

RIKSDAGENS PROTOKOLL

1948

FÖRSTA KAMMAREN

Nr 9

Debatter m. m.

Sid.

Lördagen den 28 februari.

Interpellation av herr Mannerskantz om åtgärder mot brandriskerna inom exportindustrien m. m.	3
--	---

Tisdagen den 2 mars.

Interpellation av herr Lundgren ang. dubbelbestraffning genom domstol och administrativ myndighet	8
Interpellation av herr Heiding ang. bränsletilldelningen på Öland	9

Onsdagen den 3 mars.

Svar på fråga av herr Lundgren ang. bensinransoneringens genomförande i Norrland	12
Anskaffning av elektromotorvagnar	15
Anskaffning av person- och resgodsvagnar	15
Förvärv av billinjer	28
Omtryckning av gällande författningar	33
Interpellation av herr Persson, Ivar, ang. ifrågasatt upprivande av Malmö—Genarps järnväg m. m.	37

Lördagen den 6 mars.

.....	39
-------	----

(Förteckning över avgjorda ärenden m. m. finnes å sid. 42.)

Lördagen den 28 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 2 eftermiddagen.

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

nr 75, angående disposition av vissa äldre anslag å sjätte huvudtiteln m. m.;

nr 76, med förslag till lag om fortsatt giltighet av valutalagen den 22 juni 1939 (nr 350);

nr 77, angående vissa anslag för budgetåret 1948/49 till dövstumskolorna;

nr 78, angående statlig kreditgaranti för lån åt den som genomgått polisskola;

nr 79, angående anslag till stipendier för blivande distriktstandläkare m. fl.;

nr 81, med förslag till lag om ändring i civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536) samt fortsatt giltighet av samma lag;

nr 82, angående anslag till civilförsvaret för budgetåret 1948/49;

nr 83, angående anslag till landsfiskalerna m. fl.: Avlöningar;

nr 84, angående anslag till statens brandinspektion för budgetåret 1948/49;

nr 87, angående anslag till ersättning för skador vållade av personer som avvikit från vissa anstalter; samt

nr 88, angående anslag till undersökningar rörande levnadsvillkor och hushållsvanor för budgetåret 1948/49.

Justerades protokollet för den 21 innevarande månad.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 51, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 29 juni 1945 (nr 520) om återställande av viss från ockuperat land härrörande egendom, m. m.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1947/48, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1948/49; samt

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till allmän bostadsräkning m. m.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 56, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående livränta till N. O. H. Blom.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 73, angående tullfrihet för byggnadsmaterialier m. m. för anläggning av en regleringsdamm i Neaälven m. m.

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 74, angående pension åt vissa i statens tjänst anställda personer.

Föredrogs och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 75—79, 81—84, 87 och 88.

Interpellation om åtgärder mot brandriskerna inom exportindustrien m. m.

Herr MANNERSKANTZ erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Under efterkrigsåren ha eldsvådorna i vårt land ökat i en omfattning, som in-

ger allvarliga farhågor. Under de första nio månaderna av 1947 uppgingo de utbetalade brandskadeersättningarna till omkring 85 milj. kr. eller *i medeltal 300 000 kr. om dagen*. Man har således anledning antaga, att de direkta brandskadeersättningarna under 1947 överstego 100 milj. kr. Jämfört med brandskadorna under 10-årsperioden 1936—45 innebär detta, att skadorna ökats med 150 procent.

Enligt Sveriges officiella statistik ha under de närmaste föregående åren följande belopp utbetalats i brandskadeersättning:

År	milj. kr.
1942	44,5
1943	44,1
1944	46,1
1945	54,6
1946	62,5

eller i medeltal 50 milj. kr. om året. I jämförelse härmed kan 1947 sålunda ur brandskyddssynpunkt betecknas såsom ett verkligt katastrofår.

De oerhörda brandskadeförlusterna under fjolåret äro till största delen att hänföra till storindustrien, främst landets viktigaste exportindustrier; sålunda medförde tre eldsvådor på 3 dygn (10—12 augusti) inom sågverksindustrien (Timber Trading Company brädgård och hyvleri i Göteborgs hamn, Munksunds sågverk i Piteå och Skoghalls brädgård i Karlstad) skador för omkring 12 milj. kr.

