

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1940.

Andra kammaren.

Nr 8.

Onsdagen den 25 september.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

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

nr 32, angående anvisande av medel för uppförande av en mejerianläggning å Ljusnedals bruksegendom; och

nr 33, angående försäljning av ett område av kronoegendomen Hjära nr 1 i Malmöhus län.

Dessa propositioner bordlades.

§ 2.

Föredrogs ett från första kammaren överlämnat protokollsutdrag, nr 74, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 32, angående anvisande av medel för uppförande av en mejerianläggning å Ljusnedals bruksegendom, och

nr 33, angående försäljning av ett område av kronoegendomen Hjära nr 1 i Malmöhus län,

ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i dessa ämnen eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Denna inbjudan blev av andra kammaren antagen.

§ 3.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Svar på fråga.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Andersson**, som yttrade: Herr talman! Med andra kammarens tillstånd har herr **Mårtensson** till mig riktat följande frågor:

1) Har herr statsrådet observerat de mycket stora tågförseningar, som förekomma på statens järnvägar i samband med störningarna på de elektriska ledningarna?

2) Har herr statsrådet vidare lagt märke till vilka stora olägenheter, som uppstå för människor med viktiga offentliga och privata uppdrag på grund av osäkerheten inom järnvägstrafiken?

3) Anser herr statsrådet, att ångloksreserver böra hållas i beredskap för snabb användning vid avbrott på den elektriska kraftförsörjningen?

Som svar vill jag anföra att jag givetvis observerat de allvarliga hinder för tågförningen, som uppstått därigenom att spärrballonger drivit in över

Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1940. Nr 8.

Svar på fråga. (Forts.)

vårt land. Det är också uppenbart, att så långvariga förseningar som de ifrågavarande förorsaka allvarliga olägenheter av skiftande art.

Under normala förhållanden torde för driftsäkerheten å de elektrifierade järnvägarna vidtagna åtgärder få anses fullt tillräckliga. I främsta rummet tillgodoses driftsäkerheten därigenom att ström kan tillföras ledningarna från olika kraftverk oberoende av varandra samt därigenom att varje sträcka å linjen i regel kan förses med ström från båda riktningarna. Skulle trafiken hindras på grund av urspärningar eller dylikt hållas reservvlok tillgängliga för avröjning av olycksplatsen. Ånglok för detta ändamål finnas uppställda vid ett tiotal stationer i landet och hållas i ständig beredskap.

I händelse av krig eller extra ordinära situationer, sådana som den nu inträffade, äro emellertid dessa åtgärder otillräckliga. Frågan om en särskild försvarsberedskap vid statens järnvägar har därför också varit föremål för utredning genom särskilda sakkunniga. Efter beredning inom den civila och militära förvaltningen avläts till 1938 års riksdag en på grundval av de sakkunnigas förslag utarbetad proposition i ämnet, vilken bifölls av riksdagen.

I enlighet med de i propositionen framlagda, av riksdagen bifallna förslagen skall vid krig eller krigsfara beredskapen mot skada å de elektriska järnvägarna uppehållas genom särskilda beredskapsavdelningar, som ha till uppgift att snabbt reparera uppkomna skador. I den mån det är möjligt överflyttas trafiken till parallellgående ångdrivna linjer. För detta ändamål hålles en särskild ångloksreserv. Däremot är det, enligt vad utredningen givit vid handen, icke lämpligt att som beredskap för de elektrifierade linjerna hålla en särskild ångloksreserv. En sådan reserv skulle kräva kostnader, som väsentligt överstege kostnaderna för en försvarsberedskap av nuvarande art, vilka under fredstid uppgå till i runt tal 500,000 kronor om året. Engångsutgifterna ha uppgått till cirka 10 milj. kronor, därav för ånglok 3,323,000 kronor. Härtill kommer att man vid större skador å de elektriska linjerna icke har säker hjälp av en ångloksreserv. Sålunda är det omöjligt att under mörker, innan man undersökt om linjen är farbar, släppa fram tåg över en sträcka, som utsatts för skadegörelse.

På grund av kostnadsskäl ha de för krig eller krigsfara organiserade särskilda reparationsavdelningarna i nuvarande läge icke hållits i full beredskap. De kunna emellertid träda i funktion efter ett varsel om tolv timmar. Då skadegörelsen genom spärrballongerna inträffade, hunno de alltså icke träda i verksamhet. Den extra ordinära skadegörelse, som spärrballongerna förorsakade, måste därför mötas med den reparationsberedskap, som fungerar under normala förhållanden. Då emellertid det inträffade, som utgjorde följden av en serie sammanträffande ogynnsamma omständigheter, måste anses vara ett särfall, synes det mig icke motivera de betydande kostnader det skulle medföra att försätta de särskilda för krig eller krigsfara avsedda reparationsavdelningarna i full beredskap.

Härefter anförde

Herr Mårtensson: Herr talman! Jag ber att få framföra mitt tack till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet för hans svar på de frågor som jag har framställt. Jag kan dock icke underlåta att i anledning av detta svar göra vissa erinringar.

Alla känna till, att det såväl under innevarande år som även under senare delen av förra året förekommit ganska omfattande rubbningar i tågtrafiken. Jag skulle tro, att en stor del av dessa rubbningar äro ganska lätt förklarliga

Svar på fråga. (Forts.)

och även försvarliga. Men under mitten av september månad förekommo vissa tåg förseningar som, kan man säga, varit av så allvarlig art, att de framkallat icke enbart en berättigad kritik utan bland en stor del av allmänheten även en undran om hur det verkligen står till med beredskapen inom detta det viktigaste av landets kommunikationsmedel.

Torsdagen den 17 september skulle ordinarie nattsnälltåget avgå från Göteborgs central klockan 22.40 och anlända till Stockholm den 18 september kl. 6.50, men först mellan klockan 5 och 6 på morgonen den 18 september lämnade detta nattsnälltåg Göteborgs central, och sedan blev det vid flera olika tillfällen ytterligare försenat ute på linjen. På en plats fick tåget stå icke mindre än 3 à 4 timmar, utan att någonting gjordes för att genom någon ersättning för det vanliga drivmedlet föra fram detta tåg. Det anlände till Stockholm den 18 september klockan 21.30, alltså cirka 15 timmar försenat.

