

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1940.

Första kammaren.

Nr 27.

Onsdagen den 8 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Företogs val av dels sex revisorer för granskning av statsverkets, riksbankens och riksgäldskontorets tillstånd, styrelse och förvaltning, dels ock sex suppleanter för dessa revisorer; och befunnos efter valförrättningens slut följande ledamöter av riksdagens första kammare hava blivit utsedda till

*revisorer:*

herr Bengtsson, C.,	med 100 röster,
» Bodin, Gunnar,	» 100 » ,
» Eriksson, Carl,	» 100 » ,
» Granath, P.,	» 100 » ,
» Holmström, N.,	» 100 » ,
» Wahlmark, C. P.,	» 100 » ;

*suppleant för herr Bengtsson:*

herr Johanson, Karl Emil,	med 100 röster,
---------------------------	-----------------

*suppleant för herr Bodin:*

herr Andersson, Per,	» 100 » ,
----------------------	-----------

*suppleant för herr Eriksson:*

herr Berling, E.,	» 100 » ,
-------------------	-----------

*suppleant för herr Granath:*

herr Sandegård, K. J.,	» 100 » ,
------------------------	-----------

*suppleant för herr Holmström:*

herr Velandér, G.,	» 100 » ,
--------------------	-----------

*suppleant för herr Wahlmark:*

herr Sandén, J.,	» 100 » .
------------------	-----------

Anställdes val av tjugufyra valmän för anställande av föreskrivna val av dels fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, dels ock suppleanter för riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos efter valförrättningens slut hava blivit till valmän utsedda:

herr Andersson, Elof,	med 77 röster,
» Bengtsson,	» 77 » ,
» Bodin, Gunnar,	» 77 » ,
» Branting,	» 77 » ,
» Bäck, Johan,	» 77 » ,
» Ekman,	» 77 » ,
» Eriksson, Carl,	» 77 » ,
» Friggeråker,	» 77 » ,
» Frändén,	» 77 » ,

herr Granath,	med 77 röster,
» Gustavson, John,	» 77 » ,
» Johansson, Johan Bernhard,	» 77 » ,
friherre Lagerfelt	» 77 » ,
herr Larsson, Sam,	» 77 » ,
» Lindström,	» 77 » ,
» Löfvander,	» 77 » ,
» Magnusson, Theodor,	» 77 » ,
» Olsson, Oscar,	» 77 » ,
» Sandén,	» 77 » ,
» Tamm,	» 77 » ,
» Wahlmark,	» 77 » ,
» Walles,	» 77 » ,
» Velander,	» 77 » ,
» Åkerberg,	» 77 » .

Företogs val av tio suppleanter för kammarens valmän för anställande av föreskrivna val av dels fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, dels ock suppleanter för riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos efter valförrättningens slut hava blivit till suppleanter för kammarens ifrågakvarande valmän utsedda:

herr Andersson, Per,	med 54 röster,
» Ohlin,	» 54 » ,
» Söderkvist,	» 54 » ,
» Sjödahl,	» 54 » ,
» Olsson, Karl Johan,	» 54 » ,
» Ericsson, Herman,	» 54 » ,
» Anderson, Iwar,	» 54 » ,
» Nilsson, Bernhard,	» 54 » ,
» Mannerskantz,	» 54 » ,
» Wistrand,	» 54 » ,

sedan ordningen dem emellan blivit genom lottnings bestämd.

Ang. lappfrågan.

Herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet **Pehrsson-Bramstorp**, som enligt å föredragningslistan gjord anteckning komme att vid detta sammanträde besvara herr Lindhagens interpellation angående lappfrågan, erhööll ordet och anförde: Herr talman! Med första kammarens tillstånd har herr Lindhagen till mig framställt följande spörsmål:

1) Varför har lapparnas väntan på riksdagsproposition i anledning av 1935 års lappkommittés betänkande och 1937 års lappriksdag i Arvidsjaur blivit så fördröjd, ehuru frågan ostridigt rör även särdeles brådskande förhållanden?

2) Om ej med anlitande av skyndsamhet en sådan proposition är att motse denna riksdag, kan en proposition dock vara att med visshet förutse nästa riksdag och i så god tid att lapparna få tillfälle orientera sig över förslagen och inkomma med påminnelser, innan riksdagens avgörande faller?

3) Lapparna böra väl givetvis vara förvissade, att *då* samtliga deras petita i ekonomiska, administrativa och kulturella avseenden bli behörigen prövade och tillgodosedda?

Till svaret på den första frågan vill jag erinra om följande. Sedan det av remissvaren över lapputredningens betänkande framgått, att utredningens förslag behövde bearbetas, uppdrog jag den 28 april 1939 jämlikt Kungl. Maj:ts

*Ang. lappfrågan.* (Forts.)

bemyndigande åt expeditionschefen E. Falk att verkställa överarbetning av betänkandet. Den 27 juni 1939 förordnade jag dessutom sex sakkunniga, däribland två särskilt företrädande lapparna, att såsom experter, på kallelse av utredningsmannen, med denne deltaga i överläggningar i ämnet. Sedan Falk den 3 september 1939 avlidit, avstannade arbetet någon tid. Den 14 december 1939 uppdrogs emellertid åt generaldirektören L. Berglöf att fullfölja ifrågasvarande överarbetning och utredning. Generaldirektören Berglöf har i första hand, såsom varande mest trängande, upptagit frågorna om lappkolonisationen och om beredande av möjligheter till anskaffning av renar åt de lappar, som kommit i svårigheter på grund av minskat renantal men alltjämt önska bedriva renskötsel. Jag vill vidare erinra, att länsstyrelsen i Västerbottens län den 30 maj 1939 inkom till jordbruksdepartementet med anbefalld utredning angående de åtgärder, som kunna behöva vidtagas för detta läns vidkommande till renskötselns ändamålsenliga bedrivande, vilken utredning för Västerbottens vidkommande utgör en motsvarighet till lapputredningens förslag. För Jämtlands län har dylik utredning ännu icke avgivits men torde vara att förvänta under den närmaste tiden.

Att proposition icke kan föreläggas årets riksdag angående de i lapputredningens betänkande behandlade frågorna torde framgå av det anförda.

Under utredningens gång ha endast sådana frågor tagits upp, som ansetts kunna behandlas fristående. På framställning av länsstyrelsen i Norrbottens län avläts sålunda till 1939 års riksdag en proposition om fortsättning av kolonisationen å hemmanen Kurravaara i Jukkasjärvi socken, och vid årets riksdag har framlagts förslag om anvisande av medel för uppförande av en bostadsbyggnad inom nyssnämnda kolonisationsområde. Båda dessa propositioner ha bifallits av riksdagen.

Till svar å den andra och tredje frågan vill jag framhålla, att det är min förhoppning, att de i interpellationen berörda frågorna skola — därest förhållandena medgiva ett fullföljande av utredningsarbetet — kunna föreläggas nästa års riksdag och att därvid av lapparna framförda önskemål komma att grundligt övervägas under största möjliga hänsynstagande till lapparnas intressen.

**Herr Lindhagen:** Vår nuvarande jordbruksminister har den egenheten att han gärna besvarar interpellationer, vilket inte alltid är fallet med vissa andra statsråd. Jag ber därför att nu få tacka honom, icke bara för egen del, utan främst å den kammarens vägnar, som medgivit interpellationen. Om jag vore statsråd skulle det visserligen aldrig falla mig in att ej besvara en i riksdagen beviljad interpellation.

Det förhåller sig med lapplagstiftningen ungefär som med statens egnahemslånerörelse. Det lappas på dem, och efter vissa perioder kommer man igen och säger, att det inte räcker och att nya missförhållanden ha inträtt. Denna olägenhet kan ju också bero på att vi förbise, hurusom *land skall främst med lag byggas och ej med allmosor*. Vidare är det klart att lappfrågan är i viss mån av internationell natur, den gäller ett minoritetsproblem, och sålunda får man här också tillfälle att inlåta sig på en avskuggning av den internationella rättsordningens företeelser, något som svenska styrelserna så djupt förakta i dessa svåra tider, medan de bland det meniga, obefordrade folket anses som ett livsvillkor.

Man har nu från lapparnas — och naturligtvis även från min — sida klagat över det långa dröjsmålet. Lapparnas förväntningar väcktes redan 1930. Nu äro vi tio år längre fram i tiden, utan att någonting har avhört från regeringens. Och av svaret att döma, även om detta hänger sig åt vissa förhopp-

*Ang. lappfrågan.* (Forts.)

ningar att någonting, möjligtvis, skall kunna ske nästa riksdag, förefalla utsikterna vara små, att det hela skall komma i hamn. Början gjordes som sagt 1930, då riksdagen biföll motionen av mig om revision av lapplagstiftningen i vissa avseenden. Motionen stöddes intresserat särskilt av häradshövding Assar Åkerman, som var ordförande i första lagutskottet.

Den första orsaken till dröjsmålet var, att man inte, liksom vid de föregående lapplagsutredningarna, upptog frågan i hela dess geografiska omfattning, utan till en början begränsade den till Norrbottens län, där ett av missförhållandena hade sin härd. Länsstyrelsen i Norrbotten fick i uppdrag att bilda en kommitté med stöd av Kungl. Maj:t för en utredning i de av riksdagen äskade avseendena. Detta arbete avkastade ett förslag år 1935, som var begränsat till Norrbotten. Vi finna av statsrådets svar att nu även Västerbottens och Jämtlands länsstyrelser skola yttra sig i ämnet. Västerbottens länsstyrelse inkom med yttrande först den 30 maj 1939. Jämtlands länsstyrelse har ännu icke avlämnat sin utredning, fastän denna, som det står, är att förvänta under den närmaste tiden. Eller rättare sagt, den »torde» vara att förvänta, står det i svaret, och ett nytt obestämt uppskov är därför inte uteslutet.

Vidare åstadkoms ett dröjsmål av att lappar icke, som riksdagen 1920 på motion av mig hemställt, insattes i lappkommittén. Detta hade heller inte varit fallet i den då pågående utredningen. Men riksdagen beslöt som sagt att anhålla hos Kungl. Maj:t att insätta även lappar i utredningskommittén. Detta var väl första — och sista — gången som riksdagen lagt sig i Kungl. Maj:ts personval vid tillsättning av kommittéer. Innan 1935 års kommittébetänkande från Norrbotten kom till, hade både motionären Lindhagen och lapparna själva genom deputation hos regeringen begärt att 1920 års riksdagskrivelse om lappars deltagande i utredningen även här måtte komma i tillämpning. Men det yrkandet lämnades av någon anledning utan avseende.

Då väcktes år 1937 motion i riksdagen av mig om en *särskild lappriksdag* för att lapparna skulle få tillfälle att yttra sig över kommitténs förslag. Den gick igenom i bägge kamrarna, fastän med visst knaggel i den första. Så kom 1937 års lappriksdag till stånd. Den hölls i Arvidsjaur och blev en succé för lapparna. Landets intresse var på spänn, och för första gången inträffade, att ett statsråd, nämligen statsrådet Bramstorp, besökte lappmötet för att sätta sig in i lapparnas förhållanden.

Sedermera har en förändring skett i lappfrågornas handläggning inom regeringen. Förut lägo de under socialdepartementet, men flyttades 1939 till jordbruksdepartementet. Det är ju här fråga om möjligheten att med renarna som boskap tillgodogöra sig de växande renmossorna på fjällen.

Men först den 28 april 1939 tillsattes en ny beredning med att bereda den ursprungliga beredningens beredning med expeditionschefen Falk som utredningsman samt sex »experter». Bland de senare befunno sig omsider två representanter för lapparna. Deras önskan vid den omnämnda deputationen att även borgmästaren Lindhagen måtte tillkallas efterkoms icke. Sammanträden hölls 15—19 juli 1939. Sedan Falk den 3 september 1939 avlidit, blev den 14 december 1939 till hans efterträdare som utredningsman utsedd generaldirektören Berglöf. Det dröjde någon tid, står det i svaret. Vi få väl hoppas att Berglöf får tjänstledighet från sin egen tjänst för att mera odelat kunna ägna sig åt lapparnas livsfrågor.

Emellertid avgav statsrådet Bramstorp 1937 löfte inför lapparna i Arvidsjaur att så snart som möjligt komma med förslag till deras förmån. Detta löfte upprepades 1938 och 1939, och upprepas slutligen genom detta svar 1940, som innebär att det finns möjlighet till förslag till 1941 års riksdag. Då

*Ang. lappfrågan. (Forts.)*

äro vi inne på det elfte året efter den tidpunkt då förhoppningarna började spira hos lapparna. Men det är väl så, att vi svenskar ha svårt att förstå, att ett minoritetsfolk av en annan ras, som kämpar för sitt uppehälle under de svåraste naturförhållanden, också kan ha brådskande angelägenheter.

I interpellationen framhölls, att det nu gällde lapparnas ekonomiska, administrativa och kulturella angelägenheter.

Om vi börja med de *ekonomiska*, kan det konstateras att 1935 års betänkande tagit itu med jordanskaffning åt de lappar, som måste övergå till jordbruk, och renanskaffning åt renlösa lappar som vilja fortsätta med renskötsel. Det är ju ock primära frågor. Jag skulle vilja erinra även om den stora ekonomiska betydelsen både för lapparna och för landet i dess helhet av att lättnader beredas för avsättning av renskötselns produkter. Slutligen och icke minst är det en fundamental ekonomisk angelägenhet för lapparna att få till stånd någon ändring av den mellan Sverige och Norge gällande lagstiftningen om begränsning av renarnas gamla vandringar. Här påläggas lapparna stora offer över hövan i form av skadestånd till norska bofasta, därför att renarna inte känna till någon landgräns, utan gå dit, där de tro att födan finns. Man bör ju inte ruinera lappar på sådant sätt. De förvänta en ny internationell rättsordning.

Det administrativa önskemålet är att få vart fjärde år fram fasta *lappriksdagar*, landsmöten eller landsting, hur man vill kalla. För min del förordar jag det första namnet. Även urtima möten böra vid behov kunna äga rum. Vi få komma ihåg, att lapparna inte kunna delta i riksdagsmannaval, och även om de kunde det, skulle det vara omöjligt att skaffa majoritet för någon enda representant. Inte heller äro de i tillfälle att delta i landstingens förhandlingar.

Vidare önska de rätt att själva välja *lappfogde*, lapp eller svensk. I varje fall böra de åtminstone få föreslå sådana. En institution, som lapparna i gemmen ej gilla, är »*lappadministrationen*». De vilja i likhet med svenskarna lyda under Sveriges lag och vilja inte veta av någon särskild lappadministration, som håller sin hand över lapparna, en administration som ofta nog är mycket byråkratisk och ständigt givit anledning till bekymmer hos lapparna, som anse sig icke riktigt förstådda.

Vidare kvarstår fortfarande den gamla centralfrågan hur man skall finna lämpliga utvägar att mildra *konflikterna mellan renskötseln och jordbruket*. Denna fråga är ännu icke löst fullt tillfredsställande, därför att den fortfarande är svårlost.

Det *kulturella* önskemål som lapparna i första hand understryka är att bli kvitt »kåteländet» med dess primitivitet och hälsovådighet. De vilja också ha möjlighet att få vägledning i *individuell hygien*, något som de fäste vikt vid på lappmötet i Arvidsjaur. Till sist vilja de ha *jämlikhet i möjligheterna till kulturell förkovran i allmänhet* med den svenska befolkningen.

Jag hoppas nu, att denna interpellationsdebatt skall stödja jordbruksministerns förhoppning att nästa riksdag kunna framlägga ett förslag. Men han är ju försiktig, som sydsvenskarna i allmänhet äro här nere i sina mera trygga förhållanden, och gör *två förbehåll*.

Det ena innebär, att »*utredningsarbetet skall fullföljas, därest förhållandena så medgiva*». Det kunde vara intressant att få veta, vad som ligger bakom dessa ord. Tänker han sig möjligtvis, att tyskarna skulle erövra även Finland och Sverige och lägga dem under sig? Det är ju för att hindra detta vi rusta så mycket. Eller är det någonting annat, som jag inte vet, vad det betyder?

Det andra förbehållet innebär, att man skulle taga »*största möjliga hän-*

*Ang. lappfrågan. (Forts.)*

syn» till, ja, där kommer statsrådets försiktighet i fråga om jordfrågans lagvägar fram. Han har sydsvenskarnas vanliga syn på dessa förhållanden i främmande länder i norr, som de inte riktigt äro insatta i. Det hela beror på viljan, där det finns en vilja finns det också en väg. Men även viljan kan vara för otillräcklig, eller som det sagts: »Viljan haver jag, men att göra gott, det finner jag icke.»

Med dessa ord och dessa förhoppningar ber jag att få framföra kammarens tacksamhet liksom naturligtvis även min för det välvilliga svar, som här givits. Men skulle inte jordbruksministern vilja upplysa oss om vad som ligger bakom förbehållet »därest förhållandena medgiva fortsättning av utredningsarbetet»?

Herr statsrådet *Pehrsson-Bramstorp* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 238, angående anslag till statlig lagerhållning m. m.;

nr 240, angående anslagsmedel till frivilliga skytteväsendets befrämjande för budgetåret 1940/41; och

nr 242, angående uppskov med amorteringar å lån från fiskerilånefonden.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 234, angående godkännande av avtal mellan kronan och Stockholms stad rörande vissa markfrågor i Stockholm m. m.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 235, med förslag till lag om tillägg till 3 § epidemilagen den 19 juni 1919 (nr 443).

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition, nr 236, angående anslag till åtgärder för arbetsmarknadens reglering m. m.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 237, angående anslag till främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade, barnrika familjer m. m.