Om hänsyn endast tages till dylika större idustrieldsvådor, utvisar det gångna året en tredubbling såväl i fråga om antal som i fråga om utbetalade brandskadeersättningar jämfört med vart och ett av åren 1943—45. Till de direkta brandskadeförlusterna komma dessutom de indirekta förluster, som uppstått genom driftsavbrott, avbrutna leveranser och dylikt. Flera av eldsvådorna utgöra sålunda ett allvarligt hot icke blott mot vår ekonomi, vårt näringsliv och byggnadsväsen utan även mot vårt lands anseende i utlandet, då skadorna genom reassuransavtal i mycket hög grad drabba USA och England och även inverka på vår valuta.

Naturligtvis kan det slarv och den nonchalans för olyckor av alla slag, som helt automatiskt följa med en lång krigsperiod, framhållas såsom en naturlig orsak till de ökade brandolyckorna. Dessutom medför uppenbarligen den rådande överrörligheten på arbetsmarknaden och bristen på fullgott maskinmaterial allvarliga brandrisker. Likaså har nödvändigheten att hålla produktionen uppe även i brist på lämpliga byggnader gjort, att stora värden ofta måst koncentreras i brandfarliga byggnader, ingalunda lämpade för ändamålet. Myndigheterna synas vid fördelningen av byggnadstillstånd icke ha tagit tillbörlig hänsyn till dessa för hela industrien så väsentliga förhållanden.

Vid flera av de större bränderna ha inga naturliga brandorsaker framkommit. Eldsvådorna förefalla ha varit anlagda, men endast i några få fall ha de, som anlagt dylika bränder, hittilldags kunnat gripas och ställas till ansvar för sin gärning.

Den 11 augusti inträffade en fruktansvärd brand i Timber Tradings hyvleri och brädgård i Göteborgs hamn, dagen därpå den ännu större branden i Munksunds sågverk och dagen därpå katastrofbranden i Skoghalls brädgård. På tre dagar drabbades således den träbearbetande industrien av synnerligen förödande eldsvådor. Polismyndigheternas och försäkringsbolagens undersökningar med anledning av dessa bränder ha av allt att döma ännu icke lett till några resultat; emellertid synes åtminstone Skoghallsbranden ha berott på mordbrand.

När den mycket förhärdade göteborgs-pyromanen anhölls, hotade han med att utläningar skulle fortsätta hans dåd; ett nytt mordbrandsförsök har även sedermera inträffat i de återstående Järntorgskvarteren. Detta förhållande är onekligen ägnat att inge allvarliga farhågor, så mycket mer som man kunnat konstatera, att utläningar av synnerligen tvivelaktigt karaktär varit anställda vid några av de ovannämnda företagen just vid den tidpunkt, då dessa drabbats av förhärjande bränder.

Att märka är, att storeldsvådorna hu-

vudsakligen drabbat trävaru- och byggnadsmaterielindustrien samt papper och pappersavfall; även tegelbruk och sanitetsgodslager samt ett mindre antal speciella exportindustrier ha hårt drabbats av bränder och skadegörelser av olika slag.

För att denna oroväckande utveckling skall kunna hejdas är det utomordentligt angeläget, att alla brandskyddsåtgärder intensifieras och att såväl statliga som kommunala myndigheter liksom enskilda företag och sammanslutningar arbeta härför. Ett dylikt arbete har även påbörjats av vissa sammanslutningar i vårt land. Sålunda har bl. a. Sveriges industriförbund i samarbete med Svenska brandskyddsföreningen utsänt en cirkulärskrivelse till sina medlemsföretag och därvid föreslagit vidtagande av en del radikala försiktighetsåtgärder.