Det är klart, att förseningar av denna omfattning försaka olägenheter för ett stort antal resenärer. Men det är icke nog med att de försaka olägenheter för resenärerna, utan de kunna även framskapa en viss misstro från allmänhetens sida mot ledningen för vårt lands förnämsta trafikmedel. Jag kan icke finna annat än att allt bör göras för att förebygga en sådan misstro från allmänhetens sida.

Nu framgår det av herr statsrådets svar på mina frågor, att dessa tåg förseningar icke kunde förutses. Det är alldeles riktigt. Men det kan väl ändå knappast vara försvarligt att låta ett snälltåg stå kvar på en av landets större stationer cirka 7 timmar utan att det göres något för att få fram något annat drivmedel. Det skulle kunna inträffa, att vårt land kom i ett svårt läge och att det blev behövt att sända ut tåg såväl med material som med personal. Om då ett sådant brott på ledningarna inträffade, vilka skador skulle då icke vårt land kunna utsättas för, för den händelse det icke var sört för beredskapen, så att dessa olägenheter på ett tillfredsställande sätt blevo avhjälpda. Det framgår visserligen av herr statsrådets svar, att det skulle försaka stora kostnader att i detta avseende uppehålla en omfattande beredskap, men jag skulle ändå tro, att det i nu rådande läge icke får tagas alltför stora hänsyn till kostnader av denna art.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4.

Härefter lämnades ordet på begäran till

Svar på fråga.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Eriksson**, som anförde: Herr talman! Herr Henriksson har till mig framställt följande frågor: Hur är för närvarande vårt försörjningsläge beträffande brandslang?

Ha några åtgärder vidtagits för att öka produktionen inom landet av denna för vår beredskap så betydelsefulla vara?

Såsom svar på den första frågan skall jag be att få nämna några siffror rörande den import av brandslang, som verkstälts genom statens reservförrådsnämnds försorg.

På framställning av Svenska brandskyddsföreningen och Svenska brandkärernas riksförbund beslöt reservförrådsnämnden i december 1939 att inköpa omkring 100,000 meter brandslang. I anslutning härtill kontrakterade nämnden inköp av sammanlagt 110,000 meter brandslang, huvudsakligen från Amerikas förenta stater. Härav ha säljarna levererat cirka 93,000 meter. Till Finland har överlåtits ett parti om 5,700 meter. Ett parti om cirka 5,600 meter

Svar på fråga. (Forts.)

har gått förlorat, då det fartyg, varå partiet fraktades, förliste. Sammanlagt ha alltså omkring 81,000 meter inkommit till landet. Härav har emellertid ett parti om 15,000 meter visat sig icke hålla uppställda kvalitetsfordringar.

Efter framställning av luftskyddsinspektionen bemyndigade Kungl. Maj:t den 5 april 1940 reservförrådsnämnden att inköpa 400,000 meter brandslang. Denna ökning av importen av brandslang stod i samband med anskaffningen av motorbrandsprutor för vissa kommuner. I enlighet med detta uppdrag inköpte reservförrådsnämnden omedelbart 55,000 meter brandslang i Amerika. Efter avspärrningens inträde den 9 april 1940 har nämnden inriktat sina ansträngningar på att upphandla brandslang på den europeiska marknaden. Detta har visat sig möta stora svårigheter med hänsyn till knapphet på brandslang av acceptabel kvalitet och på grund av de långa leveranstider, som säljarna kräva. Hittills har nämnden avtalat om leverans från olika europeiska länder av sammanlagt omkring 125,000 meter brandslang. Av de enligt Kungl. Maj:ts uppdrag kontrakterade partierna ha hittills omkring 62,000 meter inkommit till landet.

På grund av svårigheterna att anskaffa färdig brandslang har reservförrådsnämnden inköpt lingarn för framställning av cirka 200,000 meter brandslang. Detta lingarn har också inkommit till landet. För närvarande pågå undersökningar i Sverige och utomlands innefattande provvävning för att utrona möjligheterna att framställa lämpliga slangkvaliteter av ifrågavarande garn. Om dessa prov utfalla tillfredsställande och om samtliga enligt Kungl. Maj:ts uppdrag inköpta partier inkomma till landet, skulle tillgången på brandslang inom landet ökas med sammanlagt omkring 380,000 meter.

Beträffande herr Henrikssons andra fråga, huruvida några åtgärder vidtagits för att öka den inhemska produktionen av brandslang, anser jag mig kunna meddela följande.

Produktionskapaciteten uppgår för närvarande till cirka 300,000 meter eller cirka 112,500 kilogram per år. Detta utgör en fördubbling av produktionen, om år 1939 tages till utgångspunkt, och torde, om man får döma efter uppgifter rörande konsumtionen under tidigare år, vara mer än tillräckligt för att täcka det normala behovet av brandslang. Såsom jämförelse kan nämnas, att den samlade konsumtionen av brandslang uppgick 1937 till omkring 102,000 kilogram och 1938 till cirka 97,000 kilogram. På initiativ av luftskyddsinspektionen har en ytterligare utvidgning av produktionskapaciteten inom landet ägt rum, så att en väsentlig ökning av produktionen kan beräknas bli möjlig under september och ytterligare en stegring i november i år. Genom de nu nämnda anordningarna torde tillverkningskapaciteten för brandslang kunna beräknas från och med årsskiftet komma att uppgå till cirka 9,000 meter per vecka. Den omfattning vari denna kapacitet kan utnyttjas blir uppenbarligen beroende på huru råvaruförsörjningen kan i fortsättningen uppehållas.

Vidare yttrade:

Herr Henriksson: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för det lämnade svaret, som ju visar, att man nu har tagit en del tag för att reparera de brister, som tidigare varit rådande på detta område. Av uppgifter, som jag erhållit, har det i varje fall framgått, att de flesta av de stora tagen hava tagits sedan min fråga framställdes den 28 augusti.