*Kungl.  
proposition  
ang. anslag  
till bostads-  
försörjning  
för barnrika  
familjer  
m. m.*

Herr **Wohlin**: Herr talman! Mot det anförda syftet med förslaget i den förevarande propositionen har jag så mycket mindre att invända, som jag sedan åtskilliga år har varit särskilt intresserad för åtgärder för stödande av mindre bemedlade barnrika familjer och i likhet med säkerligen många andra beklagar den paus i reformarbetet på detta område, som måst inträda på grund av rådande förhållanden och särskilt statsfinansiella skäl. Jag håller det även för tämligen givet, att departementschefen har rätt i sin allmänna huvuduppfattning, att fortsatta åtgärder på det nu föreliggande området under nästkommande budgetår äro erforderliga, och jag ämnar icke heller fördjupa mig i övriga detaljer i denna proposition förutom den enda punkt, där jag vill säga några ord.

Det gäller förslaget om fortsatt utlåning till viss bostadsbyggnadsverksamhet och om avsättning till en fond för låneunderstöd i detta syfte, upptagande ett reservationsanslag av 10 miljoner kronor. Man kan redan vara tveksam om lämpligheten av att i nuvarande tidsläge och med särskild hänsyn till byggnadsverksamhetens nuvarande förhållanden fortsätta på den

*Kungl. proposition ang. anslag till bostadsförsörjning för barnrika familjer*  
m. m. (Forts.)

tidigare med visst fog beträdda vägen beträffande utlämnande av tertiärlån. Men även om man vill låta denna tveksamhet fara i princip, måste man dock ställa sig betänksam såväl mot föredragande departementschefens förslag till utvidgning av denna verksamhet till att omfatta även enfamiljshus — vilka enligt departementschefens egen utsago äro underlägsna hyreshus ur kreditvärdesynpunkt — som framför allt mot den räntesats, som departementschefen föreslår skall tillämpas för dessa tertiärlån. Sedan de sakkunniga instanserna på området i höstas avgåvo sina förslag, har ju kapitalmarknaden väsentligt förändrats, och när nu statsrådet den 26 april tar ståndpunkt till detta ärende, måste han ju också ta hänsyn till de förändrade förhållandena vid tidpunkten för propositionens avgivande. Statsrådet kommer likväl endast till det resultatet, att han vid ett övervägande av skilda synpunkter för tertiärlånen ur denna tiomiljoners lånefond förordar en räntesats av  $4\frac{1}{2}$  %. Med avseende å de betydligt viktigare botten- och sekundärlånen säger statsrådet endast att stora svårigheter visserligen kunna uppstå att erhålla lån på sådana villkor, att byggnadsföretagen bli ekonomiskt möjliga, men detta, tillfogar han, är en fråga av allmän kreditpolitisk natur, som torde få upptagas i ett vidare sammanhang än det här förevarande. Jag föreställer mig, att det icke är många, som hysa den optimistiska uppfattningen, att sekundärlånen till hyreshus å olika orter i Sverige kunna erhållas till en ränta, som understiger den vilken departementschefen här föreslår för tertiärlånens vidkommande. Då inträffar den anomalien, att tertiärlånefondens räntesats kommer att ligga under den, som kommer att gälla för sekundärlånen, vilket icke kan vara en tillfredsställande ordning i ett kreditgivningssystem överhuvud taget. Det pågår för närvarande en allmän översyn av räntesatserna å statens utlåningsfonder, som på grund av tidsförhållandena har fått begränsa sig till vissa preliminära förslag, men den allmänna intentionen måste ju ändå vara, att räntesatserna på lån med svagare säkerhet icke skola vara lägre än räntesatserna på lån med bättre säkerhet.

Jag uttrycker den förhoppningen, att när denna proposition behandlas inom vederbörande utskott, denna punkt om tertiärlånen blir noga prövad, samt att även de synpunkter, som jag nu tillåtit mig framhålla, komma under beaktande.

Efter härmed slutad överläggning hänvisades ifrågavarande kungl. proposition till statsutskottet.

Till utskottet skulle jämväl överlämnas det i anledning av propositionen inom kammaren nu avgivna yttrandet.

---

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

nr 180, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 15 december 1939 (nr 850) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om bankaktiebolags kassareserv;

nr 181, med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 18 juni 1937 (nr 481) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper; samt

nr 241, angående fortsatt befrielse för riksbanken från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld m. m.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 136, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning om anslag till Socialstyrelsen: Avlöningar till personal för verksamheten i allmänhet, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 134, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag om ändring av 55 § civila avlöningsreglementet den 4 januari 1939 (nr 8) m. m.

I en till riksdagen avlåten proposition, nr 144, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen, bland annat, att godkänna vid propositionen fogat förslag till kungörelse om ändring i vissa delar av civila avlöningsreglementet den 4 januari 1939 (nr 8).

Kungl. Maj:ts förevarande förslag innebar dels att i 55 § 9 och 10 mom. civila avlöningsreglementet skulle införas bestämmelser angående särskild ersättning till vikarie å ledamotsbefattning i skolöverstyrelsen samt till av skolöverstyrelsen förordnad vikarie å folkskol- eller nomadskolinspektörsbefattning, dels ock att viss ändring skulle vidtagas i 66 § 2 mom. av samma reglemente.

Utskottet, som tidigare i utlåtandet nr 113 behandlat förevarande kungörelseförslag, i vad det avsåg 66 §, hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte godkänna det vid propositionen fogade förslaget till kungörelse om ändring i vissa delar av civila avlöningsreglementet, såvitt detsamma avsåge 55 §.

Reservation hade avgivits av, utom annan, herrar *Nilsson* i Landeryd, *von Heland*, *Anderson* i Arboga, *Gränebo*, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Prästbol, *Andersson* i Södergård, *Aqvist* och *Hansson* i Rubbestad, vilka ansett, att utskottets uttalande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att det vid propositionen fogade förslaget till kungörelse om ändring i vissa delar av civila avlöningsreglementet icke måtte av riksdagen godkännas, såvitt detsamma avsåge 55 §.

**Herr Nilsson, Bernhard:** Herr talman! Under tiden från den 1 januari 1938 till den 30 juni 1939 gällde den bestämmelsen beträffande ersättning åt rektorer och statligt anställda lärare samt folkskoleinspektörer vid vikariat i skolöverstyrelsen, att de erhöles ett arvode av 6 kronor per dag, ifall vederbörande var bosatt i Stockholm, och eljest 18 kronor. Fr. o. m. den 1 juli 1939 har det civila avlöningsreglementet blivit tillämpligt beträffande skolöverstyrelsen och skolväsendet i riket. I och med detsamma skall vikariatsersättning utgå enligt 21 § 1 mom. civila avlöningsreglementet. Nu ha skolöverstyrelsen och Kungl. Maj:t ansett, att den bestämmelse, som gäller enligt denna paragraf och detta moment, är så pass mycket sämre än vad som tidigare gällde här, att det nu borde genomföras en särbestämmelse för dessa rektorer, lärare och folkskoleinspektörer vid vikariat i skolöverstyrelsen, så att de skulle få liknande ersättning som tidigare.

Vi reservanter ha ansett, att ifall man skall övergå till en särbestämmelse för vissa lärare, kan detta få konsekvenser på andra områden, som äro av den betydelse, att man inte bör gå in för detta, förrän man gjort klart för sig, vart det kommer att leda i fortsättningen. Det är ju på det sättet, som vi alla känna, som sysslat med löneregleringar, att om man på ett område infört en bestämmelse, som medför en fördel för där berörda befattningshavare, så återopas detta som motiv också för förändringar på andra områden, då ju var



*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m. (Forts.)*

och en anser sig vara berättigad till samma fördelar som en annan tjänsteman inom ett verk har.

Det har inom statsutskottet framförts vissa skäl för denna ändring, skäl som jag anser vara ganska starka och som kanske måste vara avgörande här, men min och jag tror de övriga reservanternas uppfattning är, att denna fråga inte är mer brådslande än att man kan dröja något år, tills man hunnit göra en grundlig undersökning om de konsekvenser, som kunna följa av ett beslut i denna riktning.

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

**Herr Pauli:** Som kammaren torde ha observerat, var det inte någon särskilt stark opposition, som herr Nilsson i Landeryd framförde mot Kungl. Maj:ts förslag i denna fråga. Han var erkännansam nog att förklara, att han fann ganska starka skäl tala för den kungl. propositionen och för utskotts-majoritetens förslag, och han hade egentligen inte någonting annat att invända än att man först borde göra en utredning om eventuella konsekvenser. Den argumentering, som reservanterna i övrigt ha gått in på, gjorde han såvitt jag kunde uppfatta inte i någon starkare grad till sin egen ståndpunkt.

Herr Nilsson i Landeryd förefaller mig hysa något överdrivna betänkligheter härvidlag. Han menade, att om vi bara på en punkt frånga lönereglementet, så kan man på andra punkter komma och begära liknande förmåner. Men nu är det så, att man faktiskt redan på en punkt har gjort ett särstämmande, nämligen i fråga om vikariatsersättningar inom medicinalstyrelsen. Och de skäl, som tala för att man för vikarie inom medicinalstyrelsen har en särskild bestämmelse, de äro i väsentlig grad gällande även här, där det är fråga om skolöverstyrelsen. Naturligtvis kan man säga, att löneförhållandena för de läkare, som förordnas till vikarier i medicinalstyrelsen, äro andra än löneförhållandena för de lärare, som bli vikarier inom skolöverstyrelsen. Men det är inte det, som är det väsentliga. Det väsentliga i likheten mellan dessa två fall är, att man i båda fallen har en central styrelse, där man icke kan rekrytera vikarierna — för medicinalråd resp. undervisningsråd — annat än utifrån linjen av i landet arbetande läkare resp. lärare. Det är alltså inte fråga om att inom verket självt plocka upp folk till vikariat såsom man eljest kan göra.

Här föreligger det missförståndet — och jag undrar om det inte kommer att framföras även nu i debatten i kammaren — att lönereglementet bör kunna så tillämpas, att man utan vidare kommenderar folk till tjänstgöring såsom vikarier inom skolöverstyrelsen. Det är alldeles uppenbart, att det skulle vara en feltolkning av lönereglementet, om så skedde, eftersom man här ej kan tala om att det är fråga om ett och samma verk. Åt ena hållet gäller det skolorna, alltså rena undervisningsanstalter, och åt det andra den rent administrativt fungerande skolöverstyrelsen.

När det sedan talas om att man begär fördelar, så bör det observeras, att det ingalunda gäller några fördelar för läroverkslärarkåren såsom sådan. Det gäller ett mycket litet antal, jag vill minnas sammanlagt fjorton undervisningsråd inom skolöverstyrelsen, men icke övriga befattningar inom överstyrelsen. Och frågan är inte, huruvida man skall bereda några fördelar åt dem, som vikariera, eftersom man enligt min mening ej rimligen kan tvinga folk att göra detta, utan frågan är om man skall bereda staten och dess undervisningsväsen den fördelen att kunna förvärva till vikarier på dessa viktiga poster lämpligt och kvalificerat folk. För närvarande är det mycket svårt att få lämpliga vikarier, t. ex. från Stockholms stad, om man nämligen skall följa det lönereglemente, som nyligen har införts, men som ännu ej har

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.* (Forts.)  
 trätt i full tillämpning. Om man däremot följer Kungl. Maj:ts förslag, så innebär det inte, att man inför någonting nytt. Det innebär endast, att man fortsätter med samma grunder som tidigare varit tillämpade, innan lönereglementet infördes, och som alltjämt tillämpas på t. ex. rektorer, som stå utanför, och dessutom på lärare med kommunal anställning, vilka ju inte heller lyda under det civila statliga lönereglementet.

När det gäller den statsfinansiella sidan av saken, så äro de, som varit med om diskussionen i utskottet och den sammansatta avdelningen, fullt på det klara med, att här inte är fråga om att vinna några statsfinansiella fördelar. Vid de kortfristiga vikariaten är det så, att Kungl. Maj:ts förslag ställer sig billigast. Endast vid de långvariga vikariaten skulle en tillämpning av lönereglementet oförändrat ställa sig billigare. Men det normala behovet av vikarier gäller ju de årligen återkommande korta semestervikariaten. Den saken kan man vara säker på. Huruvida det sedan kommer att bli några långa vikariat, är ju mera osäkert. I varje fall kan man absolut inte anföra några statsfinansiella skäl emot propositionen. Jag skulle snarare tro tvärtom. Här skulle dessutom uppstå en ytterst egendomlig konsekvens av reservanternas ståndpunktstagande. De säga längre ned i sin reservation: »Med den ståndpunkt utskottet sålunda intagit lära de av Kungl. Maj:t föreslagna ersättningsbestämmelserna ej heller böra vinna tillämpning å kommunalt anställda lärare, som vikariera å ledamotsbefattning i skolöverstyrelsen, om ock något formellt hinder därför icke möter.» Reservanterna erkänna alltså i samma andedrag, att Kungl. Maj:t formellt har fullkomlig rätt att giva dessa kommunalt anställda lärare den avlöning, som befines lämplig, men samtidigt mena reservanterna, att man skall säga till Kungl. Maj:t att låta bli att utöva denna rätt. En sådan ståndpunkt som denna har ju varken något inre sammanhang eller någon saklig rimlighet.

Om man alltså sammanfattar huvudsynpunkterna, så blir resultatet, att man genom att bifalla den kungl. propositionen gör vårt statliga undervisningsväsen en tjänst genom att hjälpa det att få lämpligt kvalificerade innehavare av dessa vikariat, att man icke företager någonting, som har några statsfinansiella betänkligheter, och att det gäller en liten, väl avgränsad krets av särskilda befattningshavare, varför det inte kan skymta några sådana där mystiska och svåröverskådliga konsekvenser, som herr Nilsson i Landeryd talar om. En närmare utredning av denna sak är fullkomligt överflödig. Sakskälen finnas alla på utskottets sida. Vissa formalistiska eller lönebyråkratiska betänkligheter finnas på reservanternas sida, men jag tycker inte att de här böra få fälla utslaget, varför jag, herr talman, ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Anderson, Iwar:** Herr talman! Vid utskottets behandling av det här ärendet har det muntligen bekräftats av skolöverstyrelsens chef, att vad som föranlett denna proposition är det sakförhållandet, att det under senare tid har visat sig svårt att få dugliga och lämpliga personer att vikariera såsom undervisningsråd. Det lär nämligen ha inträffat, att en del skolmän ha tackat nej, och det har föranlett mig att litet närmare undersöka saken, och då har jag funnit, att man inom skolöverstyrelsen hyser den uppfattningen, att man icke äger rätt att beordra den eller den skolmannen att vikariera. Jag skall be att få illustrera det med samma exempel, som jag använde inom statsutskottet. Man är inom skolöverstyrelsen på det klara med, att om några av de fjorton undervisningsråden bli sjuka eller skola ha semester, det både här i Stockholm och vid läroverken ute i landet finnes lämpliga adjunkter, som mycket väl skulle kunna fylla dessa vikariat. Men de titta på avlöningsreglementet och fin-

*'Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m. (Forts.)*

na, att ersättningen är för låg, och tacka nej. Så går budet vidare till andra adjunkter eller liknande skolmän, och till sist är det alltid någon, som vikarierar.

För min personliga del måste jag uttrycka en mycket stor förvåning över den tillämpning av avlöningsreglementet, som här praktiserats. Skolöverstyrelsen hänvisar till gammal praxis, att styrelsen inte har någon beordringsrätt över skolmän. Jag skall läsa upp den paragraf i reglementet, som handlar om vikariat och som torde i någon mån klargöra vad det är, som herr Pauli syftar på, och som han vägrar erkänna vara tillämpligt. Det heter nämligen på det här sättet: »Tjänsteman är vidare skyldig att under sammanlagt högst tre månader av ett och samma kalenderår såsom vikarie bestrida befattning inom högre lönegrad vid det verk han tillhör.» Nu driver herr Pauli den satsen, att det är orättfärdigt: det kan inte tillämpas inom undervisningsväsendet. Är det ej, herr Pauli, en något hårdragen tolkning? Det är ju han, som gör sig skyldig till att bli en fullständig bokstavsträl i detta fall. Jag måste säga, att undervisningsväsendet kan i det här avseendet mycket väl jämföras med ett annat verk inom statsförvaltningen.

Beträffande förflyttning heter det: »Annan tjänsteman än domare är pliktig att låta förflytta sig till annan stationeringsort eller annan befattning vid det verk han tillhör liksom ock, därest Kungl. Maj:t så prövar lämpligt, till befattning vid annat verk, å vilket detta reglemente är tillämpligt.» Jag måste säga, att jag anser det här reglementet vara fullt tillämpligt även på undervisningsväsendet, och jag ber att få fråga hur man kan få lön efter reglementet, om inte även den här bestämmelsen skall äga tillämplighet. Jag vill säga, herr talman, att den av mig åberopade bestämmelsen visserligen självfallet bör tillämpas med största möjliga hänsyn till de anställdas önskemål, men jag vill dock mycket starkt hävda, att den måste tillämpas inom undervisningsväsendet.

Jag ber också, herr talman, att få säga, att det här talet om att man ej kan få lämpliga personer att bestrida dessa vikariat vittnar om en något egendomlig uppfattning av tjänsteplikten. Och det utgör också en ganska egendomlig illustration av den rörliga arbetskraften. Ifrågavarande arbetskraft bör väl dock vara i någon mån rörlig.

Vad sedan beträffar själva sakfrågan, så ber jag att få påpeka, att om utskottsmajoritetens förslag antages, så bli skolmännen en mera gynnad grupp av statsanställda i det här avseendet. Det även av herr Pauli åberopade exemplet beträffande provinsialläkare och distriktsveterinärer haltar åtskilligt. Dessa befattningshavare ha ju bara en del av sina arbetsinkomster utgående i form av lön. Resten utgår enligt fastställd taxa vid deras praktik. Och den senare delen av sin arbetsinkomst måste dessa befattningshavare avstå vid vikariat i medicinalstyrelsen. Skolmännen däremot få behålla hela sin arbetsinkomst. Och så ber jag att få fråga herr Pauli: vad skulle herr Pauli säga, om dessa grupper, dessa läkare och veterinärer, ett annat år, just med hänvisning till riksdagens beslut, om riksdagen nu följer utskottsmajoritetens förslag, komma och begära ersättning för förlorad arbetsinkomst?