Vidare ha landets försäkringsbolag i samarbete med Svenska brandskyddsföreningen beslutat ställa sina till ett 60-tal uppgående högskoleutbildade brandingenjörer till industriföretagens förfogande för att medverka till undanröjande av förefintliga brandrisker. Dessa brandingenjörer verkställa besiktningar på anmodan av en särskild kommitté, benämnd »Industribranddelegationen av år 1947». Besiktningarna omfatta i första hand större industrier med särskild betydelse för folkförsörjningen.

Det räcker emellertid icke med dessa enskilda initiativ i kampen mot de ökade eldsvådorna. Även statsmyndigheterna böra medverka i denna kamp med betydligt större intensitet än vad hittills varit fallet, om den oroväckande utvecklingen definitivt skall kunna hejdas.

Tyvärre händer det alltför ofta att någon »fem-fem», d. v. s. en på grund av sinnessjukdom straffriförklarad brottsling, efter någon kortare tid på vårdanstalt omedelbart efter ett för tidigt frigivande ånyo begår något allvarligt brott mot samhället. Likaså tillåtas ungdomsligor, vilkas uppdragsgivare äro oåtkomliga, att utföra allvarliga sabotage och nidingåd, stundom utan att riskera annat straff än en varning eller en villkorlig dom. Dessa och liknande förhållanden synas för närvarande utgöra ett all-

varligt hot mot rättssäkerheten i vårt land. Under dessa omständigheter böra myndigheterna behandla dessa frågor med största allvar.

Det är emellertid inte endast i vårt land som bränder och skadegörelser av olika slag ökat enormt under efterkrigsåren. Samma oroväckande tendenser rapporteras från ett flertal europeiska länder, bl. a. från Finland, där under de båda senaste åren en mängd stora industrieldsvådor och brädgårdsbränder ägt rum. Med anledning därav överlämnade 42 finska borgerliga riksdagsmän den 1 april 1947 till finska inrikesministern en förfrågan om vilka åtgärder regeringen vidtagit för att stävja dessa för hela Finlands näringsliv skadliga bränder. Bland annat förhöorde man sig om vilka av bränderna som förorsakats av mordbrand och om de brottsliga i sådana fall, där mordbrand kunnat konstateras, anhållits och ställts till ansvar. Den 11 december 1947 besvarade minister Leino dessa frågor. Han meddelade därvid bl. a. att en av de större industrieldsvådorna befunnits vara mordbrand samt att den skyldige ställts till ansvar och dömts. Han medgav emellertid samtidigt att även i fråga om en del andra bränder mordbrandsteorien ej helt kunnat vederläggas. För övrigt redogjorde han uttömmande för de åtgärder av skilda slag, som vidtagits eller planerats för att minska riskerna för fortsatt brandförödelse i Finland.

Med hänsyn till att vårt land i dag befinner sig i ett utpräglat beträngt läge med brist på råmaterial, maskiner och valutor, synes det finnas anledning att begära klart besked om hur man inom regeringen ser på här nämnda problem.

Med hänvisning till vad jag sålunda anfört anhåller jag om första kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för inrikesdepartementet få rikta följande frågor:

1. Har regeringen på grundval av polisens och försäkringsbolagens expertundersökningar i de olika fallen kunnat bilda sig någon uppfattning om och i så fall i vilken utsträckning den katastrofala ökningen av eldsvådor i landet under det sistlidna året, speciellt

inom exportindustrien, varit ett resultat av sabotagehandlingar?

2. Vilka åtgärder har regeringen vidtagit för att förhindra en ytterligare ökning av dessa för hela vårt lands industri så synnerligen ödesdigra eldsvådor?

3. Är regeringen beredd att genom åtgärder, som ej direkt kunna anses åvila företagen själva, försöka minska brandriskerna vid för landet livsviktiga industriföretag och andra samhälls nödvändiga anläggningar?

