

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1947.

Andra kammaren.

Nr 8.

Lördagen den 15 februari.

Kl. 2 em.

§ 1.

Justerades protokollet för den 8 innevarande februari.

§ 2.

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

nr 30, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 29 juni 1945 (nr 522) om kontroll å viss utländsk egendom m. m., så ock om fortsatt giltighet av samma lag, m. m.;

nr 48, angående försäljning av vissa fastigheter;

nr 52, angående bemyndigande att försälja viss kronan tillhörig fast egendom;

nr 53, angående befrielse från skyldighet att erlægga överuttagningsavgift för gas;

nr 54, angående vidgad rätt till resekostnadsersättning för kontraktsprost vid tjänsteresor m. m.;

nr 56, angående vissa frågor om befrielse från ersättningskyldighet;

nr 57, angående anslag till nybyggnad vid ingenjörsvetenskapsakademiens försöksstation m. m.;

nr 58, angående vissa investeringar i telegrafverkets fond för budgetåret 1947/48; och

nr 59, angående dyrtidstillägg å vissa livräntor m. m. i anledning av olycksfall eller yrkessjukdom.

Dessa propositioner bordlades.

§ 3.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Svar på fråga.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet *Myrdal*, som anförde: Herr talman! Herr *Staxäng* har frågat om jag — då enligt hans uppgift flera skärgårdssamhällen på västkusten, bl. a. särskilt *Gullholmen*, på grund av ishinder äro så gott som helt isolerade — ämnar vidtaga skyndsamma åtgärder för att med isbrytarhjälp eller på annat sätt återställa nödvändiga förbindelser med fastlandet för ifrågavarande samhällen.

Enligt de allmänna riktlinjer för den statliga isbrytarverksamheten, som godkändes av 1944 års riksdag, skall staten svara för all havsisbrytning och viss kustisbrytning, d. v. s. brytning av ränna i det inomskärs bildade fasta istäcket. Lokalisbrytning skall icke åvila staten som en skyldighet, men enligt riksdagsbeslutet bör staten, då så låter sig göra, här träda hjälpande emellan.

Den isbrytning som kan bli behöflig för att möjliggöra skärgårdsöarnas båt-förbindelser med fastlandet får anses utgöra lokalisbrytning. Någon skyldighet för staten att utföra sådan isbrytning föreligger alltså icke. Den är i princip

Svar på fråga. (Forts.)

en rent lokal angelägenhet. Under rådande isförhållanden måste alla tillgängliga isbrytarfartyg användas för sin huvuduppgift, nämligen att undsätta nödställda fartyg och att så långt sig göra låter hjälpa handelssjöfarten — framför allt sjöfarten på utlandet — och fisket. Endast om en direkt nödsituation skulle uppstå, kan man räkna med statlig isbrytarhjälp för att uppehålla sjöförbindelser av det slag herr Staxäng åsyftat.

Av herr Staxängs fråga syntes mig framgå att den aktuella trafiksituationen för Gullholmens del gav anledning till särskild oro. Dagen efter det frågan framställdes kunde emellertid länsstyrelsen i Göteborg, som uppmärksam följer västkustens isförhållanden, upplysa mig om att isen mellan Gullholmen och Orust låg så fast, att trafik med sparkstötting och kälke kunde pågå obehindrat och att möjligheterna till en mera ordnad trafik över isen undersöktes. Någon begäran om isbrytarhjälp för gullholmstrafiken hade ännu i går icke framställts, vare sig till länsstyrelsen eller till marinens isbrytarledning i Göteborg. I stället har under de senaste dagarna från ett flertal ösamhällen, bland andra Gullholmen och Karingön, till länsstyrelsen framförts bestämda önskemål om att ingen isbrytning göres, som avbryter de för närvarande goda förbindelserna över isen.

Härpå yttrade:

Herr Staxäng: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet få framföra mitt tack för det snabba svaret på min fråga. Jag skall inte i någon utförligare grad uppehålla mig vid vad statsrådet i första delen av svaret berör, nämligen frågan om i vilken utsträckning staten är skyldig att svara för isbrytningen. Den delen av svaret betraktar jag mer som en formell inledning än som en nödvändig upplysning i detta fall. Det är en känd sak, att, såsom statsrådet nämnde, staten enligt riksdagsbeslutet 1944 så långt möjligt skall träda hjälpande emellan, men om isförhållandena bli svårartade, blir detta uttalande ganska platoniskt, ty just när isförhållandena äro svårartade har staten mycket begränsade möjligheter att lämna isbrytarhjälp. Det är riktigt som statsrådet i sitt svar framhåller, att under nu rådande isförhållanden alla tillgängliga isbrytarfartyg måste användas för deras huvuduppgift, nämligen att i första hand undsätta nödställda fartyg och så långt sig göra låter hjälpa handelssjöfarten på utlandet. Statsrådet nämner därvidlag i sista hand även fiskets tillgodoseende med isbrytarhjälp. Jag kan i det sammanhanget inte underlåta att erinra om vad statsutskottet framhöll i denna fråga 1944, nämligen att det avtalsförslag, som då förelades riksdagen, inte innebar en fullt tillfredsställande lösning av västkustfiskets isbrytarfråga. Vid det tillfället avlämnade herr Andersson i Mölndal jämte några andra ledamöter från bohuslänsbänken en motion om bättre utformning för fiskets vidkommande av det föreslagna avtalet. Statsutskottet framhöll emellertid, att det pågick en utredning angående frågan om förstärkning av isbrytarberedskapen för västkustfisket. Jag har under dessa dagar försökt få upplysning om i vad mån denna utredning lett till resultat, men jag har inte kunnat erhålla någon sådan upplysning. Det är emellertid möjligt att utredningen bidragit till en gynnsammare utformning av avtalet med de båtar i Göteborg, som skulle ha isbrytningen om hand.

Jag berör detta avsnitt emedan jag är förvissad om att därest fisket hade fått sin isbrytarfråga ordnad på ett betryggande sätt, skulle detta även i viss mån ha inneburit en hjälp för de ösamhällen, som nu befinna sig i en svår situation. Då isen mellan dessa ösamhällen och närmaste fastland »varken bär eller brister», är det av vikt att de yttre farlederna till vissa huvudorter kunna hållas

Svar på fråga. (Forts.)

öppna. För att förtydliga detta skall jag beröra förhållandena för det samhälle, som jag omnämnt i min fråga till statsrådet.