Ja, herr talman, då jag i likhet med skolöverstyrelsen anser, att det är önskvärt att få de lämpligaste och dugligaste personerna till ifrågavarande vikariat, men å andra sidan anser, att detta kan ske i beordringsväg, så ber jag att få yrka bifall till den av herr Nilsson i Landeryd m. fl. avgivna reservationen.

**Herr Nilsson, Bernhard:** Herr talman! Herr Pauli slutade sitt anförande med att framhålla, att det här ej hade någon så stor ekonomisk betydelse. I

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m. (Forts.)*

vissa fall kunde det för staten bli billigare om avlöningsreglementet tillämpas, och i andra fall, om nu föreliggande förslag tillämpas. Ja, det är inte den frågan det gäller här i detta verk, utan det är från min synpunkt sett konsekvenserna, som äro de viktigaste. Om man nu börjar att besluta i ett sådant fall som detta, så vet man inte alls vad följden blir ett annat år, vilka tjänstemannagrupper som vidare kunna ifrågasätta ytterligare ersättningar vid vikariat. I fråga om det exempel, som herr Pauli använde och som herr Anderson i Arboga nyss har bemött, nämligen överläkare vid statens sinnessjukhus, förste provinsialläkare och veterinärer, när dessa vikariera i medicinalstyrelsen, så är det ju precis så, som herr Anderson nämnde, att dessa tre grupper ha inkomst av sin praktik. Den lön, som en veterinär eller en provinsialläkare uppbär, är inte avsedd att giva honom full ersättning för hans arbete, utan man beräknar, att en mycket väsentlig del av hans inkomst skall tillfalla honom i form av intäkter från praktiken. Och det är ju detta, som gör, såvitt jag förstår, att man mycket starkt kan motivera den uppfattningen, att de böra få någon ersättning utöver den, som de nu enligt avlöningsbestämmelserna få vid vikariat i medicinalstyrelsen. Ty jag menar: är det så, att 6 resp. 18 kronor skall vara tillräckligt för att kompensera deras förlust genom minskade inkomster — ja, då är det givet, att ifall en lärare får något motsvarande, så kunna dessa provinsialläkare och veterinärer komma och begära ytterligare ersättning, alldeles som herr Anderson nyss nämnde.

Beträffande den speciella frågan, huruvida skyldighet skulle föreligga för de här lärarna att vikariera inom skolöverstyrelsen, så kan man ju också göra den invändningen, att vikariatsskyldigheten åvilar lärarna i och med att de övergått på det nya avlöningsreglementet. Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr statsrådet **Wigforss**: Vad jag har att säga i den här debatten är bara det, att ingen har väl förbisett, att finansdepartementet överhuvud taget, när det har gällt dessa reglementen, försökt att vara vad jag skulle vilja kalla så formellt som man överhuvud taget kan våga. Vi ha inte haft någon som helst önskan att på andra punkter än sådana, där det ansågs nödvändigt, frånga den likformighet, som naturligtvis är önskvärd. Men när jag lagt fram det här förslaget till ändring, så är det av praktiska grunder. Det är faktiskt så, att det inom skolvärlden på grund av många omständigheter råder andra förhållanden än på de flesta civila områden i övrigt. Vi ha många gånger vid diskussionen om lönerna i statens tjänst märkt, att skolmännen stå i en särställning. De ha sina långa ferier. Därför är det svårt att jämföra dem och deras 2½ månaders semester med folk, som ha 1½ månads eller 1 månads semester. Och det gör, att även när man kommer till dessa vikariatsbestämmelser, så får man försöka se saken praktiskt. Det har visat sig vara förenat med stora svårigheter att på frivillighetens väg få vikarier till skolöverstyrelsen, därför att dessa vikariat utgöra en nackdel. De bli en ekonomisk uppoffring, och de bli en uppoffring av fritid. Det är säkerligen mycket mera arbete, det skulle jag vilja erkänna, på en sådan befattning än i den vanliga, och det har gjorts, att om man inte vill tillgripa tvångsbestämmelser, så får man göra vikariatsersättningen något större. Dessa praktiska grunder ha förmått oss i departementet, trots den formella invändning, som jag vet mycket väl kan göras, att begära, att riksdagen skall medgiva särskilda bestämmelser, som vi säkerligen även på någon annan punkt få tillämpa. Jämförelsen med medicinalstyrelsen ligger inte däri, att lärarnas ställning skulle vara jämförbar med läkarnas o. s. v. Men den ligger på den punkten, att det är svårt att få folk att vikariera i medicinalstyrelsen på grund av att de tycka, att deras vanliga

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.* (Forts.) verksamhet är mera förmånlig. Detsamma gäller lärarna. Nu kan man ju säga: Ni ha givit lektorerna för bra betalt, och därför äro de inte villiga till några uppoffringar! Men man får taga konsekvenserna av faktum. Jag tror, att vill man gagna skolöverstyrelsen och skolväsendet, får man taga dessa särbestämmelser, och jag hoppas därför, att kammaren fattar beslut i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts och utskottsmajoritetens förslag.

**Herr Wagnsson:** I likhet med herr finansministern vill jag först understryka, att detta inte är någon stor fråga, utan att det här rör sig om en liten praktisk detalj. Med hänsyn till vad som har anförts här i debatten av vissa talare vill jag också be att få säga, att ser man denna fråga ur rent praktisk synpunkt, så tala flertalet skäl för den ståndpunkt, som utskottet har intagit. Om man inte nu beslutar den föreslagna ändringen i avlöningsbestämmelserna, så kommer detta otvivelaktigt att medföra svårigheter för skolöverstyrelsen att få lämpliga vikarier. Den av herr Iwar Anderson här i diskussionen åberopade bestämmelsen i avlöningsreglementet äger givetvis tillämpning på lärarna, men är icke tillämplig i fråga om de förhållanden, som vi här diskutera, något som han ju själv lätt kan övertyga sig om. En lärare är nämligen anställd för att undervisa vid skolväsendet, men icke för att fullgöra tjänst i ett centralt ämbetsverk, och därför kan ej denna tvångsbestämmelse här tillämpas.

De vikariatsarvoden, som vid korttidsvikariat utgå efter dessa bestämmelser, innebära, att det praktiskt taget är omöjligt att få någon Stockholmslärare att åtaga sig vikariat i skolöverstyrelsen. Jag vill bara nämna ett par siffror, men de böra, synes det mig, kunna övertyga kammaren. En lektor i Stockholm skulle få en ersättning per dag för ett vikariat i skolöverstyrelsen med 1 krona 95 öre. Om vi då betänka, att han för att kunna fullgöra denna tjänstgöring, som ju oftast är förlagd under ferietid, skall avstå från sin fritid, då hans familj kanske vistas på landet, men han själv skall vistas i Stockholm för att fullgöra vikariatet, så förstå vi ju alla, att det är orimligt att begära, att han med nuvarande ersättning skall åtaga sig ett sådant vikariat. Inte heller en folkskoleinspektör i Stockholm torde vara villig att för något över två kronor fullgöra motsvarande tjänstgöring. Man blir då nödsakad att i stället uteslutande hålla sig till vikarier från landsorten. Om det är fråga om korttidsvikariat, så möter då inte någon större svårighet, därför att då komma tjänstgöringstraktamentsbestämmelserna att träda i tillämpning, och detta innebär, att för de första femton dygnen erhåller vederbörande en traktamentsersättning med 22 kronor och för de därefter följande dygnen, om han är familjeförsörjare, med 11 kronor, och om han icke är familjeförsörjare, med 7.40. I samtliga fall tillkommer vikariatsersättning. Naturligtvis kan skolöverstyrelsen ordna så, att man anställer vikarie från landsorten för femton dagar, och då få de under sådana förhållanden ju inte oväsentligt bättre betalt än de få efter Kungl. Maj:ts förslag. Men för arbetets kontinuerliga fortgång är det icke önskvärt, att man begränsar vikariatet till dessa femton dagar.

Vad sedan beträffar långtidsvikariat, så erbjuder det svårigheter att få dessa besatta, för den händelse bestämmelserna i avlöningsreglementet skola tillämpas, också om man skall söka få vikarier utifrån landsorten, just på grund av de nyss nämnda siffrorna. Traktamentsersättningen utgår då, som jag nämnde, för längre tid med 11 resp. 7.40 kronor, och det innebär för en tjänsteman, som skall hålla sin familj i landsorten och där betala hyra, en direkt uppoffring, om han skall taga en tjänstgöring här. Alltså: det är ju rent

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.* (Forts.)  
 praktiska skäl, som tala för den reform, som Kungl. Maj:t här har föreslagit.

Se vi frågan ur ekonomiska synpunkter, så spelar det, tror jag, inte någon nämnvärd roll vilken väg man går. Jag är snarast böjd att tro, att den ståndpunkt Kungl. Maj:t intagit, om den följes av riksdagen, kommer att innebära vissa besparingar. Jag ber alltså, herr talman, att få yrka bifall till utskottets föreliggande förslag.

**Herr Anderson, Iwar:** Jag ber, herr talman, att få konstatera, att herr finansministern icke berörde reglementets bestämmelser i sitt anförande, utan han framhöll endast, att det var nödvändigt att på frivillighetens väg söka få dessa vikariat besatta. Herr Wagnsson däremot hävdar, att paragrafen icke är tillämplig. Ja, jag tillåter mig för min del att starkt betvivla detta. Det är dock tiotusentals statsanställda, som utan vidare få finna sig i tvångsförflyttning. Vägra de, riskera de ju avsked, och att vägra att fullgöra förordnande som vikarie skulle ju vara uteslutande löjligt.

Vad beträffar det blygsamma arvode av 1 krona 95 öre, som herr Wagnsson nämnde, finnes det ju många andra statsanställda, som äro i samma belägenhet och måste nöja sig därmed. Den saken är ju också klar. Arvodets storlek är beroende av den löneklass, som de anställda tillhöra.

Herr talman! Jag har, efter herr Wagnssons anförande, ingen anledning att återtaga mitt tidigare gjorda yrkande.

**Herr Olsson, Oscar:** Herr talman! Med anledning av herr Andersons rätt envisa påpekande om möjligheten att beordra tvångstjänstgöring i detta fall vill jag fästa uppmärksamheten på att han själv ändå sade, att han tyckte, att sådan tvångstjänstgöring egentligen inte borde förekomma, ty han ville, att man skulle gå fram så hänsynsfullt som möjligt. Då tycker jag verkligen, att han även ur sin egen synpunkt skulle kunna följa herr finansministerns råd och se saken praktiskt i stället för teoretiskt eller — som han själv önskar kalla det — principiellt.

När vi fingo lönereglerare här i riksdagen och de erhöilo detta stora anseende, för vilket vi riksdagsmän på grund av våra mindre kunskaper på området i förordnad — jag skulle kunna tillägga, i skygg förordnad — böja oss, trodde vi att det var en praktisk åtgärd. Likaså trodde vi, att det allmänna lönereglementet var en mycket praktisk åtgärd. Nu komma herr finansministern och herr Wagnsson och påpeka i debatten i dag, hur oerhört opraktiskt — för att inte använda ett värre uttryck, som kanske skulle bli något oparlamentariskt — det skulle vara att här följa lönereglementet. Vad ha deras motståndare att svara? Ingenting i sak. Nej, det ha de inte, utan det är rent teoretiska överväganden, som få göra sig gällande med något olika styrka, när de anföras av den förste reservanten och av de övriga reservanterna. Ty den förste reservanten erkände, att sakskaalen här vore så starka, att det torde bli nödvändigt att göra något i denna riktning, men konsekvenserna kunde vi kanske inte överblicka. Det är inte så rasande viktigt, menade han, hur det faktiskt går med detta ämbetsverk ett år eller ett par år, bara vi få tillfälle att sitta och grubbla över eventuella konsekvenser, som det nu är förfärligt svårt att hitta för alla herrarna, som uppträtt på den sidan.

Det gäller här vikarier för 14 ämbetsmän — det är det hela — och vikarier av sådan art, att det inte går att göra jämförelser med vikarier på annat håll. Det är inte fråga om att lärarna inte vilja åtaga sig vikariat på högre eller mera krävande platser vid samma läroverk eller samma skola — det har

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.* (Forts.)  
ingen bråkat om — utan det gäller, som herr Wagnsson sade, vikariat i ett annat verk och med andra kvalifikationer för arbetets riktiga utförande. Det är så det ligger till här. Sakfrågan gäller, om man skall anse, att det är rimligt att till det långt övervägande antalet vikarier för dessa 14 undervisningsråd betala 1 krona 95 öre per dag. Det är här i allmänhet fråga om lärare, som under sina ferier inte vistas i Stockholm och som därför måste resa ifrån sin familj under ferievistelsen för att upprätthålla ett vikariat i Stockholm, och det gäller att avgöra, om det är rimligt med denna ersättning eller om de skola ha rätt att uppbära ett så enormt arvode som 6 kronor per dag. Detta är sakfrågan. Och konsekvenserna, när man tittar på dem, äro av den arten, att ingen av reservanterna vågar påstå, att det skulle bli dyrare att följa den förnuftiga vägen än den — ja, vi kunna väl säga »teoretiskt riktiga» väg, som de föreslå. Det är sakfrågan.

Jag skulle dock tro, att riksdagen i detta fall är benägen att följa Kungl. Maj:t och utskottet. Den där skygga vördnaden för löneexperterna, som jag förut var inne på, skulle nog avhållit mig och kanske även andra, som intaga samma ståndpunkt som jag, från att göra det, om inte löneexperterna här varit delade. Det är en tröst för oss, som erkänna, att vi inte behärska detta väldiga maskineri, att allmänna lönenämnden har understött och utvecklat Kungl. Maj:ts förslag på denna punkt. I Kungl. Maj:ts proposition nr 144 finna vi på sid. 11, att allmänna lönenämnden i utlåtande av den 11 oktober 1939 utvecklat, hur nödvändigt det är ur alla förnuftiga synpunkter att gå den väg, som Kungl. Maj:t föreslår. Vi, som i allmänhet äro alldeles för skygga att gå emot löneexperterna, kunna således kanske i någon mån bemanna oss här, när de praktiska synpunkterna äro så överväldigande, genom att lita på att allmänna lönenämnden nog inte alldeles har tappat huvudet och förbisett de farliga konsekvenser, som det kunde bli tal om!

Herr talman! Jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

**Herr Wagnsson:** Herr talman! Herr Iwar Anderson anförde ett argument, som synes mig ytterst belysande för frågan och som jag ber att i största korthet få säga ett par ord om. Han framhöll, att övriga statsanställda i stort sett befinna sig i samma belägenhet som de lektorer jag talade om, vilka för en vikarieersättning av ungefär 2 kronor skulle åläggas vikariera i en högre tjänst. Argumenteringen är ytterst belysande för innebörden av denna fråga.

Om det gäller en tjänsteman i departementen eller en tjänsteman i något av de centrala ämbetsverken, som vikarierar i en högre tjänst och härför erhåller en vikarieersättning av 2 kronor, innebär det ju för honom ett direkt lönetillskott. Han har, samtidigt som han förvärvar meriter under det han vikarierar, alltså en direkt löneförhöjning. Han har inte någon som helst anledning att beklaga sig över detta. Om det däremot är fråga om att få en lektor att under ferierna försaka fritiden och tjänstgöra i ett ämbetsverk med ett arbete, som alldeles faller utanför ramen för hans vardagliga verksamhet, måste man väl säga, att det är ganska orimligt att bjuda honom denna ersättning. Det förefaller mig alltså, som om just det av herr Anderson åberopade exemplet utmärkt belyser skillnaden i det fall, som det här gäller.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande.

**Herr Johansson, Johan Bernhard:** Herr talman! När jag i statsutskottet intresserat åhörde det meningsutbyte, som där förekom, fann jag övervägande skäl tala för den ståndpunkt, som i detta ärende blivit utskottsmajoritetens.

Jag skulle eljest icke ha begärt ordet, men jag reagerade en smula, när

*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m. (Forts.)*

herr Anderson i Arboga i sitt anförande yttrade, att skolmännen utgöra den i detta avseende mest gynnade gruppen. I detta yttrande ligger något, som kom fram från samma håll i statsutskottet, nämligen att det skulle vara ett skolmännens intresse, som man här söker driva fram. Jag har icke kunnat förmå mig att se denna fråga på det sättet. Jag har funnit, att Kungl. Maj:ts av statsutskottet tillstyrkta förslag står i överensstämmelse med statsnyttans intresse, och det är därför jag ansett mig böra stödja förslaget.

Herr Anderson i Arboga nämnde, att det finnes tiotusentals statsanställda, som kunna tvångsförflyttas. Ja, det må vara riktigt, men exemplen äro icke jämförbara. Dessa 14 undervisningsråd intaga dock en sådan ställning i undervisningsväsendet, att man vid tillsättandet av vikarier för dem måste försöka få verkligt kvalificerade krafter, och det kan väl icke vara rimligt att begära, att läroverkslärare ute i landet — det är ju i allmänhet från landsorten dessa vikarier måste tagas — av vilka många kanske sitta med studieläskulder, skola åtaga sig ett förordnande i Stockholm, som åsamkar dem ekonomisk förlust.

Jag har därför ansett mig böra stödja utskottets hemställan, till vilken jag ber att få yrka bifall.

Herr **Tamm**: Herr talman! Herr Oscar Olsson yttrade nyss, att han kände en viss veneration för löneexperterna. Jag vet inte, vilka man skall räkna till löneexperter. Själv vill jag knappast betraktas som en sådan, fastän jag nu i fyra år sysslat med dessa frågor och även varit med om att utforma den paragraf i lönereglementet, varom man nu talar och som man här velat kalla för bestämmelser om »tvångstjänstgöring».