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

Anmäldes och bordlades

utrikesutskottets utlåtande nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av protokoll rörande det svensk-franska varuutbytet m. m.;

konstitutionsutskottets utlåtande nr 9, i anledning av väckt motion om behörighet för landsfiskal i stad under landsrätt att väljas till stadsfullmäktig;

statsutskottets utlåtanden:

nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens affärsverksfonder gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1948/49 i avseende å postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk jämte i ämnet väckta motioner;

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för postbiträdet Ingrid Maria Johansson från viss ersättningskyldighet; samt

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av Västerås ångkraftstation;

bevillningsutskottets betänkanden och memorial:

nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10, såvitt propositionen avser förslag till förordning om försäljningsskatt samt förordning om slutlig avveckling av den allmänna omsättningskatten;

nr 11, 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 i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper;

nr 12, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet för Svenska röda korset för viss sjukvårds-, beklädnads- och sjuktransportmateriel;

nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet i vissa fall för Föreningen Rädda barnen för kläder, beklädnadsmateriel och livsförnödenheter;

nr 14, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobilskatt m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

nr 15, i anledning av väckt motion om lindring i beskattningen av till sjöfolk utgående naturaförmåner; samt

nr 16, i anledning av väckt motion om förbättring av taxeringsförfarandet i vad avser förmögenhetsuppgifterna;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 12, i anledning av väckt motion angående bestämmelser om ersättning för parts kostnader i mål och i ansökningsärenden som handläggas av förvaltningsdomstol eller annan offentlig myndighet;

nr 13, i anledning av väckt motion angående lagstiftning till förhindrande av att kommuner förpliktas att uthyra offentliga samlingslokaler till nazistiska sammanslutningar; samt

nr 14, i anledning av väckta motioner angående ändrade bestämmelser för meddelande i kollegial domstol av fällande dom i brottmål;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 8, i anledning av väckt motion angående utredning och förslag till ny lag om yrkessjukdomar; samt

nr 9, i anledning av väckt motion om sänkning i vissa fall av den i lagen om folkpensionering föreskrivna pensionsåldern; ävensom

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 1, i anledning av väckt motion angående omtryckning av samtliga gällande författningar;

nr 2, i anledning av väckt motion om utredning rörande verkningarna av den pågående folkförflyttningen från landsbygden till städer och tätorter.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.18 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Tisdagen den 2 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 4 eftermiddagen.

Justerades protokollen för den 24 och den 25 nästlidne februari.

Herr statsrådet *Zetterberg* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 80, med förslag till lag om ändring i strafflagen m. m.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning, som jämte därvid fogat läkarintyg var så lydande:

Till riksdagens första kammare.

Härmed anhålles om frihet från riksdagsarbetet i enlighet med bilagda läkarattest.

Stockholm den 29 februari 1948.

Fredrik Ström.

Riksdagsman *Fedrik Ström*, som lider av hypertoni + vasculär cerebral affektion, är på grund härav urståndsatt att delta i riksdagsarbetet tiden 1—19 mars 1948, intygas.

Stockholm den 28 februari 1948.

Stig Björkman,
överläkare.

Den begärda ledigheten beviljades.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 75, angående disposition av vissa äldre anslag å sjätte huvudtiteln m. m.

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 76, med förslag till lag om fortsatt giltighet av valutalagen den 22 juni 1939 (nr 350).

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner; nr 77, angående vissa anslag för budgetåret 1948/49 till dövsstumskolorna; nr 78, angående statlig kreditgaranti för lån åt den som genomgått polisskola; samt

nr 79, angående anslag till stipendier för blivande distriktstandläkare m. fl.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 81, med förslag till lag om ändring i civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536) samt fortsatt giltighet av samma lag.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner; nr 82, angående anslag till civilförsvaret för budgetåret 1948/49; nr 83, angående anslag till landsfiskalerna m. fl.: Avlöningar; nr 84, angående anslag till statens brandinspektion för budgetåret 1948/49; nr 87, angående anslag till ersättning för skador vållade av personer som avvikit från vissa anstalter; samt

nr 88, angående anslag till undersökningar rörande levnadsvillkor och hus-hållsvanor för budgetåret 1948/49.

Föredrogos och bordlades ånyo utrikesutskottets utlåtande nr 4, konstitutionsutskottets utlåtande nr 9, statsutskottets utlåtanden nr 9, 29 och 30 samt bevillningsutskottets betänkanden nr 10—13.