Det var ju på det sättet, att av den kvantitet om 400,000 meter som reservförrådsnämnden i vintras skulle få inköpa hann man endast få in en tämligen obetydlig del, när avspärrningen inträffade. Sedan har luftskyddsinspektionen vid olika tillfällen gjort framställningar om både att slang skulle anskaf-

Svar på fråga. (Forts.)

fas genom inköp i Europa och att en ökad tillverkning skulle äga rum inom landet. Men man har åtminstone där haft det intrycket, att svårigheterna gjorts större än som varit behövt, framför allt när det gällt den inhemska produktionen.

Emellertid ber jag nu att få uttala min tillfredsställelse över att det ser ut som om man nu vore på rätt bog. Det är ju uppenbart, att under ett krig förslitningen av brandslangar är oerhört stor och att man i en sådan situation får räkna med ganska fantastiska kvantiteter. Detta ha bl. a. erfarenheterna från Finland visat. Därför är det av allra största betydelse, att vi ha möjlighet att inom landet producera brandslang, så att vi kunna på ett något så när tillfredsställande sätt täcka vårt behov därav i en sådan situation.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Eriksson**: Herr talman! Jag vet icke, vad herr Henriksson åsyftar med att »stortagen» i detta ärende skulle gjorts i anledning av de frågor han framställt. Jag vill endast förklara, att såvitt jag vet ha reservförrådsnämndens inköp skett alldeles oberoende av herr Henrikssons frågor, och på samma sätt förhåller det sig med upptagandet av förhandlingar om ökning av produktionen.

Överläggningen förklarades härmed avslutad.

§ 5.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Sköld** erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Herr Henriksson har — med hänvisning till att behandlingen av vissa ansökningar från ett industribolag om hemförlovning av tre i bolagets tjänst anställda ingenjörer dragit oskäligt lång tid och att därigenom bolagets verksamhet avsevärt hindrats — med kammarens tillstånd framställt spörsmålet, vad anledningen vore till att de tre ingenjörerna ej i rimlig tid hempermitterats. I anslutning därtill har den frågan framställts, huruvida jag ämnade vidtaga några åtgärder för att i fortsättningen på ett mera rationellt sätt fördela specialister mellan militära och civila uppgifter.

*Svar på
interpellation.*

Vad då först beträffar frågan om de tre ingenjörernas hemförlovning vill jag meddela, att bolagets framställning om ingenjörernas hemförlovning, vilket skulle innebära deras befrielse från militärtjänstgöring under pågående förstärkt försvarsberedskap, inkom till rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap den 22 maj i år, icke den 21 mars, som i interpellationen oriktigt anges. Kommissionen inhämtade yttrande hos industrikommissionen, vars krigsindustridelegation avstyrkte ansökningen den 29 maj. Rikskommissionen avgav i sin tur avstyrkande yttrande den 3 juni. Beträffande två av ingenjörerna lämnades därefter ansökan utan bifall jämlikt generalorder den 5 resp. den 7 juni. Prövningen hade tagit resp. 15 och 17 dagar. I fråga om den tredje ingenjören visade det sig vid undersökning i lantförsvarets kommandoexpedition, att han tjänstgjorde vid marinen. Ärendet rörande honom överlämnades därför den 10 juni till sjöförsvarets kommandoexpedition, där ansökningen genom generalorder den 15 juni lämnades utan bifall. Detta ärendes avgörande drog en tid av 25 dagar. Dröjsmålet i detta fall berodde på att ett flertal personer upptagits i samma handling. Då olika myndigheter hade att behandla ärendet, kunde en viss tidsutdräkt icke undgås.

Sedan bolaget underrättats om avslaget på dess ansökning rörande två av ingenjörerna, gjorde detsamma en ny framställning den 19 juni. På grund

Svar på interpellation. (Forts.)

av dennas formulering ansåg lantförsvarets kommandoexpedition, att den gällde allenast dessa två ingenjörer. Frågan rörande den tredje har därför icke varit föremål för ytterligare behandling. I denna senare framställning gjorde bolaget ett nytt yrkande, nämligen om tjänstledighet under längsta möjliga tid för ovan nämnda ingenjörer. För att undersöka möjligheten härför remitterades ansökningen den 21 juni till chefen för armén men finnes antecknad som inkommen dit först den 28 juni. Från chefen för armén gick ansökningen till ingenjörsinspektionen för yttrande, enär den ene ingenjören tjänstgjorde vid ingenjörsförband som fänrik. Inspektionen uttalade i yttrande den 2 juli, att ingenjören i fråga kunde få disponeras av bolaget under den tid vederbörande truppförband skulle vara hempermitterat. För yttrande angående den andra ingenjören översändes ansökningen den 4 juli till Livgrenadjärregementets depå, där han tjänstgjorde som värnpliktig furir. Den 5 juli tillstyrkte depåchefen ansökningen. Den 8 juli inkom handlingen till chefen för östra militärområdet, som den 9 juli tillstyrkte hemförlovning av ingenjören i fråga med inställelse ånyo den 15 september. Den 11 juli återkom ansökningen till chefen för armén, som i yttrande den 26 i samma månad tillstyrkte i överensstämmelse med av underordnade myndigheter avgivna yttranden. Handlingen inkom till lantförsvarets kommandoexpedition den 27 juli. Beslut meddelades genom generalorder den 30 juli, därvid fänriken hempermitterades till den 30 september och furiren hemförlovades för att ånyo inkallas först efter den 30 september.

Behandlingen av bolagets senare ansökan tog följaktligen en tid av 42 dagar, vilket givetvis får anses utgöra en alltför lång behandlingstid. Orsakerna härtill torde vara dels ehuru i mindre grad att två personer med vitt skild tjänstgöring upptagits i samma ansökning och dels överbelastning av arméstaben. Hemförlovningsansökningar, som vid denna tid förelågo till behandling, kunde nämligen räknas i många tusental.

