bergman* avlämnade en av honom m. fl. undertecknad motion, nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker, m. m.

Motionen hänvisades till första särskilda utskottet.

---

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1.28 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*

---

## Tisdagen den 24 oktober.

Kammaren sammanträdde kl. 4 e. m.

Herr statsrådet *Forsslund* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:  
nr 54, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 17 juni 1916 (nr 235) om försäkring för olycksfall i arbete; och  
nr 56, angående ställande av statlig garanti för täckande av vissa kostnader för vedproduktionen m. m.

Herr **förste vice talmannen** erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Jag får hemställa, att kammaren för sin del måtte besluta, att andra särskilda utskottet skall behandla jämväl Kungl. Maj:ts nu avlämnade proposition nr 54, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 17 juni 1916 (nr 235) om försäkring för olycksfall i arbete, ävensom de ytterligare framställningar, som kunna komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor, samt att första särskilda utskottet skall behandla jämväl Kungl. Maj:ts proposition nr 56, angående ställande av statlig garanti för täckande av vissa kostnader för vedproduktionen m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunna komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Tillika hemställer jag, att andra kammaren måtte inbjudas att i detta beslut förena sig med första kammaren.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Protokollsutdrag i ämnet justerades och avsändes till andra kammaren.

Justerades protokollen för den 18 och den 20 innevarande månad.

Föredrogos och bordlades på begäran Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 54 och 56.

Herr *Hagström* avlämnade en av honom och herr *Holmström* undertecknad motion, nr 12, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bemyndigande att träffa vissa avtal rörande produktion av sulfitsprit m. m.

Motionen blev på begäran bordlagd.

*Interpellation  
ang. planerna  
för evakuering  
av skolbarn.*

Ordet lämnades på begäran till herr **Öman**, som anförde: Herr talman! De meddelanden, som under den senaste tiden lämnats rörande planerade åtgärder för evakuering av barn, åldringar, sjuka och blivande mödrar från för luftbombardemang utsatta områden, ha varit ägnade att hos allmänheten framkalla mycken undran och oro.

*Interpellation ang. planerna för evakuering av skolbarn. (Forts.)*

Oron beror icke på att beredskapsåtgärder vidtagits för att vid hastigt uppstående fara möjliggöra en snabb bortflyttning av de nämnda, mer eller mindre hjälplösa befolkningsgrupperna. Tvärtom, alla torde finna det naturligt att vad som kan göras för att underlätta en utrymning av hotade städer och samhällen också blir gjort. Men själva planläggningen har förefallit mera än lovligt rörig och valhänt. Den ena myndigheten har givit ett besked, den andra ett annat, och knappt ha vissa direktiv hunnit offentliggöras förrän andra anvisningar utfärdats.

Som ett led i beredskapsarbetet har kommittén för skolornas luftskydd inom Stockholms luftskyddsområde nyss tillställt målsmännen en P. M., av vilken framgår, vilka skolbarn bliva berörda vid en obligatorisk utrymning, och hur denna utrymning skall ske. Å baksidan av denna P. M. finnes en förteckning över persedlar, som barnen själva skola medföra vid utrymning. Det heter, att de ifrågavarande lärjungarna skola förläggas till internat (turisthotell, skollovskolonibyggnader etc.) å orter, där byggnader genom länsstyrelsernas bemedling ställas till förfogande. Varje klassavdelning sammanhålles i regel till en enhet. Det upplyses, att för lärjungar i lägre klasser utrymning är ordnad på annat sätt och att äldre lärjungar avses komma att förrätta samhällsnyttigt arbete.

Skulle dessa anvisningar blivit gällande och haft laga förpliktande kraft skulle sålunda en familj med barn i t. ex. åldern 6 till 16 år splittrats sönder i tre delar. Barn över 14 år skulle kvarstanna i huvudstaden och förrätta samhällsnyttigt arbete. Barn i åldern 9 till 14 år skulle sändas bort med sina klasskamrater. Barn under 9 år skulle enligt en för några veckor sedan publicerad evakueringsplan jämte sina mödrar transporteras från det inre av Stockholm till förstäderna.

En utrymningsplanläggning av denna beskaffenhet måste anses synnerligen anmärkningsvärd och har även med skärpa kritiserats bl. a. av luftskyddsintresserade i Stockholms förorter. En förflyttning från den inre staden till förorterna ger efter allt vad man vet om det moderna luftkrigets karaktär ingen som helst ökad säkerhet. Lika illa vore det om familjerna mot sin vilja skulle splittras. Om en familj vill hålla samman och gemensamt begiva sig från en av luftangrepp hotad ort, så har den vad moder och barn beträffar icke blott laga utan också mänsklig rätt till detta. Då det ansetts nödvändigt att föra bort barnen klassvis för att undervisningen icke skulle behöva avbrytas, så vittnar detta endast om att man från skolöverstyrelsens och de lokala skolmyndigheternas sida lagt en oproportionerlig vikt vid undervisningssynpunkten. För ett land, som befinner sig i krig — och det är detta fall vi här ha att göra med — är dock undervisningens upprätthållande en bisak i jämförelse med att evakueringen går så smidigt som möjligt och att familjerna icke tillfogas större svårigheter och lidanden än nödvändigt.