Föredros bevillningsutskottets memorial nr 14, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobilskatt m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

På framställning av herr talmannen beslöts att ifrågavarande, endast en gång bordlagda ärende skulle redan vid detta sammanträde företagas till avgörande.

På sedermera gjord proposition godkändes den i förevarande memorial föreslagna voteringspropositionen.

Herr talmannen yttrade, att under försättning att den nu godkända voteringspropositionen bleve godkänd även av andra kammaren, enligt överenskommelse med nämnda kammars talman gemensam omröstning i ämnet komme att äga rum vid början av kamrarnas sammanträden under morgondagen.

Föredrogos och bordlades ånyo bevillningsutskottets betänkanden nr 15 och 16, första lagutskottets utlåtanden nr 12—14, andra lagutskottets utlåtanden nr 8 och 9 samt första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden nr 1 och 2.

Föredros och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade proposition nr 80.

Interpellation ang. dubbelbestraffning genom domstol och administrativ myndighet.

Herr LUNDGREN erhöll på begäran ordet och anförde: Herr talman! Den moderna samhällsutvecklingen har medfört att enskilda medborgare i mycket stor utsträckning blivit beroende av de administrativa myndigheterna för ut-

övande av sina näringar och därigenom kommit i ett beroendeförhållande till dessa, vilket man ännu för några årtionden sedan icke trodde vara möjligt. Vissa myndigheter kunna ingripa i den enskilda medborgarens liv på ett sätt som för denne medför utomordentligt allvarliga konsekvenser och som i praktiken kan beröva honom och hans familj deras existensmedel. Som exempel kan jag nämnda att en yrkeschaufför råkar ut för en olyckshändelse i trafiken och blir av domstol dömd till dagsböter på grund av ovarsamhet. De som närmare känna, huru lätt skulden för ett olycksfall kommer att åvila bilföraren, veta att en fällande dom icke behöver vara grundad på en alltför grov förseelse. Om denne bilförare tidigare gjort sig skyldig till några mindre förseelser, kan länsstyrelsen i administrativ ordning beröva honom hans tillstånd att föra bil och även indraga hans körkort. I ett aktuellt fall blev en bilförare, som av domstol dömdes för en trafikförseelse till 10 dagsböter, under två månader berövad rätten att föra bil. Detta innebär för denne person att han och hans familj ställdes på bar bakke, då det icke är lätt för en person som är utbildad i ett fack att skaffa sig annat yrke.

Man har tidigare i vissa fall talat om klasslagstiftning och därmed menat, att en lagstiftning i särskild grad riktar sig mot en samhällsklass. Den här omnämnda i administrativ ordning företagna indragningen av tillstånd att föra bil träffar framför allt ekonomiskt mindre bärkraftiga personer, som äro yrkesverkamma inom bilismen, vilket ofta kan betyda ekonomisk ruin för vederbörande. Därtill kommer emellertid ytterligare en sak. Han är visserligen berövad sitt körkort på t. ex. två månader, men han har icke någon som helst säkerhet för att efter denna tid återfå rätten att föra bil. Det kan lika gärna dröja både tre och fyra månader, beroende på de administrativa myndigheternas godtycke eller expeditionshastighet.

I detta fall blir alltså en person i praktiken straffad två gånger för samma förseelse, även om indragningen av körkort icke teoretiskt är en bestraffning.

Dels dömes han av domstol till ett relativt lindrigt straff och dels berövas han av administrativ myndighet möjligheten att försörja sig och svävar i ovisshet om när han kan återfå denna möjlighet.

Jag förstår till fullo, att de administrativa myndigheterna — i detta fall överståthållarämbetet och länsstyrelserna — måste äga möjlighet att beröva för trafiksäkerheten farliga personer rätten att föra motorfordon, men när det gäller av domstol för trafikförseelser dömda borde denna rätt tillkomma domstolen eller i varje fall ett samråd med domstolen äga rum.