Vad därefter beträffar interpellantens andra fråga, nämligen huruvida jag ämnar vidtaga åtgärder för att på ett mera rationellt sätt fördela specialister mellan militära och civila uppgifter, vill jag framhålla, att de militära myndigheterna icke kunna få till uppgift att bedöma den civila verksamhetens behov av att få disponera värnpliktiga. Detta måste äligga civila myndigheter. För närvarande ankommer detta på arbetsmarknadskommissionen — tidigare rikskommissionen. Denna myndighet införskaffar upplysningar av speciellt sakkunniga myndigheter. I förevarande fall inhämtades industrikommissionens mening. Beträffande personer, som ej äro inkallade till militärtjänst, är det i regel kommissionen, som inom av Kungl. Maj:t angiven ram fattar beslut om uppskov med inkallelse. I fråga om redan inkallad personal beslutar Kungl. Maj:t i kommandoväg, varvid yttrande inhämtas från kommissionen. När vederbörande civila myndigheter anse hemförlovning icke erforderlig, torde det vara uppenbart, att Kungl. Maj:t icke kan anse sig ha anledning att besluta annorlunda, så mycket mera som under nuvarande förhållanden de militära uppgifterna icke kunna i princip ställas efter de civila.

I förevarande fall har genom sakkunnig prövning avvägningen skett mellan de civila och de militära anspråken, varvid de senare tilldömts företräde, även om för vissa tidsperioder de civila önskemålen kunnat tillmötesgå. Ingenting synes mig därvid ha förekommit, som motiverar en ändring av ordningen för prövning av civila anspråk på värnpliktiga vid mobilisering och förstärkt försvarsberedskap. Den omständigheten, att vederbörande bolag blivit tillerkänt statslån, torde icke böra medföra en särställning. Varje företag måste givetvis vara berett på att anställd personal kan komma att

Svar på interpellation. (Forts.)

inkallas till militärtjänstgöring och i tid vidtagna åtgärder för att neutralisera en dylik eventualitet. Vederbörande bolag hade så mycket större anledning att betänka detta, som det inriktade sig på att upptaga denna särskilda verksamhet under tid, då förstärkt försvarsberedskap råder.

Härpå anförde:

Herr **Henriksson**: Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för svaret. Jag måste dock bekänna, att jag är besviken på de slutsatser, som herr statsrådet kommit till. Den här lämnade redogörelsen illustrerar på ett slående sätt en papperskvarn och en byråkrati som är skrämmande, och ändå kom herr statsrådet till den slutsatsen, att det är bra som det är.

Innan jag går in på huvudfrågan, skall jag be att få göra ett par randanmärkningar till den första delen av svaret, som rör de tre ingenjörernas öden. Jag vill då först beklaga, att ett misstag i fråga om datum insmugit sig i de uppgifter, som jag erhållit. Detta har dock en mindre betydelse för huvudfrågan. Snarare är det mera anmärkningsvärt, att denna första framställning resulterade i ett avslag, då hela behandlingstiden inträffat *efter* sedan Kungl. Maj:t avlämnat proposition om ett statslån på 800,000 kronor för att få i gång tillverkningen av strängbetong. Det vore i detta sammanhang ganska intressant att veta, från vilka utgångspunkter rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap avstyrkt framställningen.

Beträffande behandlingen av denna första framställning säger herr statsrådet: »Dröjsmålet i detta fall berodde på att ett flertal personer upptagits i samma handling.» När jag hörde detta, kom jag att tänka på en annons från ett kungligt verk, som ofta har mött oss i tidningsspalterna under senare tid. I den annonsen står det: Tag telefon! Är det verkligen orimligt att tänka sig, att den tjänsteman, som fått hand om denna ansökning, tagit telefonen och meddelat den sökande, att behandlingen skulle underlättas, om han ingav en särskild ansökan för varje ingenjör. Det är väl icke så gott för utomstående att tänka på eller att känna till sådana detaljer inom den militära förvaltningsapparaten, som det i detta fall har hängt upp sig på.

Behandlingen av bolagets andra ansökan tog hela 42 dagar, vilket också herr statsrådet ansåg vara en väl lång behandlingstid. Jag tror icke, att någon vill bestrida hans uppfattning på denna punkt.

Jag kommer så till kärnpunkten i min första fråga. Om den säger herr statsrådet: »Den omständigheten, att vederbörande bolag blivit tillerkänt statslån, torde icke böra medföra en särställning.» Nej, kanske icke denna omständighet i och för sig, men man måste väl dock taga hänsyn till vad det i detta speciella fall är fråga om. Här gäller det att få i gång en industriell verksamhet, där man med inhemskt material kan ersätta en försvårad eller utebliven import av järnbalkar. Den tillverkningen har icke blott betydelse för den civila byggnadsverksamheten utan också en mycket stor betydelse för våra militära försvarsanstalter. Ja, denna tillverkning har ansetts så betydelsefull, att staten i denna penningknappa tid beviljat ett stort lån just för att få ifrågasvarande verksamhet i gång. Det är väl ändå icke rimligt att i ett sådant fall använda en standardmall för avvägning av de civila och de militära anspråken, där de militära anspråken i princip skulle gå före. Här är det väl i stället fråga om vad som för hela landet i ett visst läge är mest gagneligt. Så säger herr statsrådet vidare: »Varje företag måste givetvis vara berett på att anställd personal kan komma att inkallas till militärtjänstgöring och i tid vidtagna åtgärder för att neutralisera en dylik eventualitet.» Ja, med större skäl skulle man kunna säga, att varje stat måste vara beredd på krigiska konflikter och i tid vidtagna åtgärder för att möta sådana eventualiteter.

Svar på interpellation. (Forts.)

Så fortsätter herr statsrådet: »Vederbörande bolag hade så mycket större anledning att betänka detta, som det inriktade sig på att upptaga denna särskilda verksamhet under en tid, då förstärkt försvarsberedskap råder.»