Jag vill då först framhålla, att denna tvångstjänstgöring — om jag får använda ordet — i det nya reglementet blivit i mycket hög grad utsträckt i förhållande till vad som var fallet i det gamla reglementet. Det är ju dock självklart, att när det gäller ett så vidsträckt fält som alla dessa grupper av tjänstemän, det knappast är möjligt att i en paragraf utforma bestämmelser, som på alla punkter och i alla lägen kunna sägas vara de starkaste och riktigaste. Det är därför enligt min mening nödvändigt och klokt, att om man, som här skett, i ett fall eller på en punkt finner, att denna paragraf knappast kan anses vara — jag vill använda samma uttryck som herr Johan Bernhard Johansson nyss begagnade — ur statsnyttans synpunkt lämplig, man då söker klara upp begreppen. Det är mycket klokt att i detta fall försöka gå den väg, som anvisats i den kungl. propositionen, och — jag vill understryka det ännu en gång — det är ju fullt klart, att det här inte gäller ensidigt tjänstemännens — i detta fall lärarnas — intresse, utan framför allt ett rent statsnyttointresse.

Det är alltså en detalj i detta reglemente, som blivit uppklarad och tillrättalagd för en viss grupp och en viss administration, och jag tror inte, att någon av oss, hur mycket lekmän på området vi än äro, skall kunna annat än inse och betyga de svårigheter, som måste föreligga — vare sig det gäller skolöverstyrelsen eller medicinalstyrelsen — om man vill erhålla kvalificerade krafter för exempelvis några veckors vikariat, därest de icke soulageras med någorlunda rimlig ersättning.

Jag vill alltså för min del tillstyrka det förslag, som här har framlagts i den kungl. propositionen och som har förordats av statsutskottets majoritet.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande



*Ang. ersättningen till vikarie för undervisningsråd m. m.* (Forts.)  
av det förslag, som innefattades i den av herr Nilsson i Landeryd m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 134, röstar  
Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

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

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 137, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.*

I en den 8 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 101, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, framlagt förslag angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr G. Velandér m. fl. (nr 65) och den andra inom andra kammaren av herr E. Lithander m. fl. (nr 111), hade hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, där så utan olägenhet kunde ske, samt att i de fall statsinlösen skedde största återhållsamhet borde iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande.

I en inom andra kammaren av herr A. Holmbäck väckt motion (nr 230) hade hemställts, att Kungl. Maj:ts proposition nr 101 i vad den avsåge inköp av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar och i samband därmed anvisande av ett reservationsanslag av 18,778,000 kronor icke måtte av riksdagen bifallas.

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

I. att motionerna I: 65 och II: 111 ej måtte av riksdagen bifallas;

II. att riksdagen, med bifall till föreliggande proposition nr 101 och med avslag å motionen II: 230, måtte

a) besluta, att Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås, Borås—Herrljunga, Uddevalla—Vänernsberg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens

*Första kammarens protokoll 1940. Nr 27.*

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*  
järnvägar finge på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

b) för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa

1) till statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar ett reservationsanslag av 11,537,000 kronor;

2) till statsförvärv av Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar ett reservationsanslag av 7,241,000 kronor;

3) till statsförvärv av Uddevalla—Vänern—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar ett reservationsanslag av 1,053,000 kronor.

I motiveringen hade utskottet anfört bland annat:

»Från ledande ansvarigt håll har för utskottet starkt betonats att behovet av att det svenska järnvägsväsendet snarast enhetliggöres numera — i belysning av erfarenheterna under nu rådande avspärrningsläge — framträder väsentligt klarare än vid tidpunkten för 1939 års riksdagsbeslut. Ett mycket påtagligt missförhållande har härvid angetts vara eftersatt förnyelse främst av den rullande materielen, men även av banans överbyggnad samt underlåten rationalisering. Det har påvisats att de enskilda järnvägarnas godsvagnsbestånd — med några framträdande undantag — i betydande utsträckning utgöres av sådana vagnstyper eller är så föråldrat, att vagnarna ej kunna inkopplas i statsbanornas fjärrgodståg utan att äventyra trafiksäkerheten. Särskilt under en krisperiod sådan som den nuvarande med dess abnorma omkastningar i trafikförhållandena äro dessa olägenheter framträdande. Än mer kännbara måste de bli vid ett krigsläge.

Utskottet anser alltså att arbetet med de privata järnvägarnas inlösen bör fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angävo vid 1939 års lagtima riksdag. Den starka förändring i det allmänna tidsläget, som tvevelsutan sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera uppskov att densamma i stället kommer järnvägsnätets förening i statens hand att framstå som än mer angelägen. Ej endast för den allmänna transporthushållningen utan även för de enskilda järnvägarna och deras trafikanter är det av intresse att nuvarande övergångstid med dess ofördelaktiga återverkan på banornas skötsel ej onödigt förlänges. På olika håll och särskilt genom 1936 års järnvägskommitté hava utförts omfattande värderingar och annat utredningsarbete. Dessa förberedelser måste uppenbarligen förlora väsentligt i värde i den mån inlösningsarbetena nu avbrytas för att eventuellt ånyo framdeles upptagas vid någon oviss tidpunkt.

Det bör visserligen ej förbises att tidsförhållandena göra all ekonomisk planläggning vansklig lika litet som att ifrågavarande järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende. Som en antydning om storleksordningen må nämnas att 1936 års järnvägskommitté räknat med en sammanlagd inlösningskostnad av cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras emellertid cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsätts övertagna av staten. Ej heller återstoden skulle behöva utges kontant utan förutsättes kunna likvideras genom statsobligationer, förfallande till betalning först om 10 år. Genom denna betalningsform undvikes alltså varje omedelbar statlig upplåning för banornas likvidering, och härigenom mildras väsentligt återverkningarna på länemarknaden. I stor utsträckning innehas aktierna i de privata järnvägsföretagen av kommunala korporationer, och för dessa torde en avyttring av eller annan spekulation med de i utbyte erhållna statsobligationerna vara rätt främmande.

Sammanfattningsvis må erinras om järnvägarnas utomordentliga betydelse

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

för samfärdsel och folkförsörjning samt också ej minst för den militära försvarsberedskapen. Under de förra världskrigsåren framträdde tydligt svagheten av det svenska järnvägsväsendets redan då såsom otidsenlig ansedda splittring på en mångfald skilda bansystem, i stor utsträckning ekonomiskt svaga och mindre rationellt skötta. Sedan med utgångspunkt från dessa erfarenheter 1918 års järnvägskommitté tillsatts och sedan förhoppningarna om privata fusioner genom de enskilda järnvägarna själva ej infriats samt sedan därefter 1933 års riksdag tagit nytt initiativ i frågan åstadkoms slutligen vid nästlidna års lagtima riksdag efter ytterligare vittomfattande utredningar principbeslut om det privatägda järnvägsnätets övergång på staten. Det synes angeläget att detta statsmakternas beslut ej nu frånträdes. Kraven på en snar verkställighet av den sedan länge förberedda samordningen av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärv av de enskilda järnvägarna måste tvärtom stegras i den mån som trafiksvårigheterna skärpas.»

Reservationer hade anförts

1) av herrar *J. B. Johansson* i Fredrikslund, *Sundberg, Magnusson* i Skövde och *Staxäng*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa,

I. att riksdagen i anledning av motionerna I:65 och II:111 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden med det fortsatta förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, där så utan olägenhet kunde ske, samt att i de fall, statsinlösen skedde, största återhållsamhet borde iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om ytterligare kapitalinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande;

II. — — — ;

2) av herr *Nilsson* i Landeryd, vilken ansett, att utskottets yttrande och förslag bort lyda så, som i denna reservation angivits.

Det i herr *Nilssons* i Landeryd reservation framlagda förslaget skilde sig från utskottets förslag allenast därutinnan, att den nyss återgivna delen av utskottets motivering utbyts mot ett uttalande av följande lydelse:

»Från ledande ansvarigt håll — — — vid ett krigsläge. Utskottet anser alltså, att starka trafiktekniska skäl tala för att arbetet med de privata järnvägarnas inlösen bör fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angävo vid 1939 års lagtima riksdag.

Det bör emellertid ej förbises att tidsförhållandena göra all ekonomisk planläggning vansklig lika litet som att ifrågavarande järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende. Som en antydning om storleksordningen må nämnas att 1936 års järnvägskommitté räknat med en sammanlagd inlösningskostnad av cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsättas övertagna av staten. Återstoden skulle kunna likvideras genom statsobligationer, förfallande till betalning först om 10 år. Genom denna betalningsform undviks alltså varje omedelbar statlig upplåning för banornas likvidering, och härigenom mildras väsentligt återverkningarna på lånemarknaden.

Utän att fälla något omdöme om huruvida den preliminära kostnadsberäkning, som 1936 års järnvägskommitté verkställt, kan visa sig hållbar, anser utskottet likväl att de ekonomiska förhållanden som nu råda på ett omvälvande sätt skilja sig från dem, som man vid tidpunkten för kommitténs arbete och riksdagsbeslutet i ärendet kunde beräkna. Den allvarliga innebörden härav har uppenbarligen också varit aktuell för departementschefen, då han i propositionen gör följande uttalande: "Vid övervägandet av de möjlig-

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*  
heter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke bör betraktas i sådan grad bindande att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.' Jämväl riksgäldsfullmäktige hänvisa till samma omständighet.

Då det icke är möjligt att nu bedöma utvecklingen under den allra närmaste framtiden, instämmer utskottet i departementschefens och riksgäldskontorets här ovan återgivna uttalande angående den tidsrymd inom vilken järnvägarnas förstatligande bör genomföras.»

**Herr Johansson, Johan Bernhard:** Herr talman! Kungl. Maj:ts förslag i denna och en rad följande propositioner avser statsinlösen av ett antal enskilda järnvägar. Detta sker i anslutning till det vid förra årets riksdag fattade principbeslutet rörande »det svenska järnvägsnätets enhetliggörande», som det heter.

Förberedelserna till de här framlagda propositionerna började redan under sommaren och förhösten i fjol, och det må ju vara förklarligt, om vederbörande inom järnvägsstyrelsen vid den tiden icke kunde förutse, att det ekonomiska läget och alla övriga på denna såväl som på många andra ekonomiska frågor inverkan förhållanden skulle undergå en så högst avsevärd förändring, som varit fallet. Reservanternas avse icke att riva upp någon strid om det principbeslut, som fattades vid förra årets riksdag, utan ha varit beredda att acceptera detta besluts fullföljande i den takt, som bestämdes vid detta tillfälle. Men statsutskottets majoritet har icke nöjt sig med att med godkännande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa om bifall till detsamma, utan den har i stället gått längre och uttalat, att detta förstatligande bör påskyndas och sålunda försiggå i ännu snabbare takt än som förutsattes vid förra årets riksdag. Departementschefen har i propositionen uttalat några ganska erkännansvärda och försiktiga ord, när han säger: »Vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke böra betraktas i sådan grad bindande, att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.»

Detta av departementschefen gjorda förbehåll har statsutskottet således gått emot. Utskottet har viftat bort det och i stället uttalat, att förstatligandet bör påskyndas. Det kan ifrågasättas — och det ha också reservanternas yttrat i reservationen — huruvida ens de nu föreliggande förslagen borde ha framlagts i en tid som den nuvarande, då kapital- och lånemarknaden är så ansträngd. Det gäller ju här ett belopp på cirka 23 miljoner kronor, av vilket 20 miljoner skola likvideras genom obligationer, och även om förberedelsearbetena ligga så långt tillbaka som tidigt i höstas, kunde saken kanske ha varit värd ett noggrannare övervägande inom departementet vid tiden för propositionens avlämnande. Den är nämligen daterad i början av mars, och vid den tidpunkten hade det ekonomiska läget hunnit avsevärt försämrats. Reservanternas ha emellertid icke velat gå emot förslaget i vad gäller de nu föreliggande propositionerna, utan vill biträda Kungl. Maj:ts av statsutskottet tillstyrkta förslag till dessa järnvägars övertagande. Vi göra det därför att förberedelsearbetena ha fortskridit så långt; preliminära avtal ha träffats, bolagsstämmor hållits med de enskilda järnvägsföretagen o. s. v. Vi skola således icke diskutera den saken.

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

Vad man däremot ovillkorligen måste ställa sig betänksam inför, är statsutskottsmajoritetens förslag att förstatligandet skall ytterligare påskyndas. Det torde väl vid denna tidpunkt icke vara för kammarens ledamöter okänt, att statens upplåningsbehov är och kommer att bli mycket stort, och att detta under de närmaste åren kommer att belasta kapitalmarknaden. Det är icke bara statens upplåningsbehov, som är betydande, utan samma är förhållandet med kommunernas upplåningsbehov. För att åstadkomma en lättnad på kapitalmarknaden har man nödgats gå in för att i avsevärd grad beskära kommunernas upplåningsbehov. Landets kommuner ha för innevarande år redovisat ett upplåningsbehov på 320 miljoner kronor, och det måste nedskäras med cirka två tredjedelar. Staten själv företager ju på andra områden vissa inskränkningar, beskränningar och besparingar. Då frågar man sig ovillkorligen, om det kan vara riktigt, att i en tid, då kapitalmarknaden är så ansträngd, i den snabba takt, som statsutskottets majoritet önskar, genomföra en affärstransaktion, som de sakkunniga, vilka förbereda ärendet, uppskatta till 330 miljoner kronor, utom de kostnader, som äro dolda, d. v. s. efter förvärvet måste följa för att försätta dessa banor i sådan standard, att de bli jämförliga med statens järnvägar.

Nu säger statsutskottets majoritet, att dessa obligationer, som lämnas såsom likvid, icke komma att påverka kapitalmarknaden. Kommuner och enskilda, som äga dessa obligationer, vilka de fått som likvid för sina aktier i företagen, skulle icke komma att sälja dem. Ja, det är ett antagande, men det finnes ingen förbindelse, att så icke kommer att ske. Och när kommunerna — för att taga ett exempel — som nu ligga med mer eller mindre realiserbara eller belåningsbara aktier i dessa företag, få sin kommunala upplåning beskuren och behöva kapital, så är det icke så underligt, om de slunga ut sina poster av statsobligationer på marknaden, och följaktligen komma dessa då också att trycka marknaden. Samma torde väl bli förhållandet med de obligationer, som eventuellt förvärvas av enskilda. Det är något helt annat att få lätt realiserbara statsobligationer än att äga mer eller mindre osäljbara aktier.

Då säger man, att statsinlösen av dessa obligationer har förlagts tio år fram i tiden och att deras inverkan på kapitalmarknaden därför icke skulle vara så stor. Ja, vad veta vi om tillståndet på kapitalmarknaden om tio år? Vad vi veta är, att det lån på 500 miljoner, som staten nu upptager, skall återbetalas på fem år. Vi veta, att staten behöver ytterligare upplåna medel, och vi veta, att betalningstiden kan bli ännu längre framskjuten. Det kan inträffa, att dessa statsobligationer i järnvägsföretagen bli inlösliga vid samma tidpunkt som stora statslån förfalla till betalning. För övrigt veta vi ingenting om utvecklingen på det ekonomiska området. Ett är visst, och det är, att det föreligger och kommer att föreligga ett stort upplåningsbehov.

Det har under denna kristid också talats mycket om vikten av att vårda den svenska valutan. Men i en god valutavård ingår väl också att icke öka statens skuldsättning mer än som är nödvändigt, ty kronans värde står även i viss relation till statens skulder. Det förefaller som om det föreläge en viss brist på konsekvens i handlandet, när man föreslår en så stor ekonomisk transaktion som den här föreliggande. Man säger också, att åtgärden är tekniskt nödvändig, därför att man önskar disponera de enskilda järnvägarnas vagnparker på ett annat sätt, och man låter förstå, att det råder en vagnsbrist, som på så vis skulle fyllas. Jag vågar bestrida, att en sådan uppfattning av läget är riktig. Även om det råder stor vagnsbrist vid statens järnvägar, finnes det intet belägg för att icke de enskilda järnvägarnas vagnparker kunna utnyttjas i den allmänna trafiken. De enskilda järnvägarna ha väl fyllt sin uppgift i det svenska trafiksystemet, och det finnes därför ingen anledning

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*  
att i en tid som den nuvarande, då kapitalmarknaden är så ansträngd, underlåta att utnyttja det enskilda järnvägsväsendet precis som förut i trafikens och därmed också i samhällets tjänst och tillsvidare, i avvaktan på bättre tider. uppskjuta detta fullständiga förstatligande.

Vad reservanterna begära är icke ett upphävande av 1939 års beslut, utan vad vi gått in för är ett understrykande av departementschefens eget uttalande, att takten för denna statsinlösen kan något minskas. Det förslag till skrivelse, som reservanterna förordade i sin kläm, är, som kammarens ärade ledamöter torde finna, så moderat och hovsamt, att ingen anmärkning bör kunna riktas däremot. Vi hemställa, att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden med det fortsatta förstatligandet av de enskilda järnvägarna bör tillsvidare anstå, där så utan olägenhet kan ske. Detta är, synes det mig, ett uttalande, som står i bästa överensstämmelse med tidsläget, sådant det på det ekonomiska området ter sig just nu.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den av mig m. fl. avgivna reservationen.

Häri instämde herr *Holmström*.

Herr *Nilsson, Johan*, i Malmö: Herr talman! Det har redan erinrats om att riksdagen fattade ett principbeslut i detta ärende i fjol, vilket gick ut på att förstatliga de enskilda järnvägarna och få in dem i landets stora gemensamma järnvägsnät. Alla de fördelar, som då angavs skola följa på detta beslut, skall jag inte i dag gå in på. Principfrågan är ju redan avgjord och det skulle bara vara att slösa med kammarens tid, om man på nytt skulle räkna upp alla de starka skäl, som framhöllos i fjol och med vilka man då motiverade riksdagens beslut. Såsom ett allmänt omdöme måste jag emellertid konstatera, att dessa skäl icke ha försvagats under den tid, som förflutit, sedan riksdagen i fjol fattade sitt beslut, utan snarare i hög grad förstärkts. Då så är förhållandet, måste man tydligen från motionärernas sida anse, att några alldeles speciella omständigheter inträffat, eftersom de nu framkommit med yrkande, att man skulle uppskjuta realiserandet av fjolårets riksdagsbeslut.