Gullholmens närmaste fastland är Orust. Det är nödvändigt, att båttrafiken på de yttre lederna, t. ex. till Göteborg och Lysekil, så långt möjligt hålles i gång under den tid, då isen mellan Gullholmen och fastlandet hindrar sjötrafiken men inte är tillräckligt stark för att kunna bära några transporter. Statsrådet har i någon mån missuppfattat min fråga. När jag talade om att återställa förbindelserna till fastlandet, menade jag inte, att man skulle bryta isen mellan dessa öar och närmaste fastland, ty vid det tillfälle då jag framställde frågan varken bar eller brast isen, och det gällde därför att hålla de yttre farlederna till dessa huvudorter öppna, till dess det blev bärkraftig is till fastlandet. Här har naturligtvis i första hand lokalisbrytningen sin uppgift, men jag har fattat det så att även den statliga isbrytarverksamheten har skyldighet att hjälpa till just i denna skarv. Det var detta jag åsyftade, när jag i min fråga talade om ett återställande av förbindelserna med fastlandet. När statsrådet framhåller, att statens isbrytarfartyg äro helt bundna av sin verksamhet, böjer jag mig för detta faktum, därför att jag förstår, att det nu knappast är möjligt att ta fartygen från deras största uppgift. Det vore emelletrid önskligt, om statsrådet även kunde ge en upplysning om lokalisbrytningsverksamheten under den tid, då isförhållandena nu varit besvärliga. Det skulle framför allt vara av intresse att få höra om bevakningsfartyget Skageraks verksamhet under denna tid.

Då jag framställde min fråga, befunno sig våra ösamhällen i en svår situation. Förbindelserna med de större huvudorterna voro brutna, och isen till närmaste fastland var mycket osäker för transporter. Hade inte den senaste tidens stränga kyla kommit och gjort isen stark, hade öarna fortfarande varit isolerade och deras ställning ännu mer prekär än för några dagar sedan. Gullholmen och flera andra öar ha varit isolerade i omkring tio dagars tid.

Statsrådet nämner i sitt svar, att bara ett par dagar efter det jag framställde min fråga kom det en uppgift till departementet om att isen var fullt bärkraftig till närmaste fastland. Tidningen Ny Tid för i går har emellertid inte riktigt samma uppfattning. Den säger, att isen visserligen bär, men att den inte ger tillräcklig möjlighet för större transporter. Tidningen fortsätter: »Flera dagar har ön varit utan både varor och post, isen har inte burit att gå på, men varit för tjock för att någon båt skulle kunna forcera den.» Tidningen skriver också något: »Några skjutsar har man inte vågat sig ut med ännu. Isen i havsbandet är alltid osäker.» I fråga om läget skriver man följande: »Som tur är har det inte varit något sjukdomsfall här ännu under isoleringen som behövt sjukhusvård, och ej heller har någon behövt anlita barnmorska. Varken barnmorska eller läkare finns på ön, och läkare har vid behov konsulterats per telefon, bl. a. har han vid ett fall av lunginflammation givit sina order om hur sjukdomsfallet skulle skötas. Då vi inte har annat än sparkstötting som fortskaffningsmedel förstår var och en hur svår en sjuktransport skulle bli.»

Jag vill även återge statsrådets mycket försiktiga formulering i slutet av svaret, där han berör de nuvarande förbindelserna med fastlandet. Han säger där: »Isen mellan Gullholmen och Orust låg så fast, att trafik med sparkstötting och kälke kunde pågå obehindrat», och »möjligheterna till en mera ordnad trafik undersökas». Jag tycker man bör stanna något vid denna sista formulering, ty transporter med sparkstötting äro inte tillräckliga att klara tillförseln av förnödenheter till en ö med omkring 500 invånare, och vi ha för övrigt större ösamhällen, som befinna sig i ungefär samma predikament. Jag vill vidare tillägga, att även om den svåraste situationen kanske nu är övervunnen, får man

Svar på fråga. (Forts.)

vara beredd på att dessa samhällen litet längre fram, då isarna fram mot våren åter bli osäkra, på nytt komma i en mycket besvärlig situation.

När jag framställde min fråga, huruvida statsrådet ämnade vidtaga skyndsamma åtgärder för att med isbrytarhjälp eller på annat sätt återställa nödvändiga förbindelser med fastlandet för västkustsamhällena, var det med en viss tvekan jag skrev »eller på annat sätt», ty därmed måste jag kanske beröra åtgärder, som ligga utanför statsrådets förvaltningsområde. Jag föreställer mig emellertid, att det finns sådana kommunikationer mellan de olika departementen, att vad jag här framför kan vidarebefordras. En rad ösamhällen ha genom de senaste dagarnas starka kyla fått landförbindelse. Härigenom har det uppstått ett transportproblem av ganska stor omfattning och tillika av mycket vanskelig art. Man kan inte sätta i gång en biltrafik hur som helst. Man kan inte kommandera en chaufför att sätta sig i en sluten förarhytt och köra över isen. Man har försökt använda truckar för transporter av förnödenheter, och invånarna på berörda orter ha framfört en önskan, att staten skulle låna ut truckar för detta ändamål.

Herr talman, jag vill sluta detta anförande med att i någon mån vidga denna fråga och ta upp en sak som jag tänkt mycket på sedan jag framställde min fråga och som jag fick särskild anledning att ta upp, när jag hörde statsrådets svar. Jag önskar att statsrådet antingen ensam eller i samråd med någon annan departementschef, som spörsmålet kanske närmare berör, tar upp detta problem. Av rent formella skäl förmodar jag har statsrådet nödgats ge sitt svar i dag en stark avgränsning, och därav har följt att svaret fått en rätt negativ innebörd.

Statens isbrytarverksamhet är starkt begränsad till vissa speciella uppgifter. Den lokala isbrytarverksamheten och statens isbrytarverksamhet ha till gemensam uppgift, vilket jag tidigare berört, att underlätta handelssjöfarten och att stå fisket till hjälp med isbrytning. Men man får här ett starkt intryck av att ifrågavarande öars svåra problem under tider, när de på grund av isförhållanden äro isolerade, i stor utsträckning ligga utanför samhällets hjälpverksamhet. För ösamhällena på västkusten äro dessa problem lyckligtvis icke ett ärligen återkommande bekymmer. Men för ösamhällena på ostkusten uppstår nämnda år ett försörjnings- och i vissa fall också ett socialt problem av så allvarlig art, att vi på fastlandet icke kunna riktigt fatta det och därför inte heller tillräckligt ha beaktat det. Vi få dock komma ihåg att denna öbefolkning är en integrerande del av vårt folk, och det synes mig därför rimligt att samhället i vidare mening tar upp detta allvarliga samhällsspörsmål. För dessa ösamhällen, som i många fall varje år måste räkna med tider av nästan fullständig isolering, borde genom samhällets försorg beredskapsåtgärder vara planerade för att vid behov snabbt kunna tillgripas. Jag tänker mig då att i första hand de lokala organen kunde sättas in på dessa uppgifter och få nödiga instruktioner. Vidare borde en annan viktig sak komma till utförande, nämligen anordnandet av nödiga väganläggningar på fastlandet fram till närmaste punkt vid kusten, varifrån t. ex. transporten på isen till respektive öar kunde ske.