Ja, detta måste jag då anse vara ett ganska förbluffande yttrande. Vederbörande bolag har inriktat sig på att sätta i gång denna tillverkning under fredliga och normala förhållanden. Men så inträffar ett krig som, om jag inte minns fel, försvarsministern själv inte trodde skulle komma till stånd. Men detta krigsläge, som dock har inträffat, medför en sådan situation, att även statsmakterna anse det av vikt att tillverkning av strängbetong kommer i gång. Nu fanns det för detta ändamål ingen annan teknisk personal, som behärskade denna speciella och nya tillverkningsmetod, att tillgå. De här ifrågavarande ingenjörerna hade speciellt studerat ämnet, och man höll på med experiment, när inkallelserna kommo. Det fanns inte heller möjlighet att lära upp nya män, och för övrigt kunde också dessa nya män riskerat att bli inkallade. Vi kunna väl ändå inte tänka oss att svensk industri skall bygga hela sin tekniska apparat på kronvrak. Följden av denna byråkratiska behandling av detta ärende har blivit, att byggandet av strängbetongfabriken, som, när lånet beviljades, beräknades kunna börja nu i höst, inte kan påbörjas förrän till våren. Det medför i sin tur för det första, att den behövliga fabriksprodukten blir lika länge försenad, och för det andra, vilket väl inte är oviktigt i vårt nuvarande läge, att 150 byggnadsarbetare gå miste om arbete under vintern. Det sista perspektivet har arbetsmarknadskommissionen förklarat sig vara intresserad av, men intresset fastnade också där i vissa byråkratiska former.

Den 27 augusti ingav bolaget en tredje ansökan. Den ställdes till Konungen, men skickades till arbetsmarknadskommissionen för yttrande. Efter två veckor, närmare bestämt den 11 september, blev det sökande företags chef uppringd av en tjänsteman i arbetsmarknadskommissionen, som uttryckte önskemål om att de ifrågavarande ingenjörerna även skulle inlämna personliga ansökningar. Ja, då blev det ytterligare papper på denna hög. Efter vad jag hört har arbetsmarknadskommissionen nu livligt tillstyrkt den sist framställda ansökan. Men varför har man inte kunnat komma till en sådan slutsats på ett tidigare stadium?

Jag har för min del verkligen svårt att begripa, att en tågordning som den här beskrivna kan få anses tillfredsställande. Om det nu finns något mystiskt kritstreck mellan militära och civila myndigheter, som synes framgå av det lämnade svaret, får man väl i rimlighetens namn försöka hitta någon väg ut ur denna byråkratiska labyrint. Man måste i dylika frågor finna en form, som möjliggör ett objektivt bedömande ur det helas synpunkt, ur landets och folkhushållningens gemensamma synpunkt.

Även om det här berörda fallet är ett praktexempel på ett oekonomiskt disponerande av folk, så är det tyvärr inte ensamstående. Jag skall inte beröra tidigare exempel. De ha varit mera förklarliga på grund av att den militära apparaten då inte hade hunnit hyfsas till. Men jag skall endast peka på ett fall som inträffat nyligen.

En teknisk ingenjör inkallades i höstas, men han kasserades på grund av en sjukdom, för vilken han hade fått avbryta redan sin rekryttjänstgöring för 20 år sedan. Ungefär samtidigt som han då fick komma hem igen hade hans arbetsgivare placerat honom för att bygga upp en ny avdelning inom fabriken. Han hade just fått i gång denna avdelning, när han i augusti blev inkallad i militärtjänst. Framställning om befrielse har avslagits. Om nu ingenjörens tekniska kunnande hade utnyttjats inom det militära, vore ju ingenting alls att säga om det här fallet, men den här personen placerades som skrivare

Svar på interpellation. (Forts.)

på en expedition. Karlen hade förut aldrig varit kontorsmänniska, och han kunde därför inte vara annat än en ganska dålig kontorist. Men han var en skicklig ingenjör, och jag är ganska övertygad om att det skulle vara en god affär för vederbörande arbetsgivare att avlöna en kvalificerad arbetslös kontorist åt staten, om han fick loss den här personen för hans civila verksamhet.

Jag vill till slut vädja till herr statsrådet att ännu en gång överväga, om det inte är nödvändigt att få till stånd ett system, som möjliggör ett ur ekonomiska och praktiska synpunkter bättre disponerande av specialister i det helas intresse. Det medför säkert en annan ordning både för rullföring och mobiliseringsplaner, men jag är ganska övertygad om att landet skulle tjäna på saken.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! Jag har för min del aldrig här velat påstå att systemet, i vad det gäller att pröva ansökningar om hemförlovning och tjänstledighet under förstärkt försvarsberedskap och mobilisering, är bra som det är. Det är det visst inte. Det ligger i sakens natur, att det måste vara fel, när det kan dra 42 dagar för att avgöra ett ärende. Det är givet, att här föreligger en stor organisationsuppgift, som man måste hyfsa och som det ju också pågår ansträngningar för att lösa. Det är också klart, att det behöver göras åtskilliga saker för att organisera det så, att värnpliktiga specialister bättre användas i försvaret än vad som för närvarande sker, och det pågår också arbete i den saken. Men det är ju egentligen frågor, som äro ovidkommande för den sak, som herr Henriksson här har tagit upp. Ty herr Henriksson menar ju egentligen någonting annat. Han menar ju, att vissa civila ändamål alltid äro viktigare än militära, och det kan ju föreligga sådana fall, där de äro det. Men jag måste understryka, att det får i alla fall anses som något av det viktigaste som finns i orostider, att människor tjänstgöra som soldater. Det kan inte hjälpas, i sådana tider, när landets säkerhet står på spel, blir den viktigaste uppgiften att föra vapen, och åt detta kan inte annat än ges en avspeglning vid bedömningen av frågor om tjänstledighet och hemförlovning.

Det är givet, att man skall jämka med sig på militärt håll och göra så gott man kan för att ställa folk till förfogande, men det får inte vara på det sättet, att en enskild firma eller en enskild riksdagsman kan få lov att avgöra, att hans speciella fall är av den natur, att där bör den civila verksamheten gå före den militära. Industrikommissionen har till uppgift att avgöra, hur material, som står till näringslivets förfogande, skall användas, vad som är oundgängligen viktigt och vad som är mindre viktigt. Industrikommissionen har fått yttra sig rörande behovet av dessa tre ingenjörer. Industrikommissionen har kommit till den uppfattningen, när denna fråga prövades, att man icke kan anse att användningen av dessa tre ingenjörer i det civila var viktigare än deras militära tjänstgöring. Det är självklart, att jag måste, när jag tar slutlig ståndpunkt till en sådan fråga, tillmäta industrikommissionens mening större vikt än den mening det enskilda bolaget eller herr Henriksson kan ha i frågan, det kan inte hjälpas. Ty det är riktigt, herr Henriksson: Dessa frågor måste bedömas såvitt möjligt objektivt. Men jag undrar om man kan säga, att den bedömning, som herr Henriksson här har fört fram, är av den beskaffenhet att man kan säga, att den är objektiv. Jag tror, att man i högsta grad överdriver ett enskilt intresse, när man söker skjuta fram detta såsom något för det allmänna så stort och viktigt, att det skall gå före allt annat. Jag kan icke annat än reagera häremot.