Det är vidare att märka, att bestämmelserna i motorfordonsförordningen angående indragningen av körkort äro så vagt formulerade, att ett betydande utrymme för olika meningar eller godtycke föreligger. Körkortsindragning skall sålunda enligt 21 § 1 mom. sagda förordning ske — förutom vid brott mot rattfyllerilagen — där förare i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom i denna egenskap åliggande förpliktelse eller han på annat sätt ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att innehava körkort. På grund av dessa vaga formuleringar finnes det anledning att efterlysa, huruvida någon enhetlig praxis utbildat sig hos de berörda myndigheterna vid avgörandet av dylika frågor. En redogörelse därför skulle belysa hela frågekomplexet på ett sätt, som skulle möjliggöra en mera ingående diskussion av dubbelbestraffningen.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet framställa följande frågor:

Har herr statsrådet observerat den faktiska dubbelbestraffning som ligger däri, att en person, som av domstol dömes för viss förseelse, dessutom av administrativ myndighet kan på grund av samma förseelse berövas av administrativ myndighet utfärdade tillstånd till viss näring eller dylikt?

Anser herr statsrådet att denna faktiska dubbelbestraffning står i överensstämmelse med gällande rättsprinciper?

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

Interpellation ang. bränsletilldelningen på Öland.

Ordet lämnades härefter på begäran till herr HEIDING, som yttrade: Herr talman! Frågan om att tillgodose bränslebehovet på Öland har flera gånger varit svårlöst. Ölänningarna ha ansett sig missgynnade i förhållande till flertalet orter på fastlandet, eftersom bränsletilldelningen varit ringa i förhållande till den skogfattiga öns behov och den ved, som tillhandahölls, har varit av sekunda beskaffenhet. Den 4 juli förra året anordnade kristidsstyrelsen i Kalmar ett informationsmöte i Borgholm, närmast i syfte att klarlägga och övertyga ölänningarna om brunkolsbriketternas förträfflighet och den favör som ölänningarna erhållit genom att de hundraprocentigt kunde uttaga sitt bränslebehov för innevarande bränsleår i detta slag av fossilt bränsle. Någon analys av brunkolsbriketternas bränslevärde fanns icke, men enligt vad som upplystes vid mötet skulle de draga en kostnad lika med 17 kronor per m³ barrved. Enligt företagna experiment visade sig priset emellertid ligga betydligt över det ovan angivna.

När det från flera håll påpekades, att även en viss vedtilldelning var nödvändig, svarades från kristidsstyrelsen, att detta var uteslutet — ville man inte köpa brunkolsbriketterna så fanns inget annat val. När det uppvisades en skrivelse från statens bränslekommission, utsänd så sent som den 30 juni 1947, i vilken det ordagrant heter: »Vedbehovet på Öland är cirka 45 000 kbm, som skall tagas från fastlandet. Då det gäller Öland räknar man emellertid med att veden i viss utsträckning kan ersättas med brunkolsbriketter», så sökte man komma ifrån detta genom att säga, att det finns ingen ved på fastlandet åt ölänningarna.

Brunkolsbriketterna ha emellertid under den gångna bränslesäsongen kommit till användning i stor utsträckning, men

nu ha dessa tagit slut och det är nödvändigt att omedelbart anskaffa annat bränsle. Enligt erhållna uppgifter finnes cirka 4 000 m³ torr ved vid Böda kronopark och dessutom 2 000 m³ tillhörande vedhandlare, men den får icke säljas, utan skall ligga som reserv till kommande bränslesäsong. I stället erbjudes avfallsved från statens sågverk i Böda. Genom annons, införd i tidningen Ölandsbladet för den 19 februari, erbjödes ölänningarna att köpa ribb- och ytved från Grankullavikens sågverk till ett fastställt pris av högst 15 kronor per m³. Denna ved är av mycket dålig beskaffenhet. Då timret till sågverket legat i sjön är veden sur och omöjlig att använda under vintern. Tidigare sålde man den bästa delen av detta avfall för några kronor per m³, men nu har priset blivit satt alldeles för högt. Under förra sommaren sattes priset till 10 kronor vid sågen efter att förut ha varit 4:50, vilket gjorde att veden, då den kom till södra Öland, stod i omkring 20 kronor. Emellertid har man nu velat visa ett visst tillmötesgående genom att bestämma ett pris av 15 kronor per m³ fritt hemkörd i hela eller halva billaster. Om veden varit torr och brunkolsbriketter i fortsättningen funnits tillgängliga, hade det kun-