Ett annat önskemål, som också framförts från flera orter på västkusten, är att sjukvårdens förhållanden i olika hänseenden ordnades. Den saken borde beredskapsvis organiseras på förhand, inte bara när det gäller tillkallande av läkare utan också när det gäller att sörja för t. ex. barnaföderskorna, varvid dessa i god tid kunde transporteras från öarna till fastlandet och där beredas vistelse och vård under väntetiden.

Vidare har det ofta visat sig att öarnas försörjningsfråga i avspärrnings-tider i tid inte varit nöjaktigt ordnad. Jag vill också framhålla, att transportfrågan under sådana tider, då isen börjar bära, inte bara är en omfattande

Svar på fråga. (Forts.)

utan även en ytterst vansklig sak att ordna. Där står man ofta ganska handfallen och vet inte riktigt hur man skall organisera det hela. Inte heller vet man om det går att vända sig till myndigheterna och om det finns hjälp att få där. I dylika fall borde det kunna stå ett visst anslag till förfogande för dessa ösamhällen, vilka under sådana tider alltid komma att befinna sig i en mycket svår situation.

Jag har under dessa dagar, och särskilt sedan jag mottagit herr statsrådets svar, fått det bestämda intrycket, att den fråga jag tillåtit mig föra fram knappast kan lösas genom de samhällsåtgärder som hittills vidtagits. Jag vill därför vädja till herr statsrådet att taga under övervägande, huruvida icke en utredning av dessa problem borde kunna komma till stånd. Det gäller här att åstadkomma beredskapsåtgärder för vårt lands ösamhällen i syfte att hjälpa dem över de tidsperioder, då de på grund av svåra isförhållanden äro helt och hållet isolerade.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Jag måste bekänna att jag inte kunde ana — och sannolikt inte heller någon annan som hörde den enkla fråga herr Staxäng framförde — att det var en så stor och vidlyftig ideologisk struktur som däri skulle vara uttryckt. Jag är heller inte riktigt övertygad om att det egentligen stämmer med avsikten med de enkla frågorna, att man på detta sätt tar upp en detalj, som man får svar på, men därefter lägger fram en allmän orientering eller gör en inspektion av ett stort och vidlyftigt samhällsspörsmål. Jag kan emellertid förstå att herr Staxäng gjort det, ty denna enkla fråga, tagen som den är, var alldeles uppenbarligen en olyckshändelse.

Herr Staxäng uppgav här att vissa skärgårdssamhällen på västkusten, bl. a. Gullholmen, på grund av ishinder voro praktiskt taget isolerade, och han frågade, om vi kunde göra något med isbrytarhjälp eller på annat sätt för att återställa nödvändiga förbindelser med fastlandet. Dagen efter frågans framställande konstaterade vi i handelsdepartementet genom kontakt med länsstyrelsen att posten var i gång. Det hade landsfiskalen rapporterat. Från samma håll rapporterades också att man på ön i fråga var synnerligen angelägna om att inte bryta upp isen utan låta det frysa till ordentligt, ty då blir man inte så isolerad på ön. Jag behöver inte dölja för kammaren det faktum, att man i länsstyrelsen var ganska irriterad över herr Staxängs fråga, vilken man nog betraktade — om jag får använda det uttrycket trots de svåra isförhållandena kring Gullholmen — som ett fiske i grumligt vatten. Nu hör jag emellertid att herr Staxäng ingalunda tänkte på isen mellan Gullholmen och fastlandet utan på isen litet längre ut. Det förstår jag alls inte, ty vad han talade om i sin fråga var ju den nödvändiga förbindelsen »mellan Gullholmen och fastlandet».

Det kan ju knappast vara någon mening i att ta upp en allmän diskussion om ösamhällenas isolering i anslutning till denna enkla fråga, men för att lägga saken till rätta vill jag ändå som hastigast erinra om några fakta. Ordningen för statens medverkan i isbrytarverksamheten är tämligen hårt fastslagen i beslut som riksdagen fattat. — Jag vill i förbigående säga, att det är vår uppfattning inom handelsdepartementet att vi nog böra söka oss fram till regler, som ge Kungl. Maj:t och underställda myndigheter litet större befogenhet att laga efter lägenhet. — I huvudsak har den ståndpunkt som riksdagen intagit varit densamma som uttrycktes av statsrådet Herman Eriksson i proposition år 1944. Där sades det om den statliga isbrytarverksamheten att den skulle inriktas på att vara tillräcklig för att motsvara sjöfartens behov, d. v. s. den stora sjöfartens behov, av isbrytarhjälp under milda vintrar

Svar på fråga. (Forts.)

och vintrar av normal stränghet. Av kostnadsskäl ansåg riksdagen uteslutet att staten skulle hålla en för svåra isförhållanden fullständig isbrytarberedskap.

Nu ha vi den svåraste vintern på många decennier, och statens isbrytarapparat är fullt utnyttjad för att kunna klara av de allra värsta och största sakerna. Vidare vill jag emellertid gärna påpeka att den lokala isbrytarverksamheten, som herr Staxäng var inne på, icke åvilar staten utan de kommunala organen, i detta fall landstinget. Där vore det sannolikt lämpligt att denna fråga toges upp. Det är sant att staten har tagit på sig ansvaret för viss isbrytarverksamhet som borde vara av lokal karaktär, nämligen isbrytningen till fiskets framme. Men den isbrytarverksamheten ligger under nionde huvudtiteln och omhänderhas närmast av lantbruksstyrelsen. Kungl. Maj:t har för isbrytarhjälp åt fiskarbefolkningen begärt att få disponera ett förslagsanslag på 29 000 kronor. Det är i detta sammanhang som isbrytaren Skagerak blivit kontraherad till västkusten. Även om det inte ligger under mitt ansvarsområde kan jag tala om för herr Staxäng, att det fartyget nu är i full verksamhet därute.