Det är nog gott och väl att säga, att det finns telefon, men när det, som här varit fallet, gäller att behandla tusentals ansökningar — människor ha

Svar på interpellation. (Forts.)

arbetat från morgon till kväll för att hålla allt detta något så när flytande — då kan man sannerligen icke begära, att det skall offras tid på att ringa i varje speciellt fall. Man kan ej heller begära, att människor, som sätts att förhandsgranska dessa frågor, skola kunna bedöma sådana här fall och kunna säga, att detta är ett mycket viktigt fall, detta är ett mindre viktigt fall o. s. v. Den frågan kan alltid komma att uppställa sig, vilket som är viktigast: att låta ett bolag få tillbaka en ingenjör eller att låta en hustru få tillbaka sin man. Det är icke lätt att avgöra vilket av dessa fall är det viktigaste. Jag vill endast understryka, att man får icke under sådana här exceptionella tider som vi nu genomleva begära, att den militära apparaten skall hinna med att ägna personlig omvårdnad åt varje särskilt fall. Det är helt enkelt omöjligt.

Beträffande de där två månaderna, som herr Henriksson misstog sig på, ett misstag på en detalj som herr Henriksson fann beklagligt men betydelseöst, vill jag emellertid för min del säga, att det är icke riktigt uppmuntrande för dem, som arbeta i den militära förvaltningen, att en interpellation sådan som denna slås upp i alla tidningar på sätt här skett, och att man säger, att det tar 6 månader för att avgöra sådana här frågor, när det i verkligheten var så, att den första ansökningen avgjordes på en tid mellan 15 och 25 dagar och den andra på en tid av 42 dagar. Det är icke rätt att göra sådana beklagliga misstag.

Herr Henriksson: Herr talman! Jag har ingalunda uppträtt med anspråk på att vara kompetent att bedöma alla dessa olika fall, och icke heller gör jag anspråk på att bättre än alla andra kunna bedöma det här speciella fallet. Jag har bedömt saken med utgångspunkt därifrån, att regeringen själv ansett, att den verksamhet varom här är fråga är betydelsefull för vår folkushållning i nuvarande läge. Det är ur den synpunkten jag sett på saken. Beträffande den första frågan till statsrådet har jag således utgått ifrån detta fall. Den andra frågan var av mera principiell natur. Den första frågan skulle alltså vara belysande för den andra. Då jag har den uppfattningen, att det finnes åtskilliga brister, när det gäller detta bedömande — herr statsrådet medgav ju själv, att det förhåller sig så — måste man söka sträva efter att placera ut rätt man på rätt post i det helas intresse. Man bör således inom den militära apparaten på bästa sätt utnyttja de tekniska experterna och placera dem där de bäst kunna göra nytta. Men man bör också se till, att det blir möjligt för den civila verksamheten att fortgå så obehindrat som möjligt, i synnerhet när det gäller viktiga områden.

Jag är fullt på det klara med, att det med hänsyn till vårt läge i första hand varit viktigast att ha folk i vapen. Något annat har jag icke satt i fråga. Jag har emellertid velat framhålla och stryka under, att det finns ganska allvarliga brister i detta bedömningssystem och att man därför får försöka sträva efter en bättre ordning, som gagnar *hela* samhället och alla dess funktioner.

Härmed förklarades överläggningen avslutad.

§ 6.

Svar på interpellation.

Ordet lämnades på begäran till

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Andersson**, som anförde: Herr talman! Ledamoten av andra kammaren herr Jacobson har med kammarens tillstånd till mig riktat frågan, huruvida jag vore villig att med

Svar på interpellation. (Forts.)

det snaraste låta undersöka tågförbindelserna i övre Norrland, speciellt efter inlandsbanan, och, därest undersökningen gäve vid handen att nuvarande trafikförhållanden vore i hög grad otillfredsställande, söka åvägabrunga erforderlig rättelse.

I motiveringen anför interpellanten, att en väsentlig försämring i tågförbindelserna i övre Norrland och särskilt efter inlandsbanan inträtt på grund av tågindragningar. Han framhåller vidare, att därest indragningarna förorsakades av brist å kolbränsle detta skulle kunna kompenseras genom insättande av gengasdrivna rälsbussar och vedeldade lokomotiv. Slutligen anföres, att kraftiga förseningar i regel förekomme, varför ett allmänt missnöje uppstått över det sätt, varpå järnvägsmyndigheterna för närvarande handhade sina uppgifter.

Innan jag ingår på frågan om övre Norrlands tågförbindelser vill jag med några ord angiva den allmänna bakgrund, mot vilken denna fråga bör ses.

På kommunikationsväsendets område ha de av den rådande krisen förorsakade förhållandena haft omedelbara verkningar. Ett upprätthållande i samma utsträckning som tidigare av automobil- och tågförbindelserna förutsätter nämligen en förbrukning av driv- och smörjmedel i större omfattning än den nuvarande handelsavspärrningen medgiver. Den relativa brist på flytande bränsle och stenkol, som sedan en tid tillbaka råder i landet, har tvingat regeringen att anbefalla inskränkningar i den trafik, som är beroende av dessa drivmedel. Inskränkningarna ha företagits över hela landet och gällt såväl järnvägs- som landsvägstrafik. Givetvis har vid indragningarna hänsyn tagits till kommunikationsbehovet i olika trakter. Därför ha indragningarna i stor sett blivit störst, där jämnloppande förbindelser stått till förfogande. Att Norrland skulle komma att beträffande järnvägarna drabbas relativt hårt kunde knappast förhindras. Bortsett från södra delen av norra stambanan drivas nämligen Norrlandslinjerna företrädesvis med stenkol och olja, och då det gällt att minska förbrukningen av dessa drivmedel ha indragningarna oundvikligen måst företagas förnämligast å de linjer, där dessa drivmedel användas.