Motionärerna ha i det avseendet tryckt på en omständighet, som också reservanterna framhållit och som även den föregående talaren var inne på, nämligen de förändrade förhållandena på lånemarknaden. Man anser, att man med tanke på de förändringar, som härvidlag inträtt, inte bör ytterligare störa eller försvåra läget på lånemarknaden genom att realisera fjolårets beslut. Såsom den föregående talaren nämnde är det ju meningen, att järnvägsföretagens aktier skola utbytas mot obligationer, som på grund av den bättre säkerheten bli något mera värda än många av aktierna. Jämsides med aktierna ha emellertid de olika järnvägsföretagen även en hel del bundna lån, vilka skola övertagas av staten. Detta måste enligt mitt sätt att se vara en tämligen smärtlös transaktion, som inte i någon mån kan verka störande på lånemarknaden.

Reservanterna ha haft det synnerligen svårt att leta upp några skäl för sin ståndpunkt, och då man inte kunnat finna på något annat, har man, såsom kammarens ledamöter se, i båda reservationerna anfört ett yttrande, som skulle tyda på en viss tveksamhet från kommunikationsministerns sida. Man hänvisar till departementschefens uttalande i propositionen: »vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke bör betraktas i sådan grad bindande att statsförvärven av enskilda järnvägar icke

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare». Från reservanternas sida har man velat tillmäta eftersatsen i detta uttalande mycket stort värde. När vi i statsutskottet överlade med järnvägsstyrelsens representanter, frågade vi emellertid direkt, om det kunde tänkas, att det fanns några sådana fall, då olägenheterna med ett statsförvärv skulle bli så stora, att man borde avvakta en lämpligare tidpunkt. Man svarade, att man överhuvud taget inte kände till några fall, där man utan olägenhet kunde låta anstå med förstatligandet, men att det i stället överlag skulle uppstå stora olägenheter, ifall man skulle inhibera verkställandet av det beslut, som fattades i fjol. I en P. M., som statsutskottets fjärde avdelning har fått från järnvägsstyrelsen såsom ett utlåtande i anledning av motionerna, behöver man sannerligen inte läsa länge, förrän man finner, att man egentligen på varje punkt skulle ha mycket avsevärda fördelar att vinna genom att fullfölja fjolårets beslut. I denna promemoria polemiserar man från järnvägsstyrelsens sida först med pressen och framhåller, att »vid motiveringen av detta yrkande har man särskilt betonat den radikala ändring, som efter beslutets fattande inträtt å länemarknaden, ävensom den osäkerhet i flera, i detta sammanhang viktiga hänseenden, som karakteriserar den rådande allmänna kris-situationen. Jämväl i övrigt», tillägges det, »har man sökt få fram alla de skäl, vilka ansetts motivera ett uppskov. Däremot har i pressdiskussionen ingen uppmärksamhet ägnats åt omfattningen och arten av de skadeverknin-gar, som skulle följa med ett uppskogsbeslut, vilka verkningar dock måste befaras bli skäligen allvarliga.»

Jag vet alltså inte vad som egentligen skulle återstå av de farhågor, som reservanterna ha framfört gentemot tanken på att järnvägsstyrelsen skulle få till uppgift att omhänderväsa hela det svenska järnvägsnätet. Ett uppskov med förverkligandet av fjolårets beslut skulle däremot säkerligen leda till vissa svårigheter. De enskilda järnvägsföretagen känna alldeles tydligt efter det beslut, som fattades i fjol, i många avseenden stor osäkerhet om hur de skola förfara, och detta har bland annat lett till att järnvägsmaterielen i mycket stor utsträckning försummas. Både efter upplysningar, som jag fått från sakkunnigt håll, och efter egen närmare erfarenhet har jag kommit till den uppfattningen, att det skulle vara oklokt att låta detta osäkerhetstillstånd bestå längre, ty därigenom skulle järnvägsmaterielen ytterligare försämrans. Den rullande materielen bör ju ändå hållas i ett sådant skick, att den kan användas i det järnvägsnät, som finnes över hela landet, och även om den hittills varit i enskild ägo, måste man i nu rådande läge kunna byta och använda vagn-materielen gemensamt på statens och de enskilda järnvägarnas linjer.

Jag skulle gärna ge den siste ärade talaren rätt i att de svenska enskilda järnvägarna ha fyllt sin uppgift. Reservanterna säga också på ett ställe i fråga om de järnvägar, som det nu närmast gäller att inköpa, att de »äro väl skötta företag, om vilka obestriddligen gäller, att de väl fyllt sin uppgift som led i vårt lands kommunikationsväsende». Det är ingen som bestrider den saken, men i det uttalandet har man tidigare lagt in att eftersom de enskilda järnvägarna skötas så bra och bära sig så bra i ekonomiskt avseende, har man ingen anledning att lägga dem under staten. Staten skall väl emellertid inte bara omhändertaga de allra sämsta järnvägarna, utan om staten skall kunna rationalisera järnvägsväsendet och få till stånd den önskade enhetlig-heten, bör staten naturligtvis ta hand om både goda och dåliga järnvägar. Vi kunna således inte säga, att bara därför att en järnväg bär sig, skall den vara undantagen från statsinlösen. Skall staten verkligen vinna, vad man vill nå genom detta enhetligande, måste alla järnvägar i landet så småningom förenas med det stora gemensamma järnvägsnätet.

*'Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

Jag har, herr talman, under dessa omständigheter inte funnit anledning att ge mig in på någon längre debatt om vad som skedde i fjol, ty jag tror, att det läge, vi just nu befinna oss i, mer än något annat bevisar, att det hade varit klokt om detta beslut att förstatliga järnvägarna hade fattats långt tidigare. Detta har nu inte skett, men man bör inte fortsätta att ha det nuvarande osäkerhetstillståndet rådande, utan man bör liksom man gjorde i andra länder inför förra världskriget taga steget fullt ut och förena landets järnvägsnät under en styrelse och en ledning. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Sundberg:** Herr talman! Det finns väl inte många till mogen ålder komna i detta land, som icke förstå, att det nuvarande läget är i högsta grad allvarligt ej blott i utrikespolitiskt, utan även i statsfinansiellt hänseende. Denna insikt har utlöst en folkstämning, som kräver ett starkt försvar till skydd för landets frihet och till värnandet av hem och härd samt också en noggrannare och sorgfälligare prövning än vanligt i fråga om utgifter, som antingen kunna i nuvarande läge helt undvikas eller också uppskjutas till normalare tider.

Hur ha nu statsmakterna ställt sig till dessa, den ansvarskännande allmänhetens berättigade krav?

Beträffande försvaret kan man med största tillfredsställelse konstatera, att sedan uppvaknandet hos de styrande en gång skett, så göres nu allt och underlåtes intet i denna vårt folks livsfråga inom de gränser, som vårt lands storleksordning och resurser medgiva.

Men hur är det på det ekonomiska området? Här kan varken den första eller den andra statsmakten pretendera på något särskilt högt betyg. De alltför obetydliga nedskärningar i budgeten, som vidtagits inför det ekonomiska allvarsläge, som är inom synhåll, giva fog för ett sådant uttalande.

Det är att befara, att det ärende, vilket nu ligger på riksdagens bord angående fortsatt förstatligande av de enskilda järnvägarna, inte kommer att höja betygssättningen. Rättvisligen skall dock erkännas, att departementschefen gjort en lofvärd ansats i rätt riktning, när han i propositionen varnar för att gå alltför brådstörtat tillväga med effektuerandet av det principbeslut, som 1939 års riksdag fattade om ett allmänt förstatligande av det svenska järnvägsnätet. Han framhåller, att detta beslut fattades »under andra statsfinansiella och ekonomiska förhållanden än de nu rådande, vilka kräva större återhållsamhet beträffande sådana statsutgifter, vilka icke äro oundgängligen påkallade», och vidare säger han, att »det avsedda enhetliggörandet av järnvägsväsendet torde knappast vara ett så trängande önskemål, att detsamma ej, därest rådande statsfinansiella läge så betingar, kan bedrivas i ett långsammare tempo än vad statsmakterna förutsatt vid fattande av sitt beslut».

När det emellertid sedan gäller för departementschefen att taga ställning till de aktuella detaljfrågorna i det stora förstatligandekomplexet, ha de betänkligheter, som kunna utläsas ur dessa uttalanden, fått vika inför den argumentering och de önskemål, som framförts bland annat från järnvägsstyrelsens sida, och kanske också på grund av från detta håll redan vidtagna åtgärder. Men tillskyndarna äro många, när det gäller järnvägsförstatligandet. Först i raden anmäler sig, som sagt, järnvägsstyrelsen, som med synnerlig iver arbetar på att slå under sig landets hela järnvägsnät. Sedan ha vi vissa enskilda järnvägar, vilkas ägare gärna önska att fortast möjligt få utbyta osäkra aktier mot säkra statsobligationer. Vidare ha vi intressen från orter, där samfärdsutvecklingen gjort befintliga järnvägar oräntabla och medfört, att banorna kunna räddas från nedläggelse endast om de omhändertagas av staten, som har



*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
inkomster från lyckligare järnvägar att stötta med och i sista hand skattebetalarna att lita till. Sist men inte minst ha vi den stora järnvägspersonalen i enskild tjänst, som önskar att snarast möjligt få del av de högre löner och förbättrade villkor, som staten erbjuder.

Allt detta kan man förstå. Men dessa parters intressen måste vägas mot de intressen av högre rangordning, som anmäla sig från det allmännas, det vill säga statens sida — i detta fall ej liktydigt med statens järnvägars.

När jag nu vill söka bedöma frågan ur allmän synpunkt, ber jag till en början att få understryka vad herr J. B. Johansson anfört här i debatten beträffande själva principfrågan. Vi reserverar inom utskottet avse icke att komma själva principen om järnvägsförstatligandet till livs. Även om vi ha en avvikande uppfattning beträffande de utbasunerade stora fördelarna med järnvägsförstatligandet och till exempel anse, att det skulle vara till det helas gagn, om man läte vissa större, väl skötta järnvägar få vara kvar i enskild ägo, varigenom en nyttig jämförelse kunde göras vid bedömandet av statens järnvägars skötsel i tekniskt och administrativt hänseende, så böja vi oss lojalt för 1939 års riksdagsbeslut i denna fråga. Vår inställning till problemet inriktar sig endast på ett *uppskov* med hänsyn till att den närvarande tiden icke kan anses lämplig att igångsätta den stora kapitalslukande apparat, som järnvägsförstatligandet innebär. För att komma ifrån dessa svårigheter med kapitalanskaffningen har man visserligen hittat på utvägen att betala med obligationer, förfallande till inlösen först tio år efter verktäligt köp av en järnväg. Därmed äro — så söker man intala sig själv — alla svårigheter övervunna och alla argument undanslagna, som kunna anföras mot ett förstatligande även under nu rådande förhållanden. Man litar tydligen blint på att goda tider snart åter skola stunda med samma ständigt stegrade inkomstström, som man vant sig vid nu under en följd av år. Optimism är en god sak, ja, en gudagåva, men den är väl ändå alltför ljusblå och alltför sorglös, när den tar sig sådana uttryck, som i det föreliggande förslaget från utskottsmajoriteten, vilken anser sig kunna göra det uttalandet, att det nuvarande kritiska läget motiverar, att järnvägsförstatligandet till och med *sker i hastigare tempo*, än vad som förut-sattes under den lugna högkonjunktursperiod, som rådde vid tiden för principfrågans avgörande. Med frejdigt mod nonchalerar man de svårigheter, som komma att uppstå, när järnvägsobligationerna i sinom tid skola inlösas och när alla de lån skola betalas, som staten nu måste ikläda sig för utbyggandet av vårt förut försummade försvar. Vi må betänka, att vi sedan krigets början nödgats lägga ut efter våra förhållanden gigantiska belopp för vårt försvar och att vi varje månad måste fortsätta därmed, tills fredliga förhållanden inträda. Men ännu skönja vi inte ens synranden av denna fredens dag. Och bli vi därtill själva indragna i kriget, komma ytterligare jättesummor att krävas av vårt folk. Statskloketen, försiktigheten och ansvarskänslan bör därför bjuda Sveriges riksdag att i detta läge gå försiktigt fram och inte engagera staten för andra än oundgängligen nödvändiga utgifter. Hit hör inte att i dessa tider besluta om köp av järnvägar för över 300 miljoner kronor. Och det gäller inte bara dessa 300 miljoner, utan många 10-tals miljoner därtill — hur många vet ingen. Sedan dessa enskilda järnvägar förstatligats, gäller det nämligen att sätta dem i det skick och den standard, som ägnar och anstår statens järnvägar och varförutan de inte anses kunna fullt utnyttjas i järnvägsstyrelsens regi. Vad blir följden, om denna restaurering helt eller delvis skall forceras inom den närmaste tiden? Jo, då inträffar för det första, att kostnaderna skulle bli avsevärda, kanske mångdubbelt högre i en kristid än under normala förhållanden. För det andra skulle folk dras från nyttigare och för det omedelbara försörjningsbehovets täckande mera nödvändiga uppgifter. För

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
 det tredje skulle någon omedelbar nytta i stort ej kunna konstateras vid en sådan forcering vare sig för vårt försvar eller för vår folkhushållning, ty arbeten av denna omfattning kunna icke tänkas bli slutförda, förrän fredsförhållanden åter inträtt. Skulle dock i visst eller vissa fall en sådan nytta verkligen kunna påvisas, mena reservanterna, att förstатligandets i sådana undantagsfall kan och bör ha sin gång även i nuvarande kritiska läge. Reservationens formulering avser att göra detta möjligt.

Naturligtvis finnas skäl, som föranlett utskottsmajoritetens ställningstagande till frågan. Dessa böttna huvudsakligen i de svårigheter, som uppstått beträffande den i landet förefintliga rullande materielens rationella utnyttjande under de senaste månadernas kris. Nu är härvid först att märka, att det helt naturligt är så, att vissa pulsådor i järnvägsnätet bli överbelastade vid sådana exceptionella förhållanden, som när hela Finlandstrafiken ett tu tre dirigeras över de svenska järnvägarna, och likaså när gods till Östersjöhamnar plötsligt avlastas i västkusthamnar för att järnvägsledes föras till sina bestämmelseorter österut. Att även den för dessa banor avsedda rullande materiel under sådana förhållanden blir otillräcklig, ligger i öppen dag. Det måste ta en viss tid, innan en utjämning sker, och detta oavsett om järnvägsnätet är i en hand eller på flera händer. Att det i senare fallet blir mera svåradministrerbar, är obestriddigt, men för att utjämna dessa på förhand förutsedda svårigheter och effektivisera en rationell vagnfördelning har staten redan vidtagit åtgärder och upprättat ett särskilt organ, statens transportkommission. Sedan denna hunnit komma i gång, fungerar nu enligt uppgift vagnfördelningsapparaten tillfredsställande. Anledning saknas därför enligt mitt förmenande även ur denna synpunkt att realisera järnvägsförstatligandet under nuvarande svåra penningtider.

På grund av de uttalanden, jag nu gjort, väntar måhända kammaren ett avslagsyrkande på de aktuella järnvägsinköpen från min sida. Att så inte sker, beror på tre skäl. Det ena är, att förhandlingarna om köpen avancerat så långt, att de rimligen inte kunna eller böra av riksdagen underkännas. Det andra skälet baserar sig på att reservanterna genom sin toleranta inställning till de aktuella inlösningsfrågorna vilja visa, att de icke avse att, som man vid utskottsbehandlingen uttryckte det, torpedera järnvägsförstatligandets. Det tredje slutligen böttnar i en svag, men dock förhoppning, att reservanternas ställningstagande, som i själva verket sammanfaller med departementschefens, skall föranleda riksdagen att ansluta sig till deras reservation och alltså uttala, »att vid nu inträdda förhållanden med det fortsatta förstатligandet av de enskilda järnvägarna bör tillsvidare anstå, där så utan olägenhet kan ske, samt att i de fall, då statsinlösen sker, största återhållsamhet bör iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om ytterligare kapitalinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande».

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka bifall till den av herr J. B. Johanson med flera avgivna reservationen i denna fråga.

**Herr förste vice talmannen:** Herr talman! De skäl, som i fjol föranledde riksdagen att fatta sitt beslut om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande, framträda i dagens läge med så mycket större styrka. Den minskade tillgången på bensin med därav följande begränsning av automobiltrafiken medför ökade krav på järnvägarna. För att dessa skola kunna fylla de krav, som nu ställas på dem såväl i fråga om försvarsberedskapens som livsmedelsförsörjningens och den allmänna samfärdselns tillgodoseende, är det nödvändigt, att de utnyttjas på bästa sätt och att driften rationaliseras, och detta sker bäst genom att järnvägsväsendet i landet enhetliggöres i det att staten

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
övertar driften av de enskilda järnvägarna. Detta steg har man under tider av svåra påfrestningar redan nödgats taga i andra länder. Så var till exempel förhållandet under världskriget 1914 i England och en del andra stater. Efter världskrigets slut överlämnades visserligen järnvägarna i England till enskilda företag, men sedan kriget nu brutit ut på nytt, har man ånyo låtit staten övertaga ledningen och driften av järnvägsväsendet. Läget är nog inte så skiljaktigt för vårt lands vidkommande. Det föreligger alltså starka skäl för att statens övertagande av de enskilda järnvägarna fortsattes och inte tvärtom, som man här velat göra gällande.