Herr Staxäng gick emellertid mycket längre och talade i själva verket om hela det stora problemet om öarnas och öbefolkningens isolering under vissa väderleksförhållanden samt om transportproblemen i skärgården överhuvud taget. Han gav uttryck åt vissa allmänna synpunkter, som stämma ganska väl med direktiven för den utredning under kommunikationsdepartementet, som nu är i arbete. Den heter skärgårdsutredningen, och den har i uppdrag att utreda här berörda problem för öarna i såväl Stockholms som Blekinge och västkustens skärgårdar. Jag måste därför säga, att det var med en viss förvåning jag lyssnade till herr Staxängs spörsmål, om man inte kunde tänka sig att en utredning kunde sättas i gång för att få dessa problem belysta. En utredning är i gång för att belysa skärgårdens transportproblem. Jag tror mig också kunna meddela, trots att det inte ligger under mitt departement, att denna utredning inom kort kommer att offentliggöra resultaten av sitt arbete.

Herr Staxäng: Herr talman! Jag förstår att herr statsrådet är mycket angelägen att försöka skyla över sitt ganska negativa svar med påståendet att jag framställt en onödig fråga. Jag vill därför säga, att frågan kommit upp efter uppmaning från samhällena i fråga. När man i departementet satte sig i förbindelse med länsstyrelsen dagen efter det att min fråga hade framställts så var detta i alla fall föranlett av att jag frågat, och då hade redan åtskilliga dagar förflutit sedan samhällenas isolering börjat.

Vad så herr statsrådets svar beträffar, så kunde jag inte få något annat intryck av det än att dessa isolerade öars problem ligga utanför de beredskapsåtgärder, som nu finnas tillgängliga. Herr statsrådet pekar ju nämligen endast på statens begränsade skyldighet härvidlag och hänvisar i stället till den otillräckliga lokala isbrytningen som en kompletterande del. Men jag har framhållit det nödvändiga i att hålla de yttre farlederna öppna just i denna skarv, innan isen bär in till närmaste fastland. Inte ens detta kan tydligen ordnas.

Jag har också sett direktiven för den utredning, som herr statsrådet här nämnde om. De upptaga bl. a. frågan om förbättrade kommunikationer, väg-, bro- och färjanläggningar samt hamn- och farledsarbeten av sådan natur, att de kunna komma under utredningens prövning. Jag kan inte förstå att i den utredningens direktiv innefattas något organiserande av beredskapsåtgärder för dessa öar, när det t. ex. gäller sjukvården, tryggad livsmedelsförsörjning under isoleringstider o. s. v. Jag skulle vara glad om så vore fallet, ty då funnes det möjligheter att få denna fråga löst så småningom.

Svar på fråga. (Forts.)

Sedan vill jag bara i all korthet säga några ord med anledning av herr statsrådets ord om länsstyrelsen. Jag vill inte på något sätt underkänna dess verksamhet. Tvärtom stryker jag under vad herr statsrådet här sagt, nämligen att länsstyrelsen samvetsgrant följer dessa frågor. Men detta hindrar ju inte att man också har rätt att på högsta ort göra en hemställan om dessa problem. Jag var t. ex. med i en deputation år 1941, vilken uppvaktade handelsministern i ett liknande ärende. Vi mottogos inte den gången med den anmärkningen, att vi skulle gå förbi länsstyrelserna. Handelsministern var tvärtom mycket beredvillig att medverka till att åtgärder vidtogos. Jag tycker att likheten i dessa båda fall är ganska stor. Skillnaden är kanske bara den, att vi då hade en annan handelsminister.

Chefen för handelsdepartementet, herr statsrådet **Myrdal**: Herr talman! Jag måste alldeles bestämt säga ifrån, att det är orimligt av herr Staxäng att tolka mina ord som om jag skulle intaga en negativ ståndpunkt till frågan om öbefolkningens isolering, bara därför att jag icke funnit herr Staxängs speciella fråga påkallad och riktig. Jag har tillåtit mig påpeka att det sitter en utredning under kommunikationsdepartementet som just har detta större problem under prövning och som nu håller på att avsluta sitt arbete. Om herr Staxäng vill, så skall jag gärna tillägga att det är min varma förhoppning — särskilt efter den beröring jag fått med dessa problem inom handelsdepartementet — att skärgårdsutredningen skall komma fram till ett positivt resultat och att den skall kunna föreslå statsmakterna sådana åtgärder, som verkligen hjälpa befolkningen på ifrågavarande öar. Herr Staxäng förmodade att denna skärgårdsutredning, som har till uppgift att allmänt överväga skärgårdarnas trafikproblem, inte skulle beakta önskvärldheten av att det finns livsmedel till hands om trafiken måste inställas. Inte heller skulle den beakta att det kan uppstå svårigheter med sjuka människors forslande till sjukhus om trafiken inte kan upprätthållas. Jag kan inte förstå hur herr Staxäng kunnat komma på den tanken att skärgårdsutredningen inte skulle beakta dessa alldeles uppenbara missförhållanden, vilka varit en av huvudanledningarna till att man tagit upp skärgårdens trafikproblem till särskild utredning. Det är ju självklart att dessa saker bli beaktade av skärgårdsutredningen.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 4.

Föredrogs var efter annan följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till behandling av lagutskottet propositionen, nr 45, med förslag till lag angående ändring i lagen den 22 juni 1928 (nr 254) om arbetsdomstol; samt

till statsutskottet propositionerna:

nr 46, angående indragning av vissa till församlingskyrkor utgående ersättningar m. m.; och

nr 47, angående ersättning i vissa fall i anledning av olycksfall i arbete eller yrkessjukdom.

§ 5.

Föredrogs den av herr *Hansson* i Skediga vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för folkhushållningsdepartementet angående

Svar på fråga. (Forts.)

de kostnader, som 1946 års skördeuppskattning och husdjursräkning förorsaka kristidsnämnderna inom jordbruksområden, m. m.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 6.

Interpellation. Ordet lämnades på begäran till

Herr **Hagberg** i Malmö, som anförde: Herr talman! I en vid 1943 års vårriksdag av mig till kommunikationsministern framställd interpellation angående införande av kanalavgifter vid Falsterbokanalen påpekades, att kanalens anläggning kostat ca 21 milj. kronor i statsmedel, att underhålls- och driftkostnaderna då uppskattades till ca 50 000 kronor om året samt att med undantag för lotspenningar någon avgift för kanalens begagnande icke upptogs. Departementschefen framhöll i sitt svar, att man enligt hans uppfattning vid lämplig tidpunkt borde till prövning upptaga frågan om fastställande av kanalavgifter för täckande av farledens löpande driftkostnader. Med hänsyn till då rådande prisstopp ansåg sig likväl departementschefen böra ställa denna fråga på framtiden.