Den av herr Jacobson rekommenderade åtgärden att införa vedeldning å loken är givetvis beaktad inom järnvägsförvaltningen. För att genomföra vedeldning krävas emellertid åtskilliga åtgärder förutom själva vedanskaffningen. Upplagsplatser och kapver måste ordnas och lokomotiven omändras för vedeldning. Vidare måste gångtiderna för de tåg, som skola vedeldas, förlängas, något som kräver en fullständig omarbetning av tidtabellen å därav berörda linjer. Vedeldningsproblemet upptogs emellertid till övervägande redan i februari månad, och upphandling av ved för lokdrift har redan verkställts. Vidare har en ändrad tidtabell, avsedd att gälla från och med den 1 oktober, utarbetats. Detta betyder emellertid ej, att alla lok, som överhuvud avses skola vedeldas, vid nämnda tidpunkt komma att drivas med detta bränsle, utan det är avsett, att vedeldningen skall — med början den 1 oktober — successivt införas i den mån man hinner omändra loken.

Beträffande gengasdriften pågår vid statens järnvägars huvudverkstad i Örebro arbete med rälsbussarnas anordnande för dylik drift. 20 stycken tvåaxliga rälsbussar äro färdiga och 40 stycken nya aggregat äro beställda, av vilka senare 35 stycken äro avsedda för 2-axliga och 5 stycken för boggirälsbussar. Dessutom hava medel begärts för aggregat å ytterligare 40 stycken rälsbussar. Avsikten är alltså att efter hand aptera samtliga rälsbussar för gengasdrift.

Herr Jacobson antyder i sin interpellation, att övre Norrland sedan gammalt skulle vara styvmoderligt behandlat i fråga om järnvägsförbindelser. Så länge

Svar på interpellation. (Forts.)

statens järnvägar emellertid betraktas som ett ekonomiskt företag med skyldighet att förränta i företaget investerat kapital, torde det dock vara oundvikligt att i någon mån anpassa förbindelserna efter trafikens omfattning. Å svagt trafikerade linjer måste sålunda av ekonomiska skäl hållas ett mindre tågantal. Där måste också hållas lägre reschastighet, enär med de fåtaliga persontågen i regel skola befordras såväl resande som gods av olika slag. Med beaktande härav torde järnvägens ledning göra allt, som kan anses ekonomiskt försvarbart, för de norrländska linjerna.

Sedan herr Jacobson framställde sin interpellation ha förbindelserna å inlandsbanan åter förbättrats. Persontågen mellan Östersund och Vilhelmina samt deras anslutningståg mellan Hoting och Sollefteå, vilka alla sedan den 1 juli gått allénast tre dagar i veckan, gå sedan den 19 augusti åter dagligen. Visserligen medför detta, innan vedeldningen kan igångsättas, en viss ökad kolförbrukning, men det har ansetts, att billighetsskäl tala för ett dylikt tillgodoseende av trafikbehovet.

Interpellanten berör även spørsmålet om tågförseiningarna. Då detta spørsmål tidigare varit mycket aktuellt, vill jag ägna ett par ord däråt för att söka klarlägga en del förhållanden, som man i allmänhet ej beaktar vid sökandet efter orsaker till förseiningarna.

Jag har förut talat om de trafikinskränkningar, som järnvägarna nödgats underkasta sig med hänsyn till tvungen sparsamhet med nödiga drivmedel. Med det minskade tågantal, som järnvägarna sålunda fått framföra, ha de måst besörja ej blott sin egen tidigare person- och godstrafik utan även en stor del av den trafik, som förut gått landsvägs- eller sjöledes. Järnvägarnas så att säga ordinarie persontrafik har därjämte denna sommar avsevärt stegrats. Härtill kommer det för bedömandet av hela frågan om tågförseiningarna grundväsentliga förhållandet, som avser järnvägarnas insats i den *militära beredskapen*. Det kan självfallet icke här ifrågakomma att lämna en redogörelse för detta transportarbete. Några uppgifter, ägnade att belysa den betydande inskränkningen i järnvägarnas möjligheter att tillgodose den civila trafiken, skall jag dock lämna. Under vissa perioder av det tilländalupna krigsåret har en avsevärd del av statens järnvägars för trafik tillgängliga park av 3-klasspersonvagnar varit reserverad för militära ändamål och sålunda helt undandragen den civila trafiken. Det är självklart, att en dylik minskad vagn-tillgång i allra högsta grad verkar menligt för den ordinarie trafiken. Man behöver bara tänka på de försämrade möjligheterna till dubblering av tåg. En mätare på det militära transportarbetet är vidare den siffra, som anger antalet framförda extra militärtåg. Jag kan härvidlag nämna, att detta antal, tomtågsdragningar inräknade, under sistlidna juli månad, då vissa avlösningar ägde rum, var omkring 800, därav en väsentlig del mycket långväga. För persontrafiken ha dessutom avsevärda svårigheter vållats av militärpersonalens permissionsresor — icke minst lördagar och söndagar. Den undersökning rörande tågförseiningarna, som på sin tid föranstaltades genom kommunikationsdepartementets försorg, har visat, att orsakerna äro att finna i här påtalade förhållanden, och att trafiken kan väntas åter gå normalt, i den mån sommarresorna upphöra och järnvägarna få användas för civila behov. Förseiningar kunna dock aldrig helt undvikas, då en viss temporär överbelastning av transportföretagen måste förutsättas.

Med hänsyn till vad jag sålunda anfört kan jag icke nu finna påkallat att låta särskilt undersöka tågförbindelserna i övre Norrland. Jag är förvissad om att allmänheten, om den till järnvägens distriktsbefäl eller till järnvägsstyrelsen framför sina önskemål, får dem beaktade i all den utsträckning, som

Svar på interpellation. (Forts.)

förhandenvarande förhållanden och omsorgen om järnvägens ekonomi det medgiva.