Nu har man emellertid inte här gått så långt, att man föreslagit en forcering av järnvägsinlösningen, utan regeringen har endast fullföljt vad riksdagen beslöt i fjol, och man har tänkt sig, att förstatligandet även i fortsättningen skall fortgå i ungefär samma tempo som hittills. När man emellertid tidigare här i debatten velat anföra ett uttalande av departementschefen såsom stöd för tanken, att man nu borde gå långsammare fram, vill jag hänvisa till ett annat yttrande av departementschefen, i vilket han säger, att »splittringen av järnvägsnätet på ett stort antal ägar- och förvaltningsenheter är ägnad att medföra betydande olägenheter, är sedan länge allmänligen erkänt». Riksgäldsfullmäktige göra ungefär samma uttalande, då man från deras sida framhåller, att det »av 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore så betydelsefullt för landet och dess transportväsen, att det måste anses vara av stor vikt, att riksdagens berörda beslut även under de nu förevarande förhållandena genomfördes med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunde göra möjliga».

Transportkommissionen, från vilken representanter voro närvarande vid utskottets behandling av denna fråga, har uttalat sig i samma riktning. På en förfrågan, huruvida det ur det allmännas synpunkter medförde olägenheter, att järnvägarna voro splittrade på olika driftsenheter, svarade representanterna för transportkommissionen, att sådana olägenheter förekommo genomgående. När man då ställde den frågan till dem, om det kunde anses, att det i något fall icke förekom några sådana olägenheter, svarade de, såsom redan förut har påpekats här i debatten av herr Johan Nilsson i Malmö, att man inte kunde hänvisa till något enda sådant fall.

Det föreligger alltså, såvitt jag förstår, alla skäl för att förstatligandet fortsattes. Jag kan för min del inte ur herr statsrådets uttalande utläsa något annat, än att han velat säga, att man möjligen i något fall kunde gå fram i långsammare tempo, därest detta ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigt. I ett sådant fall har man naturligtvis inga invändningar att göra mot att förstatligandet sker långsammare. Om herr statsrådet i något fall skulle framlägga skäl för att man kanske bör gå långsammare fram och dröja något med förstatligandet, är jag förvissad om att riksdagen inte kommer att säga: »Nej, vi skola forcera.» Med den kännedom jag äger om herr statsrådet är jag övertygad om att han i varje särskilt fall kommer att sakligt pröva de föreliggande omständigheterna och, endast när starka skäl kunna anföras för att man bör gå långsammare fram, göra en sådan framställning. För närvarande tyder emellertid allt på att man inte bör gå långsammare fram, utan att det tvärtom skulle ha varit till fördel, om detta enhetliggörande av järnvägsväsendet redan hade varit verkställt.

Såsom ett tungt vägande skäl mot ett förstatligande av de enskilda järnvägarna hänvisar man nu till de ekonomiska förhållandena och pekar på att en inlösen av banorna beräknas komma att kosta 330 miljoner kronor. Jag vill dock framhålla, att det här inte är fråga om några nya företag, som skola sättas i gång, och det blir heller inte något nytt kapital, som skall investeras,

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

utan det är endast fråga om en överflyttning av det kapital, som redan en gång är nedlagt i järnvägsföretagen. En sådan överflyttning av kapitalet inverkar ju inte på penningmarknaden på samma sätt, som om det vore fråga om nya investeringar. Man har dessutom tänkt sig att denna överflyttning till en del skall kunna ordnas på det sättet, att 180 miljoner kronor av de 330 miljonerna — alltså väsentligt över hälften av hela inlösningsbeloppet — som utgöres av bundna lån, skall ligga kvar i sin nuvarande placering mot att betalningsansvaret överflyttas på staten. Den delen av inlösningssumman skulle alltså inte kunna medföra några rubbningar på kapitalmarknaden, utan det skulle endast vara fråga om det återstående beloppet, 150 miljoner kronor. Både herr statsrådet och utskottet ha emellertid framhållit, att detta belopp skall likvideras på så sätt, att man utfärdar statsobligationer, som förfalla till betalning först om tio år, varigenom ju inte heller täckandet av detta belopp skulle nämnvärt inverka på landets kapitalmarknad. Även om man vill göra gällande, att kapitalmarknaden nu kanske kan sägas vara i viss mån ansträngd, så skall ju inte inlösen av samtliga järnvägar ske i år, utan inlösningsplanerna skall fördelas på en tidrymd av fem år. Detta belopp på 150 miljoner kronor behöver alltså inte anskaffas under de närmast liggande åren, utan bara en del av beloppet, och om man, såsom här är förutsatt, fullföljer de inlösningsplaner, som äro uppgjorda, skulle dessa 150 miljoner kronor således inte behöva upplånas förrän efter hand som inlösen ägt rum. Hur kapitalmarknaden kommer att se ut vid den tidpunkt, då kapitalet behöver upplånas, är ju mycket svårt att säga. Man kan helt enkelt inte förutsäga, hur förhållandena på kapitalmarknaden då komma att gestalta sig.

I jämförelse med de summor, som nu nedläggas på de åtgärder, som vidtagas för stärkande av vår försvarsberedskap, är ju detta ett litet belopp. Det, som här föreslås, tjänar dock samma ändamål som andra åtgärder för stärkande av vår försvarsberedskap, ty vad betyder inte kommunikationsväsendet, då det gäller att tillgodose försvarsberedskapen? När järnvägarna nu, sedan biltrafiken så mycket måst inskränkas, fått övertaga en allt större andel av den allmänna trafiken, ha de även ur försvarsberedskapssynpunkt fått en ännu större betydelse än tidigare. Det är emellertid inte denna sida av saken, som debatten i dag gäller, men eftersom man här i någon mån gått in på en allmän principdiskussion i denna fråga, har jag icke kunnat neka mig att säga några ord även om denna sida av saken. Det nu föreliggande förslaget avser ju endast inköp av några få järnvägar i södra och västra Sverige, och jag ber, herr talman, att beträffande det nu föredragna utlåtandet få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Andersson**: Herr talman! Såväl i utskottsutlåtandet som här i debatten ha meningsskiljaktigheter yppats rörande den takt, i vilken förstatligandet av de enskilda järnvägarna i fortsättningen borde bedrivas. Utskottsmajoriteten anser, att programmet bör realiseras i det tempo, som förutsattes, då beslutet i ärendet fattades vid förra årets riksdag. Herr J. B. Johansson och hans medreservanter göra ett uttalande, som väl får tolkas så, att de anse, att ingenting ytterligare borde göras, utan att det hela skulle stoppas upp. Herr Nilsson i Landeryd återigen anser, att tidsförhållandena ha ändrats i sådan mån, att man icke kan fullfölja programmet, såsom det var tänkt i fjol, men att man i varje fall har anledning att fortsätta på den inslagna vägen.

För min del har jag funnit det självklart, att det beslut, som vid förra årets riksdag fattades rörande förstatligande av enskilda järnvägar, bör fullföljas. Men naturligtvis kunna omständigheter tillkomma, som göra det omöj-

*'Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

ligt att bedriva saken i det tempo, som då förutsattes. Jag behöver inte närmare ingå på vilka dessa eventualiteter äro. Det uttalande, som gjorts i propositionen, avser just att fästa uppmärksamheten på att det kan hända, att det inte går att inom den förutsatta tidrymden av fem år realisera hela programmet för förstatligandet. Jag vill nu tolka utskottsuttalandet så, att det inte direkt strider mot denna min uppfattning, utan att den möjligheten alldeles självklart måste hållas öppen, att järnvägarna förstatligas i en något långsammare takt än den, som från början beräknades. En annan ståndpunkt finner jag liksom några andra talare här alldeles orimlig.

Jag vill för övrigt påpeka, att det aldrig uppgjorts — i varje fall icke framlagts — någon tidtabell, efter vilken förstatligandet skulle äga rum. Man har inte från början bestämt sig för att under det och det året övertaga de och de banorna, utan man har låtit avgörandena bli beroende av ett bedömande av ändamålsenligheten i varje särskilt fall. Efter den principen har man hittills handlat. Det är många, som anse, att de järnvägsföretag, som nu äro, om jag så får säga, angripna, utvalts på en slump, men det är naturligtvis inte förhållandet, utan det har i de olika fallen funnits bestämda skäl, vilka emellertid ha varit av olika natur.

Jag vill begagna tillfället att meddela, vilka åtgärder som vidtagits i detta ärende utöver de transaktioner, som omhandlas i de nu framlagda propositionerna.

Inom järnvägsstyrelsen ha vidtagits förberedande åtgärder beträffande ytterligare ett antal enskilda järnvägar, och i fråga om vissa av dessa järnvägar ha också underhandlingar inletts med respektive ägare. Liksom beträffande de i år till förstatligande föreslagna banorna rör det sig också i fortsättningen företrädesvis om grupper av banor, som i trafikhänseende ha ett visst sammanhang med varandra och med av staten redan ägda järnvägar. En av dessa bangrupper är de bandelar, som utgöra fortsättning på Göteborg—Borås—Alvesta järnväg, nämligen i första hand linjen mellan Karlskrona och Alvesta samt de med denna sammanhörande smalspåriga Växjö—Åseda—Hultsfred, Växjö—Tingsryd och Östra Värends järnvägar. Beträffande dessa bandelar ha förberedelserna fortskridit så långt, att praktiskt taget endast överenskommelse om själva köpeskillingen återstår.

Ett annat järnvägskomplex, beträffande vilket undersökningar angående en eventuell statsinlösen påbörjats, är Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg med de av denna trafikerade bilinjerna. Vidare kunna nämnas Stockholm—Nynäs järnväg samt banan mellan Malmö och Simrishamn och linjen Malmö—Trelleborg—Rydsgård. Den sistnämnda järnvägens statsförvärv aktualiserades i samband med förberedelserna för anläggandet av den s. k. Falsterbokanalen, men förhandlingarna med järnvägsbolaget ha strandat, därför att skillnaden mellan det belopp, som ägarna begärde, och det, som järnvägsstyrelsen ansåg skäligt, var alltför stor. Vidare framgår av propositionen beträffande de statliga järnvägsbolagen, att vissa förberedelser vidtagits beträffande Kalmar—Torsås och Ljungbyholm—Karlskrona järnvägar.

Det sammanlagda värdet av de sålunda förberedelsevis undersökta järnvägarna belöper sig till 40—50 miljoner kronor, en summa som representerar ungefär det dubbla värdet av de banor, som omfattas av de i år framlagda propositionerna. Det finns alltså ett ganska omfattande program att genomföra, därest det befinnes ändamålsenligt och lämpligt att inför 1941 års riksdag återkomma med förslag om fortsatt statsinlösen.

Under debatten här har de enskilda järnvägarnas standard upprepade gånger förts på tal, och det har anförts jämväl i utskottsutlåtandet, att denna standard är så låg, d. v. s. materielen så bristfällig, att däri ligger ett visst

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
hinder för järnvägstrafikens rationella bedrivande. Jag vill ingalunda bestrida, att så kan vara förhållandet åtminstone i fråga om vissa banor. Till en del beror detta på ekonomisk oförmåga hos företaget. I något fall kanske man avvaktar en väntad statsinlösen och därför inte vill investera något nytt kapital i förbättringar av materielen. Men jag vill också säga, att i många fall motsvarar denna låga standard trafikbehovet. Farhågorna för att en modernisering och rationalisering av dessa enklare banor, när de komma i statens ägo, skulle drivas för långt ha också uppmärksamrats, och i propositionen har gjorts ett bestämt uttalande av den innebörden, att även om staten nu förvärvar de enskilda järnvägarna, får det icke innebära, att järnvägarnas fasta anläggningar och rullande materiel bringas upp till samma standard som den, som förefinnes vid statsbanorna. Det skulle ju inte vara någon ekonomisk reson i ett sådant sätt att gå till väga, och såvitt på mig ankommer, skall det tillses, att så inte kommer att ske, utan att de rationaliserings- och moderniseringsåtgärder, som vidtagas vid de enskilda järnvägar, som nu förstatligas, komma att lämpa sig efter det föreliggande trafikbehovet i varje särskilt fall.

**Herr Velander:** Jag har, herr talman, närmast begärt ordet i egenskap av motionär. Jag vill till en början understryka, att den debatt, som här föres, icke har någonting att göra med det principiella spörsmålet, huruvida ett statsförvärv av de enskilda järnvägarna överhuvud taget bör ifrågakomma eller icke. Det spörsmålet är på grund av riksdagens fjolårsbeslut icke längre aktuellt. Det ges dock säkerligen många, som i likhet med mig alltjämt våga hysa den meningen, att fjolårsbeslutet om de enskilda järnvägarnas förstatligande hade bort begränsas till vad som ur synpunkten av en sund rationalisering av det svenska järnvägsnätet vore oundgängligen nödvändigt. Men detta är en sak. En annan sak är, att fjolårets principbeslut såsom en gång behörigen fattat icke gärna kan komma att upprivas. Detta beslut förutsatte emellertid, att genomförandet av förstatligandet skulle bli beroende av fortsatta utredningar och förslag beträffande varje järnväg för sig och att därvid såväl ekonomiska synpunkter som ock andra på frågans avgörande inverkan omständigheter skulle bli föremål för särskild prövning.

Med denna utgångspunkt vill jag säga, att, såvitt jag förstår, motionen nr 65 i denna kammare, framburen av mig, måste anses falla inom ramen för fjolårsbeslutet. Den gör det i varje fall reellt. Under vilka förutsättningar fattades nämligen detta beslut? I sådant hänseende lämnar statsutskottets då avgivna utlåtande besked. Det heter där bland annat: »Statsfinansiellt sett är tidpunkten för planens — om förstatligandet — genomförande såtillvida fördelaktig, som de härmed förknippade finansieringsåtgärderna synas — åtminstone efter den senaste tidens låga ränteläge att döma — kunna försiggå under gynnsamma förhållanden.» Detta var alltså ett av skälen och för mången kanske ett av de starka skälen för principbeslutets fattande. Vem av statsutskottets ledamöter är det, som alltjämt anser sig kunna falla tillbaka på detta skäl? Sannolikt ingen. Men eftersom så är förhållandet, hade man väl kunnat förvänta, att statsutskotts majoriteten från i fjol nu hade blivit en smula betänksam. Motsatsen är emellertid fallet. Vad som i fjol ur statsfinansiell synpunkt utgjorde ett viktigt skäl för det då fattade beslutet har nu enligt denna majoritet förlorat allt värde. Utskottet anför sålunda, att nuvarande kritiska läge — utskottet bortser väl då icke från de ekonomiska svårigheterna — kan sägas utgöra en anledning att påskynda inlösningsåtgärderna. Och så tillägger utskottet: »Den starka förändring i det allmänna tidsläget, som tvivelsutan sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
uppskov att densamma i stället kommer järnvägsnätens förening i statens hand att framstå som än mer angelägen.»

Ja, det är ganska underliga slutsatser!

Herr Johan Nilsson i Malmö kom också fram till att skälen för fjolårsbeslutet icke hade försvagats utan förstärkts. Det förefaller dock, som om det skulle krävas ett ganska stort mod för att göra gällande någonting sådant. Han återopade, såvitt jag förstod honom rätt, i det sammanhanget endast de skäl, som föresvävat utskottsmajoriteten. Han talade om angelägenheten av en utjämning av godsvagnsparken, och han hänvisade, liksom någon annan talare förut gjort, till att exempelvis i England staten vid utbrottet av det förra världskriget och även vid utbrottet av det nu pågående storkriget övertagit ledningen av järnvägarna. Det ligger väl så till, att, om det vid visst tillfälle framstår såsom en tvingande nödvändighet att åstadkomma den avsedda utjämningen av godsvagnsparken, det allmänna icke saknar befogenheter att genomföra en sådan vilket ögonblick som helst. Och vad beträffar Englands tillvägagångssätt vid utbrottet av det förra världskriget och vid utbrottet av det nu pågående storkriget frågar jag, om det är någon, som hyser den minsta tvekan om vad som i sådant hänseende skulle komma att inträffa hos oss, därest vi råkade i krig.

Utskottet resonerar i skilda sammanhang, som om det skulle hysa den största förskräckelse för kommunikationsministerns i den kungl. propositionen framförda mera realitetsbetonade synpunkter, synpunkter som kommunikationsministern, såvitt jag förstått, i den här pågående diskussionen understrukt. Han drar nämligen helt andra slutsatser med utgångspunkt från de starkt förändrade statsfinansiella och ekonomiska förhållandena än utskottet. Han understryker sålunda, att enhetliggörandet av järnvägsväsendet icke kan vara ett så trängande önskemål, att det icke kan bedrivas i ett långsammare tempo än tidigare förutsatts, därest förhållandena skulle påkalla någonting sådant. I det sammanhanget begagnar sig statsrådet av orden »ändamålsenligt» och »lämpligt»; och jag utgår ifrån att han, när det gäller att fullfölja eller taga ståndpunkt vid de underhandlingar, som enligt hans uppgifter nu pågå rörande ytterligare ett antal järnvägar, kommer att beakta, vad som i nuvarande läge kan anses ändamålsenligt och lämpligt.

Det snabbast möjliga genomförande av fjolårsbeslutet, det är nu utskottsmajoritetens linje! Det är med verklig förvåning man nödgas konstatera, att denna majoritet knappast tager intryck ens av sina egna synpunkter. Utskottsmajoriteten anför sålunda, för att begagna dess egna ord: »Det bör visserligen ej förbises att tidsförhållandena göra all ekonomisk planläggning vanskelig lika litet som att ifrågavarande järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende.» Jag skulle härtill vilja säga, att, om tidsförhållandena äro sådana, att de göra all ekonomisk planläggning vanskelig, och det ostridigt förhåller sig så, att fjolårsbeslutets fullföljande måste betraktas såsom rätt vittutseende, då hade konsekvensen bort bli en något större försiktighet å utskottsmajoritetens sida än vad som nu blivit fallet.