Vid 1944 års riksdag väcktes tvenne likalydande motioner (I: 34 och II: 63) med yrkanden om införande av kanalavgifter för Falsterbokanalen. Dessa önskemål syntes främst ha framkommit med hänsyn till de många utländska fartyg som utan avgift passerade kanalen. I enlighet med statsutskottets hemställan i utlåtande nr 6 avtog riksdagen motionärernas yrkanden. Utskottet anförde i sin motivering såsom skäl för avslaget bl. a. att av handelspolitiska hänsyn någon differentiering mellan svenska och utländska fartyg eller ens mellan å ena sidan inhemsk trafik och å andra sidan trafik från eller till utländska hamnar ej plägade förekomma vid dylika avgifters uttagande i svenska kanaler. Utskottet anförde emellertid även att med hänsyn till den nytta sjöfarten då hade av den under kriget med direkt tanke på rådande avspärningssituation tillkomna Falsterbokanalen kunde det anses rimligt att kanalavgift uttoges vid genomfarten. Utskottet befarade dock att situationen efter den kommande freden skulle bli helt förändrad och att värdet av kanalens anlåtande då skulle förminska samt att trafiken förmådde bära endast högst reducerade avgifter, varför kanalintäkterna skulle komma att te sig ganska begränsade i förhållande till kostnaderna för deras uppbörd.

Utvecklingen har emellertid åtminstone hittills icke gått i den riktning, som då förmodades. Tvärtom har trafikintensiteten stigit år från år. Antalet fartyg, som åren 1944—46 passerade kanalen, utgjorde 9 776 resp. 10 454 och 14 572. Av dessa voro 1944 2 821, 1945 2 845 och 1946 5 671 utländska. Men icke blott fartygens antal utan även deras storlek har stigit för att nu uppgå till en genomsnittssiffra per fartyg av 600 à 700 nettoregister-ton. Med hänsyn härtill kan man beräkna, att kanalen 1946 trafikerats av ca 8 milj. nettoregister-ton. Såsom en jämförelse kan nämnas att Södertälje kanal under 1946 passerades av 7 411 fartyg med en sammanlagd dräktighet av ca 783 000 nettoregister-ton eller således ungefär $\frac{1}{10}$ av Falsterbokanalen.

Denna utveckling visar att Falsterbokanalen existensberättigande inte heller efter kriget kan ifrågasättas samt att de antydanden, som framkommit om att kanalen endast vore ett provisorium under krigstid och att den borde nedläggas efter kriget, sakna skäl. Det vore emellertid av värde med ett officiellt uttalande i denna riktning för att skapa klara linjer för framtiden. Härigenom aktualiseras även frågan om införande av kanalavgifter. Under senare år ha de av statsverket bestridda kostnaderna för ledens underhåll upp-

Interpellation. (Forts.)

gått till mellan 60 000 och 100 000 kronor. Ränteutgifterna för det nedlagda kapitalet torde belöpa sig till i runt tal 700 000 kronor om året. Det kan icke anses rimligt att landets skattebetalare ensamma skola svara för alla dessa kostnader. Kanalen bör numera betraktas såsom ett affärsföretag. Det har visat sig, att trafiken väl är i stånd att bära måttliga kanalavgifter vid sidan av de nu utgående lotspenningarna, vilka avgifter åtminstone skulle kunna täcka driftkostnaderna. Det är givetvis högst troligt, att leden även efter införande av kanalavgift skulle kunna räkna på en god trafik, då passerandet av kanalen för fartygen medför en icke obetydlig tidsvinst. Alla möjligheter för att i detta läge öka trafikintensiteten bära givetvis vidtagas, t. ex. genom att införa ordentliga trafiktekniska anordningar, såsom mistsignaler för fartygens införande i kanalen, vilket enligt uppgift hittills försumrats. Även frågan om kanalens fortsatta organisation bör i detta sammanhang uppmärksammas. Då Södertälje kanal, som i jämförelse med Falsterbokanalen är av avsevärt mindre betydelse ur trafiksynpunkt, har kanalavgifter, synas några skäl mot införande av dylika avgifter på sistnämnda kanal numera icke föreligga.

Med anledning av vad sålunda anförts får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framställa följande fråga:

Är herr statsrådet villig att vidtaga undersökning angående införande av kanalavgifter på Falsterbokanalen med beaktande jämväl av övriga här ovan anförda synpunkter?

Denna anhållan bordlades.

§ 7.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt disposition av vissa äldre reservationsanslag;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1947/48 till förskott av kostnader för uppgörande av byggnadsplaner;

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för G. V. Löthner och F. H. Jonsson från ersättningsskyldighet; och

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen å kapitalbudgeten under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1947/48, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande, nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till bidrag till dyrtidstillägg å folkpensioner och invalidunderstöd, anslag till bidrag till provisoriska förstärkningar av tilläggspensioner och invalidunderstöd, anslag till provisorisk förstärkning av ersättning åt blinda samt anslag till dyrtidstillägg å ersättning åt blinda, dels ock Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om dyrtidstillägg under senare halvåret 1947 å folkpensioner och invalidunderstöd, m. m.;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 6 mars 1942 (nr 63) angående rätt för Konungen att åsätta särskild tullavgift;

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva visst undantag från gällande villkor för åtnjutande av rätt till varvsindustrirestitution; och

nr 6, i anledning av väckt motion angående viss ändring av bestämmelserna i 12 § taxeringsförordningen;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fullföljd av talan från domkapitel m. m.; och

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 7 december 1934 (nr 573) om tillsättning av prästerliga tjänster;

andra lagutskottets utlåtande, nr 1, i anledning av väckta motioner om utredning och förslag angående utsträckt tillämpning av den s. k. ensittarlagen; samt

jordbruksutskottets utlåtande, nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen beträffande jordbruksdepartementet gjorda framställningar om anslag till kapitalinvesteringar jämte i ämnet väckt motion.

§ 8.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Koningen, nämligen:

från statsutskottet:

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser justitiedepartementets verksamhetsområde;

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47, i vad propositionen avser finansdepartementets verksamhetsområde;

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen å kapitalbudgeten under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1947/48, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde;

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under tionde huvudtiteln gjorda framställning om anslag för budgetåret 1947/48 till säkerhetsanstalter för sjöfarten;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1947/48 till säkerhetsanstalter för sjöfarten; och

nr 34, i anledning av väckta motioner om anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47 till bestridande av kostnaderna för riksdagens interparlamentariska grupps deltagande i konferens i Kairo;

från bevillningsutskottet:

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning med ytterligare bestämmelser angående taxering för inkomst under vissa år av ersättning på grund av försäkring för förlust av fartyg, m. m.;

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker; och

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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

från jordbruksutskottet, nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare statsbidrag för undersökning rörande visst torrlägningsföretag, m. m.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 2.38 em.