Härefter yttrade:

Herr Jacobson: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt tack för det lämnade svaret. Jag ber även att få uttala min tillfredsställelse över de förbättringar, som under tiden sedan jag erhöll kammarens tillstånd att framställa interpellationen kommit till stånd.

Det är ju gott och väl, att en återgång till de gamla förhållandena inträtt i fråga om förbindelserna efter inlandsbanan till Vilhelmina och söder därom liggande anslutningslinjer, men när det gäller linjen ovanför Vilhelmina måste jag konstatera, att förhållandena fortfarande äro otillfredsställande. I stället för den rälsbuss, som nu ombesörjer persontrafiken å sträckan Storuman—Sorsele, borde tåget fortsätta upp till Sorsele, eventuellt till Gällivare. Nu inträffar ofta, att ifrågakvarande rälsbuss redan vid avgångsstationen är fullpackad, varigenom befolkningen efter linjen icke har någon möjlighet att medfölja bussen. Ett dylikt förhållande är givetvis fullständigt oefterrättligt. Enligt vad jag inhämtat av ortsbefolkningen har det nyss nämnda förhållandet varit rådande nästan varje dag i höst och i regel alltid lördagar och helgdagar.

De vidtagna indragningarna ha för övrigt i många fall förfelat avsikten med dem att inbespara bränsle, enär tågen i stället blivit av sådan storlek, att dubbla lok i regel måst inkopplas. Så är allt fortfarande förhållandet efter norra stambanan. Det skulle icke skada, om herr statsrådet synade de vidtagna »besparingsåtgärderna» litet närmare i sömmarna. Det är icke något överord, när jag vågar påstå, att en mycket kraftig tendens till planlöshet varit utmärkande för en hel del vidtagna åtgärder. När det gäller en övergång till vedeldning och gengasdrivna rälsbussar kan med fullt fog sägas, att järnvägsmyndigheterna gått mycket försiktigt till väga, och att deras åtgöranden på detta område icke utmärkts av överdriven energi och förutseende. Det är icke mycket som hitintills utträttats på detta område, trots att så lång tid förflutit sedan den nuvarande handelsspärren inträdde. Samma omdöme måste nog också drabba postverket, när det gäller dess postdiligens- trafik. Staten borde ha gått före de enskilda med gott föredöme på detta område. Nu är det tyvärr tvärtom.

Till sist vill jag säga, att jag icke delar herr statsrådets uppfattning, att allmänheten får sina önskemål beaktade i all rimlig utsträckning, därest den framför dessa till vederbörande distriktsbefäl. Exempel som i detta sammanhang kunde anföras tala ett helt annat språk.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Andersson:** Herr Jacobson berörde frågan om lämpligheten av att i stället för att sätta in flera tåg anordna så stora tåg, att de måste dragas med dubbla lok. Och för den ytliga betraktaren förefaller ju, som herr Jacobson själv säger, en sådan besparingsåtgärd ganska diskutabel. Men från järnvägsmyndigheterna har man anført, att särskilt i Norrland med dess stora avstånd mellan tågmötesplatserna det är bättre att köra långa tåg med dubbla lok än att sätta in flera tåg, ty på det sättet behöver man icke ordna så många mötesuppehåll, och det är ju dessa som förorsaka förseningarna.

Svar på interpellation. (Forts.)

Herr Lövgren: Herr talman! Jag tror, att man inom järnvägsmannakretsar har en annan mening om fördelen av att köra långa tåg med dubbla lok. Det förhåller sig nämligen så, att dessa långa, överbelastade tåg förorsaka på nästan varje station förseningar av den anledningen, att järnvägspersonalen icke hinner expediera tågen på den tid, som är beräknad därför. Så kuggar den ena förseningen in i den andra, och resultatet blir, att man nästan varje dag kommer timmar för sent till destinationsorten. Dessa förseningar kosta säkert mycket pengar, vilket man nog vid en närmare undersökning skulle kunna få klarhet om. Det kan teoretiskt se bra ut, när man utarbetar tidtabeller, men det är icke fullt lika bra, när man studerar saken i praktiken. I varje fall fick jag under min senaste vistelse i Norrbotten från järnvägsmän, som kända norra stambanan utomordentligt väl, den uppgiften, att man kunde ingenting spara men väl ställa till förtretligheter genom att på detta sätt draga in en tåglägenhet och tvingas koppla dubbla lok för den tåglägenhet man har kvar.

Herr Jacobson: Herr statsrådet gjorde här gällande, att även om man nödgas sätta in dubbla lok, skulle man dock vinna den fördelen, att det skulle bli färre mötesplatser. Men den huvudsakliga avsikten med tågindragningarna är väl i alla fall att minska bränsleåtgången. Om nu bränsleåtgången blir lika stor som förut, så kan ju icke fördelen med en minskning av mötesplatsernas antal uppväga den stora nackdel för allmänheten, som ligger däri, att tåglägenheterna indragas den ena efter den andra.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7.

Föredrogos vart efter annat:

andra särskilda utskottets utlåtanden:

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare statsbidrag för utredning rörande reglering av Övre och Nedre Olandsån i Uppsala och Stockholms län;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till lånefonden för inköp av gasgeneratorer för motordrift;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande av medel till spannmålskreditfonden;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändring i grunderna för utlämnande av torvlån från industrilånefonden; och

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till skyddsrum vid serafimerlasarettet m. m.; samt

tredje särskilda utskottets utlåtande, nr 7, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser om livförsäkring m. m. vid krig.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades:

herr <i>Larsson</i> i Hede	under	8	dagar	fr. o. m.	den	26	sept.,
› <i>Lithander</i>	›	4	›	›	›	27	›
› <i>Staxäng</i>	›	2	›	›	›	1	okt.,
› <i>Casenberg</i>	›	3	›	›	›	26	sept. och
› <i>Hedlund</i> i Östersund	›	4	›	›	›	28	› .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 12.10 e. m.

In fidem
Sune Norrman.