Det ser dessbättre ut som om den framkomna kritiken sent omsider burit frukt. Inom överståthållarämbetet i Stockholm pågår sålunda enligt en i går utfärdad kungörelse planläggning angående *frivillig* bortflyttning av bl. a. barn under 9 år. Där barn finnas dels i skolklasser, som flyttas obligatoriskt, och dels i yngre åldrar skulle dessa — om vederbörande själv kan ordna sin flyttning — tillsammans få åtfölja modern (eller annan vårdare). Evakueringen skulle heller icke ske till förorterna.

Förvånande är emellertid, att det behövt taga så lång tid att komma fram till denna förnuftigare ordning, och att den nu utfärdade kungörelsen föregåtts av en mångfald direktiv och kontradirektiv, som skapat förvirring och vittnat både om en betänklig brist på samarbete mellan myndigheterna och om frånvaro av enhetlig ledning vid planeringen. Föräldrar och målsmän kon-

*Interpellation ang. planerna för evakuering av skolbarn.* (Forts.)  
fronterades först med utrymningsfrågan genom skolöverstyrelsens anvisningar den 4 september 1939 rörande utrymning av skolor vid krig eller krigsfara. Den lagliga grunden för dessa anvisningar synes minst sagt tvivelaktig. Genom ett på eklestiasitikministerns föredragning den 3 sept. 1939 åt skolöverstyrelsen givet bemyndigande hade denna visserligen fått i uppdrag att söka ordna undervisningsförhållandena efter en evakuering. Men detta skulle ske i samråd med vederbörande luftskyddsmyndigheter, och bemyndigandet avsåg — även om det kunde varit klarare formulerat — knappast evakueringen som sådan. Det är som bekant Kungl. Maj:t och icke någon underordnad myndighet som föreskriver i vilken utsträckning obligatorisk bortflyttning skall ske. Anmärkningsvärt är också att före utfärdandet av de anvisningar, som överlämnats till målsmännen, kontakt icke söktes med *länsstyrelserna* (resp. överståthållarämbetet). Det åligger dock enligt luftskyddslagen just länsstyrelserna att med ledning av luftskyddsinspektionens anvisningar meddela erforderliga bestämmelser om planläggningen av luftskyddet inom länets olika delar, att granska de för varje luftskyddsområde uppgjorda planerna samt att i övrigt leda och övervaka förberedelsearbetet inom länet. Det bestämmes till yttermera visso i luftskyddslagen, att medan luftskyddsinspektionen skall utöva den allmänna tillsynen å luftskyddet inom riket, så handhar inom varje län *länsstyrelsen* ledningen av luftskyddet. Vad skolbarnsevakueringen beträffar tycks denna lagens uttryckliga bestämmelse om länsstyrelsen som den ledande och sammanhållande kraften inom luftskyddet hittills ha förbi-setts.

Till sist vill jag som anmärkningsvärt framhålla, att regeringen och luftskyddsinspektionen hittills icke synas ha tagit upp till dryftande frågan om åtgärder, som påkalla samverkan mellan olika länsstyrelser. Hade dylika åtgärder vidtagits — och helst under lugna och fredliga förhållanden — skulle sådana avvita planer som att förflytta folk från det inre av Stockholm till förstäderna säkerligen aldrig ha utarbetats. Allmänheten hade då heller icke behövt oroas, och man hade sluppit bevittna en så skrämmande oreda i uppdragsfördelningen, som de gångna veckorna givit prov på.

Då det synes mig angeläget att klarlägga, var ansvaret för den uppkomna situationen ligger, tillåter jag mig hemställa om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet få rikta följande frågor:

1) Har statsrådet någon kännedom om orsaken till att en snabb förflyttning vid krig eller krigsfara av skolbarn från hotade orter icke under lugna förhållanden och långt tidigare än vid krigsutbrottet i september månad blivit av vederbörande myndigheter planlagd?

2) Har statsrådet någon kännedom om orsaken till att planerna för skolbarnsevakueringen icke utarbetats under sådan kontakt med länsstyrelserna (resp. överståthållarämbetet i Stockholm), att dessa fått tillfälle att på detta område handhava ledningen av luftskyddet?

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

Anmälades och bordlades första särskilda utskottets utlåtanden och memorial:

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående särskilda bestämmelser vid krig eller krigsfara beträffande vissa undervisningsanstalter;

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40 av vissa anslagsmedel;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande av medel för anordnande av förbättrade signalförbindelser för den militärmeteorologiska informationstjänsten;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av vattenrätt i Fjällsjöälven m. m.;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffning av reservflygplan m. m.;

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1939/40, i vad propositionen avser anslag till utrustning m. m. av beredskapssjukhus vid krig eller krigsfara; samt

nr 28, angående ersättning till kanslipersonalen hos första särskilda utskottet.

---

Kammarens sammanträde avslutades kl. 4.13 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*

---