nat gå att någorlunda ordna bränslefrågan under den återstående delen av bränslesäsongen. Bränsleläget ter sig därför nu mycket bekymmersamt för en stor del av befolkningen på Öland, och åtgärder måste vidtagas för tillhandahållande av behövt bränsle. Ribb- och ytveden vid Grankullavikens sågverk bör komma till användning som hushållsved under sommaren, och om priset icke sättes alltför högt, finnes förutsättning för att den skall bli efterfrågad. Detta avhjälpes emellertid icke de nuvarande svårigheterna.

Med hänvisning till vad ovan anförts får jag anhålla om kammarens tillstånd att till herr statsrådet Ericsson få rikta följande fråga: Är statsrådet beredd att medverka till att en mera tillfredsställande tilldelning av bränsle kan komma befolkningen på Öland till del?

Det sålunda begärda tillståndet lämnades av kammaren.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.15 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Onsdagen den 3 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 förmiddagen.

Upplästes en till kammaren inkommen ansökning, som jämte därvid fogat läkarintyg var så lydande:

Till riksdagens första kammare.

Åberopande närslutna läkarintyg anholder undertecknad vördsamt om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 3 mars till och med den 17 mars.

Ulricehamn den 2 mars 1948.

Sven Boman.

Härmed intygas, att riksdagsman *Sven Boman* fortfarande är oförmögen att delta i riksdagsarbetet från och med den 3 mars till och med den 17 mars 1948.

Ulricehamn den 1 mars 1948.

Eric Järpe.

Den begärda ledigheten beviljades.

Efter det kamrarna stannat i olika beslut rörande bevillningsutskottets i betänkande nr 8 gjorda hemställanden beträffande Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobils katt m. m. jämte i ämnet väckta motioner, företogs nu jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning över följande av samma utskott i dess memorial nr 14 föreslagna samt av båda kamrarna godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med första kammaren vill, att riksdagen skall bifalla vad utskottet i ifrågavarande betänkande under A) punkterna 2)—4) samt under B) hemställt, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har riksdagen i likhet med andra kammaren, vad angår A) punkterna 2)—4), beslutat att i anledning av de likalydande motionerna I: 12 av herr Bergvall m. fl. och II: 24 av herr Ohlin m. fl.

2) antaga följande

Förslag
till

förordning om tilläggsskatt å bensin.

Härigenom förordnas — — — (= utskottet s. 2 rad 6—rad 12 uppifrån) — — — erläggas tilläggsskatt med 10 öre för liter; och skola — — — (= utskottet s. 2 rad 13—rad 20 uppifrån) — — — april 1948.

3) antaga följande

Förslag
till

förordning om tillfällig skatt å bensin, som finnes i riket den 1 april 1948.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

För bensin, som den 1 april 1948 klockan 6 fm. finnes i riket, skall i den ordning nedan sägs till staten erläggas skatt med 10 öre för liter.

Är bensin — — — (= utskottet s. 2 rad 2 nedifrån—s. 6 rad 2 nedifrån) — — — Svensk författningssamling.

4) antaga följande

Förslag
till

förordning om tilläggsskatt å vissa fördrivande av automobil använda brännolja.

Härigenom förordnas — — — (= utskottet s. 7 rad 7—rad 13 uppifrån) — — — erläggas tilläggsskatt med 7 öre för

liter; och skola — — — (= utskottet s. 7 rad 14—rad 20 uppifrån) — — — april 1948.

ävensom vad angår B) beslutat att lämna de likalydande motionerna I: 73 av herr Anderberg m. fl. och II: 104 av herr Hall m. fl., i den mån de härigenom icke kunna anses besvarade, utan åtgärd.

Sedan efter given varsel kammarens ledamöter intagit sina platser och voteringspropositionen upplästs, verkställdes omröstningen medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 82;

Nej — 61.