In fidem
Gunnar Britth.

Tisdagen den 18 februari.

Kl. 4 em.

§ 1.

Justerades protokollen för den 11 och den 12 innevarande februari.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Att riksdagsmannen *Rudolf Boman* under tiden fr. o. m. den 15 februari 1947 t. o. m. 23 februari 1947 på grund av influensa är till arbete oförmögen, intygas.

Stockholm den 15 februari 1947.

v. Greyerz,
leg. läkare.

Kammaren beviljade herr Boman i Kieryd ledighet från riksdagsgöromålen fr. o. m. den 15 t. o. m. den 23 innevarande februari.

Herr talmannen meddelade, att herr Hoppe, som vid kammarens sammanträde den 10 januari med läkarintyg styrkt sig från och med samma dag tills vidare vara hindrad att deltaga i riksdagsgöromålen, den 15 februari åter intagit sin plats i kammaren.

§ 3.

Föredrogos var för sig följande Kungl. Maj:ts på bordet liggande propositioner; och hänvisades därvid

till behandling av lagutskott propositionen, nr 30, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § lagen den 29 juni 1945 (nr 522) om kontroll å viss utländsk egendom m. m., så ock om fortsatt giltighet av samma lag, m. m.;

till statsutskottet propositionen, nr 48, angående försäljning av vissa fastigheter;

till jordbruksutskottet propositionen, nr 52, angående bemyndigande att försälja viss kronan tillhörig fast egendom;

till statsutskottet propositionen, nr 53, angående befrielse från skyldighet att erlägga överuttagningsavgift för gas;

till behandling av lagutskott propositionen, nr 54, angående vidgad rätt till resekostnadsersättning för kontraktsprost vid tjänsteresor m. m.; samt

till statsutskottet propositionerna:

nr 56, angående vissa frågor om befrielse från ersättningsskyldighet;

nr 57, angående anslag till nybyggnad vid ingenjörsvetenskapsakademiens försöksstation m. m.;

nr 58, angående vissa investeringar i telegrafverkets fond för budgetåret 1947/48; och

nr 59, angående dyrtidstillägg å vissa livräntor m. m. i anledning av olycksfall eller yrkessjukdom.

§ 4.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 25—28, sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 1, bevillningsutskottets betänkanden nr 4—6, första lagutskottets utlåtanden nr 3 och 4, andra lagutskottets utlåtande nr 1 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 8.

§ 5.

Föredrogs den av herr *Hagberg* i Malmö vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, angående införande av kanalavgifter på Falsterbokanalen.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 6.

Avlämnades följande motioner, nämligen av:

herrar *Olson* i Göteborg och *Dickson*, nr 334, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 41, angående rundradion i Sverige; samt

herr *Adolfsson m. fl.*, nr 335, likaledes i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 41.

Dessa motioner bordlades.

§ 7.

Interpellation. Ordet lämnades på begäran till

Herr *Onsjö*, som anförde: Herr talman! Ingen bestrider numera att landsbygdens avfolkning och stadsbygdens enorma tillväxt utgöra ett mycket allvarligt samhällsproblem som måste ägnas all möjlig uppmärksamhet. Det gäller att i olika avseenden så långt det är möjligt åstadkomma likställighet emellan stadsbygd och landsbygd, så att landsbygden kan konkurrera om folkresurserna. Det är emellertid självklart, att det ej är möjligt att helt flytta ut städernas förmåner på landsbygden, lika litet som det är möjligt att till städerna flytta de förmåner som landsbygden i vissa avseenden obestridligen har. Härigenom blir problemet stad—landsbygd i mycket hög grad ett kommunikationsproblem.

Motorismen har skapat nya och stora möjligheter att bryta landsbygdens

Interpellation. (Forts.)

ekonomiska och kulturella isolering. Särskilt omnibusarna ha i detta hänseende fått en mycket stor betydelse. Talrika exempel finnas på hur en omnibuslinje har revolutionerat förhållandena på en ort eller i en bygd. Det är därför ett samhällsintresse av betydande storleksordning, att automobiltrafiken blir organiserad så, att den på bästa möjliga sätt tillgodoser allmänhetens trafikbehov och detta särskilt när det gäller landsbygden. Allmänt erkänner man numera att även de glest befolkade bygderna ha behov av och rätt till telefon, vägar o. d. Principen bör vara densamma när det gäller tillgången till moderna trafikmedel.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken har sedan länge varit statligt reglerad. Det har skapats ett system som utgör en kombination av monopol och fri företagsamhet. Endast den som innehar trafik tillstånd har rätt att mot betalning tillhandahålla bil åt allmänheten. Detta skydd åt den yrkesmässiga biltrafiken är kanske i och för sig berättigat, men dess tillämpning ger också upphov till olägenheter. Allmänhetens berättigade behov och önskemål när det gäller trafikmedel böra ju alltid tillgodoses i första hand, och målsättningen för den samhälleliga regleringen av trafikväsendet bör vara att så rättvist som möjligt fördela trafikförsörjningen och samtidigt främja en snabb och ändamålsenlig utveckling på ifrågavarande område. Det nuvarande systemet för den samhälleliga regleringen av trafikväsendet är otvivelaktigt åtskilligt föråldrat, och att åstadkomma rättelse härutinnan är en brådskande angelägenhet. Redan det förhållandet att trafik tillstånd som sådana ha blivit affärsobjekt — trafik tillstånd säljas ibland för hundratusentals kronor — måste inge betänkligheter. Utvecklingen tycks tendera i den riktningen, att trafik tillstånd inköpas av kapitalstarka bolag som centralisera denna verksamhet till tätorterna. Hänsynen till allmänhetens, enkannerligen landsbygdens behov och önskemål kommer naturligt nog i andra hand vid dessa ekonomiska transaktioner. Vidare synas ibland tidigare meddelade trafik tillstånd utgöra ett hinder för ett organiserande av trafiken efter nutidens krav.

Även den yrkesmässiga personbiltrafiken synes tendera att bli koncentrerad till tätorterna, varigenom landsbygden blir än mer vanlottad i trafikhänseenden.