Vi befinna oss dock i ett läge — det har sagts förut i olika ordalag — där både skatter och lånemöjligheter måste till det allra yttersta tagas i anspråk för ofrånkomliga och trängande utgifter. Från vitt skilda håll framföras de starkaste bekymmer med avseende å vår penningpolitik och utsikterna att bevara den svenska kronans köpkraft. Riksbanksfullmäktige ha exempelvis i ett mera uppmärksammat sammanhang nyligen betonat, att stat och kommun måste inskränka sina behov till det allra yttersta och att detta gäller icke minst i fråga om kapitalbudgeten. Man kan fråga sig, hur det svenska folket skall uppfatta dylika maningar mot bakgrunden av den frimodighet, som kän-

*'Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
 netecknar utskottsmajoriteten. Vi glida ju med all sannolikhet hän mot genomgripande konjunkturförändringar, mot omkastningar i vårt handelsutbyte med utlandet och mot en omläggning på betydande avsnitt av vår produktion. Ligger det då icke nära till hands att antaga, att förhållandena kunna komma att utveckla sig så, att det allmännas ökade investeringar och risker i järnvägsväsendet kunna komma att få helt andra följder än som nu föresväva utskottsmajoriteten? Det förefaller åtminstone, som om man icke kan bortse ifrån dylika möjligheter.

Här har åberopats en järnvägsstyrelsens promemoria, vars innehåll skulle väga så tungt vid diskussionen av hithörande spörsmål. Jag kan icke yttra mig om värdet av denna promemoria, den är obekant för mig, men jag skulle kunna tänka mig möjligheten av att densamma uppbäres av en personlig uppfattning, och då bör det väl icke vara uteslutet för andra att med utgångspunkt från de premisser, som de finna vara relevanta, söka komma fram till en egen ståndpunkt.

Herr talman! Av vad jag här anfört framgår, att jag ansluter mig till den tankegång, som uppbär den av herr J. B. Johansson m. fl. avgivna reservationen, och denna tankegång är ju den, kan man säga, att det i närvarande läge gäller att skynda långsamt. Jag ber därför även jag att få yrka bifall till sagda reservation.

**Herr Nilsson, Bernhard:** Herr talman! När jag hört på talesmännen för utskottsmajoriteten och för herr J. B. Johanssons reservation, har jag fått det intrycket, att man så småningom inriktar sig på att ansluta sig till min reservation. Denna sammanfaller närmast med Kungl. Maj:ts förslag. Klämman innebär ju detsamma som Kungl. Maj:t och utskottsmajoriteten föreslå. Jag anser nämligen — och den uppfattningen har jag fått i förstatligandekommittén — att det är av utomordentligt stor betydelse, att de enskilda järnvägarna överföras till staten så fort som detta överhuvud taget är möjligt. Det medför så stora ekonomiska fördelar för det allmänna, för vårt näringsliv o. s. v., att jag för min del inte hyser någon tvekan om lämpligheten av att förstatligandet genomföres så fort som möjligt.

Jag vill nu endast taga upp en enda fråga, som herr J. B. Johansson nyss berörde, nämligen frågan om distributionen av vagnparken de enskilda järnvägarna och statens järnvägar emellan.

Det är ju på det sättet, att det inom de enskilda järnvägarna finns en mängd godsvagnar av sådan beskaffenhet, att de inte få användas i samtrafik. De äro inte så konstruerade, att man vågar låta dem ingå i de snabbgående godstågen, och följden är, att området för deras utnyttjande är begränsat till vissa mindre banor. Numera övergår man inom de enskilda järnvägarna vid nybeställningar, i den mån det är möjligt, till sådana vagnstyper som få användas i mera snabbgående tåg. Men det tar naturligtvis sin tid, innan sådana nyanskaffningar bli genomförda, och det är uppenbart, att det vore en fördel, om staten nu toge hand om denna angelägenhet och såvitt möjligt införde enhetliga vagnstyper för att därigenom samordna driften inom hela vårt järnvägsväsende. Jag anser alltså för min del, att så stora trafiktekniska fördelar kunna vinnas genom ett enhetliggörande snarast möjligt av vårt järnvägsväsende, att jag ansluter mig till utskottsmajoritetens linje beträffande ett uttalande i den riktningen.

Men det är uppenbart, att även sådana stora fördelar av statsförvärven måste vägas mot möjligheterna att genomföra dem under en sådan tid som den vi nu gå till mötes. Den ekonomiska situation, som nu har uppkommit, skall säkerligen under alla förhållanden verka tyngande på statens finanser under



*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
ett flertal år framåt. Och när man har försökt att litet grand tänka sig in i hur det skall bli möjligt för staten och för den enskilde, för kommuner och andra att gå igenom dessa svårigheter, så har det stått klart — även om man gärna önskat, att ett förstatligande skedde i hastig takt — att en sådan situation kan uppkomma, att detta förstatligande inte blir genomförbart utan att göra våld på våra möjligheter att finansiera de nödvändiga statliga utgifterna.

Det är den tanken, som ligger bakom huvudreservationens uttalande på den punkten, liksom den också ligger till grund för min reservation. Jag tror, att det är så pass mycket sunt förnuft i denna tanke, att man måste ta hänsyn till den, hur ivrig anhängare man än är av tanken på ett förstatligande av de enskilda järnvägarna.

Jag ber därför att få yrka bifall till den av mig avgivna reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Ekströmer, Elon Andersson, Elof Andersson, Sam Larsson* och *Albertsson*.

**Herr Hagström:** Herr talman! Man måste nog säga, att statsutskottets föreliggande utlåtande — tyvärr skulle jag vilja säga — ändå är ägnat att tillfredsställa flera olika intressegrupper och åsiktsriktningar. Den ene kan tillhöra en grupp, som principiellt har den åsikten, att statsdrift är att föredraga framför enskild drift, och som ur denna synpunkt finner förstatligandet önskvärt. Den andre kan ha ekonomiskt betonade intressen och bevekelsegrunder, och den tredje kanske tillhör en personalgrupp, som väntar sig få fördelar av förstatligandet. Dessa äro alla helt naturligt eniga om att utskottets förslag är välbetänkt och bra.

Men frågan är, om förslaget också kan anses tillfredsställa statens intressen. På den punkten måste jag ställa mig ganska tveksam. Det är möjligt, att det under normala förhållanden skulle vara fördelaktigt för staten att inlösa dessa järnvägar. Men att nu, då statsfinanserna redan äro så ansträngda som fallet är, forcera fram denna fråga måste ekonomiskt sett vara mycket betänkligt. Tidpunkten måste anses vara så illa vald som möjligt. Staten kan i dessa tider få mycket stora svårigheter, då det gäller den stora upplåning, som är erforderlig för försvarets finansiering. Då kan det inte vara välbetänkt att ytterligare anstränga statsfinanserna för ändamål, som mycket väl kunna uppskjutas tills normalare tider inträda.

Visserligen föreslås det, att inlösningsen skulle finansieras dels genom övertagande av bundna lån och dels genom utgivande av långfristiga statsobligationer, men huru man än förklarar och försvarar åtgärden, så kommer man ändå inte ifrån, att ofördelaktiga verkningar kunna komma till synes beträffande den redan förut ansträngda kapitalmarknaden. Det skulle rent av kunna inträffa, att de så kallade guldkantade papperen komme att falla i kurs, om man alltför lättvindigt och i alltför stora mängder släpper ut nya obligationer.

Statsutskottet söker påvisa, att just den nuvarande krissituationen starkast motiverar, att åtgärden kommer till stånd. Men nog är det väl ändå ganska svårt att kunna tillägna sig denna uppfattning och att kunna vara med på de tankegångar, som statsutskottet här ger uttryck åt. I stället förefaller det nog, som om lugna och fredliga förhållanden vore att föredraga, då det gäller att iståndsätta och organisatoriskt inränga de enskilda järnvägarna i statsbanenätet.

Nu är man i viss mån bunden av beslut, som fattades av föregående års riksdag. Jag skulle visserligen helst vara böjd för att yrka rent avslag på

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
både statsutskottets utlåtande och den kungl. propositionen, men då jag anser, att det är ringa utsikter att vinna bifall för ett sådant yrkande, ber jag i stället, herr talman, att få yrka bifall till den av herr J. B. Johansson m. fl. avgivna reservationen.

**Herr Holmström:** Herr talman! Jag har redan instämt i herr J. B. Johanssons anförande, och jag har genom att underteckna herr Velanders motion visat min anslutning till de synpunkter, som han nyss har framfört i debatten. Då jag nu begärt ordet är det närmast med anledning av det anförande, som herr förste vice talmannen höll.

Först skulle jag emellertid vilja rikta mig till herr Johan Nilsson i Malmö, som framhöll, att det var en fara i uppskov med denna — jag nämner saken vid dess rätta namn — socialiseringsåtgärd. Han framhöll, att de enskilda järnvägarna inför hotet om förstatligande leva i ett ovisshetsstillstånd, och att de därför inte äro benägna att lägga ned kapital på förbättringar, på underhåll och nyanskaffning av materiel o. s. v. Jag kan inte förstå, att det behöver finnas en sådan rädsla hos de enskilda järnvägarna för att lägga ned kapital på underhållet. Järnvägarna skola ju inlösas efter en värdering, och när förhandlingarna med järnvägarna komma till stånd, lär man väl få lov att ta hänsyn till det skick, de enskilda järnvägarna vid det tillfället befinna sig i. De enskilda järnvägarna böra alltså ha klart för sig, att det ingalunda är bortkastade pengar, som användas för underhållet.

Jag känner till ett ganska stort enskilt järnvägsföretag, som långt ifrån har dragit sig för att alltjämt investera kapital i rörelsen. Strax efter krigsutbrottet i höstas lyckades det för den enskilda järnväg, som jag här syftar på, att i ett annat land inköpa ett stort parti järnvägsvagnar, avsedda att på en oceanångare gå till ett främmande land, vilket emellertid på grund av krigsutbrottet blev omöjligt. Detta inköp tjänade naturligtvis den enskilda järnvägen, men det tjänade också hela landet. Jag vill således göra gällande, att det argument, som herr Johan Nilsson i Malmö här har anfört, inte kan tillmätas betydelse.

Herr förste vice talmannen sade, att skälen nu med så mycket större styrka tala för att i ett hastigare tempo förstatliga de enskilda järnvägarna. Herr förste vice talmannen pekade på bensinbristen och ansåg, att det nu var nödvändigt att utnyttja järnvägarna på bästa sätt. Ja, men tror då herr förste vice talmannen, att de enskilda järnvägarna inte ha intresse av att utnyttja driften på bästa sätt? Det måste väl vara ett intresse för dessa enskilda företag att utnyttja sina järnvägar till det yttersta. De vilja också gärna vara med om samtrafik och genomgångstrafik i samarbete med statens järnvägar i den mån som statens järnvägar äro benägna att ordna sådan.

Så framhöll herr förste vice talmannen såsom ett, såvitt jag förstod, för honom mycket starkt vägande skäl att genomföra förstatligandet, att järnvägarna nu tjäna försvarsberedskapen; vi offra så mycket pengar på försvarsberedskapen, att vi också kunna offra de här pengarna på de enskilda järnvägarna, eftersom de tjäna försvarsberedskapen, menade herr förste vice talmannen. Men såsom jag nyss sade, utnyttja de enskilda järnvägarna trafiken på sina banor så långt de kunna. Ingen enskild järnväg har, skulle jag tro, svikit sin koncessionsenliga plikt att i samtrafik med statens järnvägar eller i helt enskild trafik utföra transporter för försvaret. Det skulle vara av intresse att höra, om det har klickat på något håll i det hänseendet. Vi kunna vid bibehållande av de enskilda järnvägarna vara lugna för att också de till det yttersta skola tjäna försvarsberedskapen.

Det var särskilt dessa synpunkter, som jag ville framföra i debatten. Se-

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

dan måste man verkligen förvåna sig över att statsutskottet kan tillstyrka dessa väldiga utgifter. Statsutskottet har tidigare under riksdagen behandlat den ena huvudtiteln efter den andra och har därvid erfarit, att departementscheferna gjort väsentliga nedskärningar på anslag för olika ändamål, trots att de ansetts vara synnerligen väl behövliga. Besparingar ha måst göras, och jag förmodar, att statsutskottets hela arbete har gått just i sparsamhetens tecken. Men nu är man beredd att offra en mycket stor summa för detta enligt min mening icke alls nödvändiga ändamål.

Det är meningen, att vi skola betala med statsobligationer, förfallande om tio år. Men — som här redan påpekats — det kommer en dag efter. Man smiter ifrån en direkt utgift nu och skjuter den på framtiden. Om tio år skall saken klaras upp. Jag anser för min del, att vi skola akta oss för sådana åtgärder. Jag är alldeles övertygad om, att när riksdagen om tio år ställes inför konsekvenserna, så kommer den riksdagen att djupt beklaga ett beslut i enlighet med statsutskottets föreliggande förslag.

Jag ber därför att få yrka bifall till den av herr J. B. Johansson m. fl. vid utskottets utlåtande fogade reservationen.

**Herr Forslund:** Herr talman! När jag hört en del av de talare, som här avstyrka statsutskottets förslag, så har jag mycket livligt erinrat mig de debatter, som fördes i riksdagen under tiden för järnvägsbyggandet här i landet och särskilt i början av denna period. Om herrarna skulle ta och läsa i protokollen från den tiden, skulle ni själva säkert känna igen argumenteringen i dessa diskussioner. Det är på samma sätt ni i dag söka att åtminstone i någon mån och steg för steg, för att inte säga helt, förhindra, att principbeslutet vid 1939 års riksdag genomföres.

Jag vill dessutom säga, att när vi efter många års utredningar kommo fram till ett principbeslut vid 1939 års riksdag, så är det icke riktigt, att riksdagen börjar sväva på målet, då det gäller huruvida de enskilda järnvägarnas förstataligande skall fullföljas i den ordning riksdagen då beslutade. Enligt min mening är det av stor vikt, att riksdagen inte ger intryck av att den svävar på målet och inte vet vad som skall göras. Såväl säljare som köpare av de järnvägar det här kan vara fråga om böra få klart besked om att riksdagen inte har för avsikt att allt efter förändringarna i tidsläget och allt efter den skiftande sammansättningen i de förberedande instanserna rucka på ett redan fattat principbeslut. Särskilt när jag här hörde en industriman så kraftigt tala för en förnuftig hushållning, måste jag framhålla, att det skulle vara ganska vårdslöst, om man från riksdagens sida skulle hoppa från ett beslut till ett annat och inte hålla en rak och bestämd kurs. Det är nämligen så mycket av vårt järnvägsväsende som tarvar oavlätligt underhåll. Denna omvårdnad kan inte utan skada eftersättas år efter år under en oviss väntan på huruvida här skall bli en försäljning eller inte. Man kan så mycket mindre bortse från denna synpunkt i betraktande av att det är mycket betydande värden, som stå på spel, då det gäller att inlemma detta stora nät av enskilda järnvägar i statsbanesystemet. Det är av vikt, att man på alla håll har klart för sig, att riksdagen har beslutat, att denna sak skall vara genomförd inom en femårsperiod. Vad jag här anförde rörande planmässighet gäller materielen, men det gäller också i fråga om personaluppsättningen, framför allt i de högre graderna, förvaltningspersonalen. Man kan inte tänka sig att praktiskt ordna denna fråga på ett tillfredsställande sätt för både säljare och köpare, i fall man är tveksam huruvida man skall fullfölja planen eller inte.

Vidare är det ändå så, mina herrar, att det inte är fråga om att bygga en enda meter järnväg. Vi ha redan dessa järnvägar. Jag skulle också till den

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

siste talaren, herr Holmström, vilja säga, att staten inte kan vara alldeles bekymmerslös, när det gäller de enskilda järnvägarnas framtid. Om vi nu inte skulle göra detta köp och de enskilda järnvägarna skulle befinna sig i ett prekärt läge vid den tidpunkt, då annars dessa obligationer skulle ha inlösts, är staten ingalunda befriad från skyldigheten att taga omvårdnaden om dessa enskilda järnvägar i sina händer. Säkerligen blir det så, om inlösen ej sker, att många av de enskilda företagen då komma att anropa staten om hjälp.

Med hänsyn till att de enskilda järnvägarna i huvudsak inte äro beroende av enskilda personer i egenskap av aktieägare, emedan det ju i stor utsträckning är kommuner och landsting, som äga dessa företag, kan man också utgå ifrån att några slags spekulationer inte komma att äga rum, utan att det blir ett förnuftigt övervägande med avseende på de transaktioner, som kunna förekomma, när en gång de obligationer, som vederbörande ha fått genom försäljningen, skola bli inlösta.

Det är vidare en sak, som refererats i pressen i dessa dagar och som jag tycker lämnar ett ytterligare belägg för ohållbarheten i det system vi för närvarande ha. Om inte pressen blivit fel informerad, föreligger det nu en framställning om förhöjningar av taxorna. Statens järnvägar ha påyrkat en taxehöjning med 10 procent. De enskilda järnvägarna vilja ha en höjning med 15 procent, men de göra den reservationen, att om den höjning på endast 10 procent, som statens järnvägar begär, blir fastställd, så begära de för sin del 20 procents förhöjning. Det hör ihop med ekonomisk hushållning att taga hänsyn även till sådana detaljer. Jag kan ju lämna en liten förklaring till varför de framställt ett sådant krav. Anledningen är, att i samtrafik gäller den taxa, som är fastställd för statens järnvägar, även när det rör de enskilda järnvägarna. Och fastställes nu taxehöjningen så lågt som till endast 10 procent, måste de enskilda företagen skaffa sig kompensation genom en höjning för deras del med 20 procent, medan de eljest skulle kunna godtaga 15 procents höjning. — Jag har endast sett denna uppgift återgiven i tidningarna, men jag utgår ifrån att referatet riktigt återger innehållet i de handlingar, som äro ingivna i frågan.