Vid 1945 års riksdag väcktes motioner från det parti jag tillhör, vari yrkades, att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära att det uppdroges antingen åt 1944 års trafikutredning eller åt särskilt tillkallade sakkunniga att inventera befintlig och inför freden planerad trafikförsörjning genom omnibusföretag inom olika delar av landet samt att efter verkställd inventering inkomma med de förslag, vilka vid en allsidig prövning kunde finnas lämpade att intensifiera landsbygdens trafikförsörjning. Motionerna tillstyrktes av vederbörande tillfälliga utskott och biföllos av riksdagen, som i enlighet med utskottens hemställan begärde att Kungl. Maj:t måtte överlämna desamma till 1944 års trafikutredning för att tagas under övervägande vid fullgörande av dess uppdrag. Även från annat håll väckta motioner berörande landsbygdens trafikförhållanden överlämnades på liknande sätt till 1944 års trafikutredning.

Enligt uppgift kommer 1944 års trafikutredning att avsluta sitt arbete under första halvåret 1947. Jag förutsätter att utredningen har behandlat de nämnda motionerna och att den i sitt kommande betänkande kommer att redovisa för sin inställning till de spörsmål, som berörts i desamma. Även om så är fallet kommer det givetvis att dröja åtskillig tid, innan landsbygdens trafikproblem på grundval av utredningens förslag kunna föras fram till en praktisk lösning. Trafikförsörjningen på landsbygden är emellertid så bristfällig, att

Interpellation. (Forts.)

det enligt min mening måste företagas åtgärder snarast möjligt för att få en bättre tingens ordning till stånd.

För besök hos läkare, sjukhus, veterinär, kommunala institutioner, affärer o. d. måste befolkningen ofta företaga resor till närmaste stad eller tätort. Bristen på arbetskraft och det alltmer stegrade arbetstempot på landsbygden kräva snabba förbindelser. Motorfordonen äro oumbärliga härvidlag. Om det inte finns busslinjer eller trafikbil på orten bli resekostnaderna emellertid oproportionerligt dyra. Det är därför ett allmänt landsbygdsintresse, att busslinjer i snabbast möjliga takt upprättas i tillräcklig utsträckning och att tillstånd att driva trafik med personbilar lämnas åt bilägare, bosatta ute i landsbygdskommunerna. Det kan inte vara rimligt att trafiktillstånden koncentreras till tätorterna och överlämnas till stora kapitalstarka trafikföretag. De mera välsituerade skaffa sig egna bilar, medan de ekonomiskt mindre väl ställda måste betala dryga resekostnader till trafikföretag, som äga ett faktiskt monopol.

Med anledning av vad jag sålunda anfört hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande frågor:

Anser herr statsrådet att den yrkesmässiga biltrafiken på landsbygden motsvarar de krav allmänheten kan ställa på en god trafikförsörjning?

Om så icke är fallet, är herr statsrådet beredd att vidtaga åtgärder, så att denna trafik kan ordnas på ett modernare och mera ändamålsenligt sätt?

Denna anhållan bordlades.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.11 em.

In fidem
Gunnar Britth.

Onsdagen den 19 februari.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

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

nr 60, angående fortsatt tullfrihet för Svenska röda korset för viss sjukvårds-, beklädnads- och sjuktransportmateriel;

nr 61, angående fortsatt tullfrihet i vissa fall för Föreningen rädda barnen för kläder, beklädnadsmateriel och livsfrnödenheter;

nr 62, angående godkännande av avtal mellan kronan och Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m.; och

nr 63, med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 30 juni 1943 (nr 444) om tillståndsvång för byggnadsarbete.

Dessa propositioner bordlades.

§ 2.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Svar på fråga.

Herr statsrådet **Mossberg**, som anförde: Herr talman! Ledamoten av riksdagens andra kammare, herr Ståhl, har till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ställt följande fråga:

Anser herr statsrådet möjligheter förefinnas att med hänvisning till bland annat nyligen begångna våldsdåd vidtagna åtgärder för ökat skydd mot personliga övergrepp dels för järnvägarnas trafikanter, dels för bilförare i yrkesutövning?

Enär den framställda frågan avser ett spørsmål rörande allmän ordning och säkerhet ankommer det enligt överenskommelse med chefen för kommunikationsdepartementet på mig att besvara densamma.

Vad först angår järnvägarna finnas i författningar och instruktioner vissa bestämmelser, som syfta till upprätthållande av ordning och säkerhet såväl på tågen som inom stationsområdena. Dessa bestämmelser anses av järnvägstyrelsen vara fullt tillfredsställande. Styrelsen har vid flera tillfällen fäst personalens uppmärksamhet på angelägenheten av att god ordning upprätthålles och att meddelade bestämmelser härom iakttagas. Det är emellertid uppenbart att personliga övergrepp mot medpassagerare och andra liknande uppträden vanligen förekomma, då järnvägspersonal icke är närvarande. Att under normala förhållanden, då störande uppträdanden icke äro att befara, ur ordningshållningssynpunkt förorda en förstärkning av tågpersonalen synes mig icke vara påkallat.

Vad härefter angår bilförare i yrkesmässig persontrafik har den fara, som dessa visat sig löpa för överfall från passagerares sida — vanligen i rånsyfte — vid flera tillfällen tilldragit sig uppmärksamhet. Åtskilliga förslag ha ävenledes framförts i syfte att under yrkesutövning bereda dem ett ökat skydd mot sådana händelser.

Enligt ett av straffrättskommittén framlagt förslag till lagstiftning om brott mot staten och allmänheten skall Konungen jämlikt 10 kap. strafflagen

Svar på fråga. (Forts.)

äga förordna, att samma skydd som för ämbetsmän skall gälla för andra befattningshavare. Chefen för justitiedepartementet anförde vid förslaget remitterande till lagrådet, att frågan i vad mån ämbetskydd skulle tillkomma den yrkesmässiga biltrafikens personal finge prövas av Kungl. Maj:t särskilt för varje trafikföretag eller för olika slags yrkesgrenar.

På sista tiden ha yrkeschaufförer vid flera tillfällen utsatts för allvarliga överfall. Därigenom ha de spörsmål, som äga samband med trafikchaufförernas yrkesrisker, fått förnyad aktualitet. Att genom särskilda åtgärder bereda yrkeschaufförerna ett fullt betryggande skydd mot sådana händelser torde icke vara möjligt. De betydande risker, för vilka denna yrkesgrupp enligt erfarenheten visar sig vara utsatt, göra det emellertid angeläget att en utredning verkställs i syfte att utröna vilka åtgärder som praktiskt kunna vidtagas för att åstadkomma en ökad trygghet. Det är min avsikt att inom en nära framtid hemställa om bemyndigande att tillkalla särskilda utredningsmän för att verkställa en skyndsam utredning i detta hänseende.

Härefter yttrade:

Herr **Ståhl**: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet Mossberg få framföra mitt tack för svaret på min fråga. Såsom herr statsrådet i sitt svar konstaterar, ha under den senaste tiden en rad händelser inträffat, vilka aktualiserat dessa angelägenheter.

Vad beträffar skydd för järnvägstrafikanter sade statsrådet i den mån jag hann anteckna det när han läste upp svaret, att han finner gällande bestämmelser tillfredsställande. Emellertid måste jag ifrågasätta, huruvida dessa bestämmelser verkligen äro fullt tillfredsställande. Jag tänker på en händelse, som inträffade för någon tid sedan och som för övrigt gav anledning till min fråga, nämligen då en alkoholpåverkad person på tåget mellan Södertälje och Stockholm överföll en nykter man, som försökte träda emellan, när fylleristen trakasserade några resande damer. Det må vara hänt, att tågpersonalen inte var tillräcklig för att kunna avvärja händelsen eller ingripa i det fruktansvärda slagsmålet, men den omständigheten, att denne våldsman ogenerat och obehindrat kunde lämna den station, där han steg av tåget, och sedan lugnt promenera till sin bostad, tyder inte på att de nuvarande säkerhetsföreskrifterna äro tillfredsställande.

Jag har i järnvägsstyrelsen inhämtat, vad dessa bestämmelser innehålla, och om herr statsrådet hade sagt, att de *i stort sett* äro tillfredsställande, hade jag kanske kunnat ansluta mig till den meningen. Men som det nu är måste man tid efter annan genom cirkulär förtydliga dessa bestämmelser för personalen och fästa uppmärksamhet på vikten av att de efterlevas.

Jag vill också påpeka en erfarenhet, som man har gjort inte minst på järnvägshåll, nämligen den, att det har visat sig ytterst förmånligt, när personalen har utrustats med polisbricka, ett synligt emblem att personalen har polis-mans skydd, däremot inte polismans befogenhet. I sådana fall har, säger man på järnvägsstyrelsen, en förbättring inträtt i ordningen på järnvägarna.

Jag skulle också i detta sammanhang vilja begagna tillfället till att framhålla ytterligare en synpunkt. Jag riktar i det fallet ingen kritik mot tågpersonalen, ty den har säkerligen fullt upp att göra med att sköta trafiken. När man talar med tågpersonalen får man ofta till svar, att den resande allmänheten tar parti för bråkmakare och fyllerister emot den ordningsvårdande personalen. Därvidlag böra vi alla hjälpas åt att fästa uppmärksamheten på att det, liksom när det gäller polisen, är allmänhetens skyldighet och gentlemanmässiga plikt att understödja de tjänstemän, som här ha att utöva sin verksamhet för att skydda allmänheten.

Svar på fråga. (Forts.)

Jag hoppas emellertid, att med sådana händelser för ögonen som den jag talade om i Södertälje och den som därefter inträffat på en järnväg vid västkusten, skall man kunna räkna med att i den mån som skärpta bestämmelser behövas, sådana också skola komma till stånd.

Vad sedan trafikchaufförernas skydd beträffar, så vill jag vara uteslutande positiv, när jag tackar statsrådet för svaret. Det är ju ett betydelsefullt resultat av denna min fråga, att statsrådet nu ställer i utsikt en utredning. Den har ju, som statsrådet också påpekar, flera gånger varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. År 1944 motionerade fru Nordgren och år 1946 motionerade fru Nordgren och jag i denna sak. Jag behöver inte nu upprepa alla de händelser som gjort, att ökat skydd för trafikchaufförerna är påkallat, jag inskränker mig till den förhoppningen, att utredningen skall komma till stånd så snart som möjligt och att den också så snart som möjligt skall leda till ett verkligt och så effektivt skydd som möjligt för trafikchaufförerna. Man har nog haft en känsla av att dessa med fog kunnat känna sig som en grupp, som alltför mycket varit förbisedd, när det gäller det rättsliga skydd, som varje svensk medborgare skall äga.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3.

Herr statsrådet *Weijne* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 55, angående anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47 till vissa om- och nybyggnadsarbeten vid serafimerlasarettet m. m.

Denna proposition bordlades.

§ 4.

Föredrogos var efter annan och remitterades till statsutskottet de å bordet vilande motionerna:

nr 334 av herrar *Olson* i Göteborg och *Dickson*; samt
nr 335 av herr *Adolfsson m. fl.*

§ 5.

Föredrogos den av herr *Onsjö* vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående den yrkesmässiga biltrafiken på landsbygden.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 6.

Föredrogos vart efter annat:

statsutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt disposition av vissa äldre reservationsanslag;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1947/48 till förskott av kostnader för uppgörande av byggnadsplaner;

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för G. V. Löthner och F. H. Jonsson från ersättningsskyldighet; och

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen å kapitalbudgeten under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående

Andra kammarens protokoll 1947. Nr 8.

anslag för budgetåret 1947/48, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande, nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till bidrag till dyrtidstillägg å folkpensioner och invalidunderstöd, anslag till bidrag till provisoriska förstärkningar av tilläggs pensioner och invalidunderstöd, anslag till provisorisk förstärkning av ersättning åt blinda samt anslag till dyrtidstillägg å ersättning åt blinda, dels ock Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om dyrtidstillägg under senare halvåret 1947 å folkpensioner och invalidunderstöd, m. m.;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt giltighet av förordningen den 6 mars 1942 (nr 63) angående rätt för Konungen att åsätta särskild tullavgift;

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt bemyndigande för Kungl. Maj:t att medgiva visst undantag från gällande villkor för åtnjutande av rätt till varvsindustrirestitution; och

nr 6, i anledning av väckt motion angående viss ändring av bestämmelserna i 12 § taxeringsförordningen;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fullföljd av talan från domkapitel m. m.; och

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 7 december 1934 (nr 573) om tillsättning av prästerliga tjänster; samt

andra lagutskottets utlåtande, nr 1, i anledning av väckta motioner om utredning och förslag angående utsträckt tillämpning av den s. k. ensittarlagen.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden och betänkanden hemställt.

§ 7.

Föredrogs jordbruksutskottets utlåtande nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen beträffande jordbruksdepartementet gjorda framställningar om anslag till kapitalinvesteringar jämte i ämnet väckt motion.

Punkterna 10 och 17.

Lades till handlingarna.

Övriga punkter.

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 11.25 fm.

In fidem
Gunnar Britth.