När jag läser statsutskottets argumentering för sitt yrkande och jämför det med reservanternas, måste jag komma till den slutsatsen, att det är statsutskottets som väger tyngst. Om man läser upp det rad för rad, tror jag inte det kan vara möjligt för någon att förneka, att det inte är ett sakligt sett fullt tillfredsställande resonemang för det yrkande, som framställes. Det är också ett resonemang som står i samklang med det verkliga livet, sådant det är i de dagar, i vilka vi nu leva. Statsrådets anförande i propositionen, i vilket han inte har gått emot ett fortsättande av förstatligandet, men ändock ansett sig böra göra en viss reservation, har givit statsutskottet anledning att skingra detta dunkel genom att rent ut säga ifrån vad det anser att riksdagen bör uttala, och statsutskottet påyrkar genom den motivering, som det har lämnat för sitt yrkande, att man skall bibehålla den klarhet, som 1939 års riksdag skapade i fråga om förstatligandet av våra järnvägar.

Jag skall icke vidare förlänga debatten, herr talman. Jag vill endast, med de reflexioner jag sålunda gjort, förklara, att jag helt naturligt anser att statsutskottets majoritet här kommit till ett tillfredsställande slut med en motivering, som också är fullt tillfredsställande, för att hävda vad 1939 års riksdag velat uppnå. Jag anser icke skäl föreligga att göra ett sådant uttalande, som herr statsrådet delvis varit inne på och som reservanterna nu föreslå att riksdagen skulle göra.

I herr Forslunds yttrande instämde herr *Anderson, Ivar*.

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

Herr Nilsson, Johan, i Malmö: Herr talman! Under debatten ha ett par talare särskilt understrukt ett uttalande, som statsutskottet har gjort och vari det säges: »Det synes angeläget att detta statsmakternas beslut ej nu frånträdes. Kraven på en snar verkställighet av den sedan länge förberedda samordningen av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärv av de enskilda järnvägarna måste tvärtom stegras i den mån som trafiksvårigheterna skärpas.»

Man har tyckt att detta är motsatsen till vad motionärerna ha anfört och därför har man betecknat det såsom särskilt modigt att göra ett sådant uttalande. Jag vill emellertid betona att detta ingalunda är sagt på en höft, utan efter åtskilliga undersökningar och sammankomster med sakkunniga inom järnvägsstyrelsen och andra. Man har också sagt oss, att det i detta ögonblick skulle ha varit mycket behöfligt att ha järnvägarna under en ledning, inte minst med hänsyn till försvarsberedskapen.

Herr Holmström tillbakavisade en förmodan, som jag uttalade, nämligen att de enskilda järnvägarna måste råka i ett osäkerhetstillstånd genom att staten beslutar en sak det ena året och vill ändra sig det andra. Jag menade, att detta föranledde dem att icke vidtaga de förbättringar i fråga om materielen, som behövdes, och att detta har gjort att en stor del av dessa järnvägars materiel är mycket undermålig och icke i sådant skick att den kan tagas in i den gemensamma trafiken. Herr Holmström förklarar tvärtom att de enskilda järnvägarna gärna vilja offra medel för att härvidlag åstadkomma en förbättring, ty dessa medel få de igen när de en gång överlämnas åt staten. Men erfarenheten måste ändå säga oss, att man faktiskt är mycket försiktig på denna punkt, ty man tvivlar på att man kan få igen vad man har lagt ut, och på det sättet blir ingenting gjort.

Jag vill tillägga en annan sak. Den besvikelse, som motionärerna nu visa, är måhända ett uttryck för att de inte så helt och fullt respektera det principbeslut, som de själva åberopa. Jag undrar, om inte deras motioner också äro ett uttryck för vad den grupp ville, som stannade i minoritet i fjol — om alltså inte motionärerna återkomma som representanter för den minoritet, som då var missnöjd. Det torde mycket väl kunna hända, att några av motionärerna inte äro så särskilt varma anhängare rent principiellt av ett förstatligande, och då kan det tänkas att man därför sökt sig in på de vägar, som man här slagit in på. Om emellertid någonting i denna plan skulle gå sönder eller om någonstans det skulle yppa sig sådana svårigheter, att man inte kan komma över dem — ja, då är det klart att det inte kommer till stånd någon överenskommelse med vederbörande järnväg. Men detta inträffar även om herrarna inte skriva någonting om saken. Jag är övertygad om att kommunikationsministern inte kommer att försöka realisera vad som inte har några möjligheter att lyckas. Det är ju heller inte meningen att man skall begå våld, vare sig mot den ena eller den andra. Här är det fråga om fria förhandlingar. Stranda de, är det ingenting att göra åt saken. Men det inträffar, även om herrarna låta bli att skriva därom.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande om bifall till utskottets förslag.

Herr förste vice talmannen: Herr talman! Endast några ord med anledning av vad åtskilliga talare yttrat under debatten.

Man kan inte undgå att fästa uppmärksamheten vid det förhållandet, att flertalet av dem, som talat för reservationen, motiverat sina anföranden på ett sådant sätt, att de egentligen borde ha yrkat avslag på det föreliggande förslaget. Deras motivering har sålunda egentligen gått emot det förslag, som här föreligger. Särskilt kan jag inte undgå att fästa uppmärksamheten

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar. (Forts.)*

på att så varit förhållandet med de talare på Norrlandsbänkarna, som här uppträtt, herr Velander, herr Hagström och herr Holmström. Kastar man emellertid en blick på järnvägskartan, ser man, att det knappast finnes någon järnväg norr om Kopparbergs län, som inte tillhör staten. De enskilda järnvägar, som i dessa provinser ha funnits, ha övergått i statens ägo. Visserligen har det skett, när de varit nödlidande, åtminstone de flesta, men jag hoppas att herrarnas samhällssolidaritet sträcker sig så långt, att de vilja vara med om ett förstatligande av järnvägarna även i södra Sverige och även om dessa inte skulle vara nödlidande.

Det är svårt att förutse den ekonomiska utvecklingen, och det är också svårt att förutse utvecklingen på många andra områden. Men jag tror jag vågar påstå, att om man skall utveckla järnvägsväsendet till det bättre, så bör det enhetliggöras. Och har man den uppfattningen, så är det bara fråga om i vilket tempo och på vilket sätt det skall ske. Jag anser, att vi i dagens debatt liksom i utskottsutlåtandet givit motiv för uppfattningen, att vad som här är föreslaget inte kommer att medföra några samhällsvådliga följder, vare sig i det ena eller det andra avseendet. Men det kommer att få till resultat, att kommunikationsväsendet såsom helhet förbättras, icke minst i de trakter, som närmast beröras av det nu föreslagna järnvägsförstatligandet.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att i avseende på det nu ifrågavarande utlåtandet yrkats 1:o att vad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o), av herr *Johansson, Johan Bernhard*, att det förslag skulle antagas, som innefattades i den av honom m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; samt 3:o), av herr *Nilsson, Bernhard*, att kammaren skulle godkänna det förslag, som innehölles i herr Nilssons i Landeryd vid utlåtandet avgivna reservation.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Johansson, Johan Bernhard*, begärde votering, i anledning varav herr talmannen upptog vartdera av de båda återstående yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den förestående omröstningen; och förklarade herr talmannen sig anse de härå avgivna svaren hava utfallit med övervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga bifall till herr Johan Bernhard Johanssons yrkande.

Herr *Nilsson, Bernhard*, äskade emellertid votering om kontrapositionens innehåll, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande nr 137 antager bifall till herr Johan Bernhard Johanssons yrkande i ämnet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i nämnda votering antagits bifall till herr Bernhard Nilssons yrkande i frågan.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta

*Ang. statsförvärv av Göteborg—Borås m. fl. järnvägar.* (Forts.)  
för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

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

Ja — 61;

Nej — 63.

Därjämte hade 6 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

I följd därav uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 137, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Nilsson i Landeryd vid utlåtandet avgivna reservationen.

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

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

Ja—82;

Nej—45.

Därjämte hade 3 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 138, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Falkenbergs järnväg;

nr 139, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar;

nr 140, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående införlivande med statens järnvägar av de till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna samt Skåne—Smålands järnväg; samt

nr 141, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo andra lagutskottets utlåtanden:

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om meddelande av förordnande att lantarbetstidslagen den 15 juni 1939 (nr 255) icke skall äga tillämpning;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 3 och 29 §§ lagen den 11 september 1936 (nr 506) om förenings- och förhandlingsrätt; samt

nr 25, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förhandlingsrätt för kommunala tjänstemän, dels ock i ämnet väckta motioner.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölles.

---

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 180, 181, 238 och 240—242 blevo desamma på begäran bordlagda.

---

Anmäldes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 224, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om meddelande av förordnande att lantarbetstidslagen den 15 juni 1939 (nr 255) icke skall äga tillämpning.

Skrivelseförslaget godkändes under förutsättning att utskottets hemställan i utlåtande nr 23 bifölles även av andra kammaren.

---

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 227, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående understöd åt anstalter och föreningar, som anordna populärvetenskapliga föreläsningar m. m.;

nr 228, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen för budgetåret 1940/41 gjorda framställning om anslag till bidrag till driften av vårdhem för lättskötta sinnessjuka jämte i ämnet väckta motioner;

nr 229, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till barnsjukvården m. m.;

nr 230, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad användning av ett för budgetåret 1937/38 till lån till svenska diakonissällskapet för om- och tillbyggnadsarbeten vid skyddshemmet Sjötorp anvisat anslag;

nr 231, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till vissa byggnadsarbeten vid statens tvångsarbetsanstalt å Svartsjö och statens alkoholistanstalt därstädes;

nr 232, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avstående i vissa fall av allmänna arvsfondens rätt till arv;

nr 233, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till nybyggnad för de teoretiska institutionerna m. m. vid karolinska mediko-kirurgiska institutet;

nr 234, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag under riksstatens åttonde huvudtitel till dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst;

nr 235, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av viss kronan tillhörig mark i Luleå, m. m.;

nr 236, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till statens krisrevision för budgetåret 1940/41; samt

nr 237, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kostnader för dyrortsgruppering för budgetåret 1940/41.

---



Upplästes och godkändes ett uppsatt förslag till skrivelse till Konungen med anmälan om de ledigheter inom kammaren, som skulle fyllas innan nästa lagtima riksdag.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.46 e. m.

In fidem  
G. H. Berggren.

## Fredagen den 10 maj.

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

Herr statsrådet *Domö* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 243, angående avlöning av viss krigspolispersonal.

Justerades protokollen för den 4 och den 7 innevarande månad.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 6, angående Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar i fråga om utgifterna för budgetåret 1940/41 under riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet;

nr 223, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte huvudtiteln gjorda framställning om anslag till Socialstyrelsen: Avlöningar till personal för verksamheten i allmänhet; samt

nr 242, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar angående förordning om familjebidrag åt värnpliktiga under tjänstgöring i fredstid (fredsfamiljebidragsförordning) ävensom angående anslag till familjebidrag åt värnpliktiga.

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

nr 225, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 3 och 29 §§ lagen den 11 september 1936 (nr 506) om förenings- och förhandlingsrätt; och

nr 226, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förhandlingsrätt för kommunala tjänstemän, dels ock i ämnet väckta motioner.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 241, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild ersättning i vissa fall för skada till följd av olycksfall vid flygning.

Upplästes följande till kammaren ankomna protokoll:

År 1940 den 8 maj sammanträdde kamrarnas valmän för utseende av en kommitterad för tryckfrihetens värd efter avlidne advokaten Jonas Eliel Löf-

gren; och befanns efter valets slut därtill hava blivit utsedd kanslern för rikets universitet Bo Östen Undén med 14 röster.

*John Björck.*

*N. Gabrielsson.*

*Axel Lindqvist.*

*Artur Ryberg.*

På gjord proposition beslöt kammaren, att nämnda protokoll skulle läggas till handlingarna ävensom att riksdagens kanslideputerade skulle genom utdrag av protokollet underrättas om detta val samt anmodas låta uppsätta och till kamrarna ingiva förslag till förordnande för den valde.

Föredrogs och hänvisades till bankoutsittet Kungl. Maj:ts proposition nr 180, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 15 december 1939 (nr 850) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om bankaktiebolags kassareserv.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 181, med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 18 juni 1937 (nr 481) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner: nr 238, angående anslag till statlig lagerhållning m. m.; och nr 240, angående anslagsmedel till frivilliga skytteväsendets befrämjande för budgetåret 1940/41.

Föredrogs och hänvisades till bankoutsittet Kungl. Maj:ts proposition nr 241, angående fortsatt befrielse för riksbanken från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld m. m.

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 242, angående uppskov med amorteringar å lån från fiskerilånefonden.

Föredrogs och bordlades på begäran Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade proposition nr 243.

Herr *Lindhagen* väckte en motion, nr 206, om tryckning av den väckta motionen nr 204 behandlande världsfredens och den internationella rättsordningens program samt svensk propaganda för den varaktiga freden.

Motionen blev på begäran bordlagd.

Anmäldes och bordlades

utrikesutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av väckta motioner om svenskt initiativ till en allmän fredskonferens m. m.;

nr 2, i anledning av väckt motion om ett neutralt världsspråk;

nr 3, i anledning av väckt motion om nationaliteternas självbestämmerätt;

nr 4, i anledning av väckt motion om ett nordiskt eller skandinaviskt freds-förbund;

nr 5, i anledning av väckt motion om non-aggressionsavtal mellan Sverige eventuellt Norge med Sovjet-Ryssland, Tyskland, England och Frankrike;

nr 6, i anledning av väckt motion angående de svenska malmfyndigheterna; och

nr 7, i anledning av väckta motioner angående uppsägande av Sveriges medlemskap i Nationernas förbund;

konstitutionsutskottets utlåtande och memorial:

nr 15, i anledning av väckta motioner om åtgärder till effektivisering av statsrevisorernas verksamhet; och

nr 16, med förslag till ändrad lydelse av § 51 regeringsformen och § 34 riksdagsordningen;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 142, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anställning å civilanställningsstat under budgetåret 1940/41 för visst fast anställt manskap vid försvarsväsendet;

nr 143, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för förre reservofficersaspiranten Å. O. Lidholm från viss ersättningskyldighet;

nr 144, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående gäldande av vissa haverikostnader;

nr 145, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till flottans ersättningsbyggnad m. m. och till modernisering av Karlskrona örlogsvarv jämte en i ämnet väckt motion;

nr 146, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till vissa kraftledning m. m. för militära behov;

nr 147, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anskaffning av två kortvågssändare för radiotelegrafi;

nr 148, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående räntan för egnahemslån vid statens järnvägar och statens vattenfallsverk;

nr 149, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anordnande av skyddsrum i statens järnvägar tillhöriga fastigheter;

nr 150, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till avlöningar vid de allmänna läroverken m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 151, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till bidrag till avlöning åt vissa på indragningsstat hos landsting uppförda dövstumslärare;

nr 152, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överskridande av viss delpost i den för länsstyrelserna fastställda avlöningsstaten för budgetåret 1939/40;

nr 153, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till arkivfotografering av vissa handlingar; och

nr 154, om anvisande av de i regeringsformen 63 § föreskrivna kreditivsummorna;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 21, i anledning av väckta motioner angående tullen å vissa slag av frukt;

nr 22, i anledning av väckta motioner angående importreglering för blomsterlökar och liknande växter m. m.;

nr 23, i anledning av väckt motion angående genomförande av en importreglering för frukt- och trädgårdsprodukter; och

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om värnskatt för budgetåret 1940/41 jämte i ämnet väckta motioner;

bankoutskottets memorial och utlåtande:

nr 30, angående avskrivning av osäker fordran vid riksbankens avdelningskontor i Malmö;

nr 31, i anledning av väckt motion angående resande av ett nationalmonument framför riksdagshuset; och

nr 32, angående användande av riksbankens vinst för år 1939;

första lagutskottets utlåtande nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 8 kap. samt 9 kap. 7 § och 10 kap. 14 § strafflagen m. m.;

andra lagutskottets memorial nr 26, angående ersättning åt hovrättsrådet T. L. Munck af Rosenschöld, vilken inom andra lagutskottet biträtt vid behandlingen av vissa frågor; samt

jordbruksutskottets utlåtanden och memorial:

nr 39, i anledning av väckta motioner angående lån till silosanläggningar för beredande av ensilagefoder;

nr 40, i anledning av väckta motioner om sänkning av järnvägsfrakterna för färsk sill och fisk över linjen Trälleborg—Sassnitz;

nr 41, i anledning av väckta motioner om ändrade grunder för jakt efter sjöfågel å vissa vatten och områden; och

nr 43, angående ersättning åt av utskottet anlitat biträde.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna

*Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen i riksdagens första kammare och de kammarens ledamöter, som blivit utsedda att jämte herr talmannen tillsätta kammarens kanslipersonal och vaktbetjäning, den 8 maj 1940.*

Beträffande stenografen hos kammaren F. Thorvall, som enligt deputerades beslut den 13 nästlidne april erhållit tjänstledighet på grund av sjukdom tills vidare intill utgången av samma månad, beslöto herrar deputerade att bevilja honom fortsatt tjänstledighet av enahanda anledning tills vidare intill utgången av innevarande maj, med rätt för honom att därvid av sitt arvode vid befattningen uppbära vad som ej erfordrades för befattningens uppehållande.

Här skulle antecknas, att stenograferna hos kammaren E. Ekman, F. Hähnel och G. Julin samt kanslisten hos kammaren T. Vide, vilka enligt deputerades beslut sagda den 13 april erhållit tjänstledighet för fullgörande av militärtjänstgöring, efter avslutad sådan tjänstgöring återinträtt i sina befattningar hos kammaren, Vide den 23 nästlidne april samt Ekman, Hähnel och Julin den 7 innevarande månad.

År och dag som ovan.

In fidem  
G. H. Berggren.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.16 e. m.

In fidem  
G. H. Berggren.