Därjämte hade 1 ledamot tillkännagivit, att han avstode från att rösta.

Efter det protokoll över omröstningen blivit uppsatt, justerat och avsänt till andra kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, nr 163, som upplästes och varav inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 110 ja och 112 nej samt att båda kamrarnas sammanräknade röster befunnits utgöra 192 ja och 173 nej, vadan beslut i frågan blivit av riksdagen fattat i överensstämmelse med ja-propositionen.

Herr statsrådet *Möller* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 85, angående fortsatt disposition av vissa äldre reservationsanslag.

Ang. bensinransoneringens genomförande i Norrland.

Jämlikt § 20 av kammarens ordningsstadga hade herr *Lundgren* till herr statsrådet och chefen för folkhushållningsdepartementet framställt en så lydande fråga: »Är herr statsrådet beredd att vid den signalerade officiella bensinransoneringens genomförande taga tillbörlig hänsyn till olika områdets, främst Norrlands, större avstånd mellan orterna vid tilldelningen av bensin till motorfordon?»

Herr statsrådet och chefen för folkhushållningsdepartementet *STRÄNG*, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara nämnda fråga, erhöll ordet och anförde: Herr *Lundgren* har frågat mig, om jag är beredd att vid den signalerade officiella bensinransoneringens genomförande taga tillbörlig hänsyn till olika områdets, främst Norrlands, större avstånd mellan orterna vid tilldelningen av bensin till motorfordon.

Till svar på den framställda frågan får jag anföra följande.

Bensinransoneringen är avsedd att handhavas av länsstyrelserna. Till varje länsstyrelses förfogande kommer att för viss period ställas en myckenhet bensin, vars storlek beräknas på grundval av tidigare bensinförbrukning inom vederbörande län. Härigenom kommer bensintilldelningen till de län, där speciella förhållanden — långa avstånd, kommunikationssvårigheter etc. — äro rådande, att i förhållande till antalet motorfordon bliva större än i andra län. Denna proportionsvis större tilldelning kommer i första hand att tagas i anspråk för tillgodoseende av den utpräglad nyttobetonade motortrafikens behov. Huruvida man vid bestämmande av standardtilldelningen för samtliga motorfordon även kan taga särskild hänsyn till de av frågeställaren berörda omständigheterna, kan för närvarande ej angivas, men denna fråga är föremål för trafikkommissionens uppmärksamhet vid det nu pågående arbetet med bensinransoneringens utformande.

Herr *LUNDGREN*: Herr talman! För statsrådets snabba svar på min fråga tackar jag vördsamt. Det är, herr talman, för Norrland, där järnvägsnätet av ekonomiska skäl är mycket glest, av mycket stor betydelse, att biltrafiken på allt sätt underlättas. Det är ingen överdrift i påståendet, att samfärdseln i Norrland på de sista 25 åren, då biltrafiken blivit möjlig även vintertid, undergått en fullständig revolution. Denna landsända är kanske i högre grad än någon annan beroende på biltrafiken,

och varje inskränkning av denna kommer följaktligen att medföra allvarliga följder för det normala näringslivet. Vad jag nu säger gäller emellertid icke endast om Norrland utan även om andra ur kommunikationssynpunkt sämre lot-tade delar av vårt land.

För Norrlands vidkommande betyder den i dag beslutade avsevärda höjningen av bilskatten ökade kostnader för alla transporter, och denna ökning blir på grund av de stora avstånden av helt annan storleksordning än i de södra delarna av landet och träffar givetvis även outhärliga varor, såsom livsmedel, och icke minst mjölktransporterna. Jag skall icke gå in på den saken; den har ju för övrigt belysts av herr Bergh i den debatt som hölls för en vecka sedan om bensinskatten. Man brukar skämtsamt säga, att en mil i Norrland inte är lika lång som en mil söderut, men det går åt lika mycket bensin för att köra en mil i Norrland som samma sträcka söderut. För att med ett enda exempel belysa avståndets betydelse vill jag säga, att från Örebro räknat kan man inom en sträcka av 6 mil nå inte mindre än fem städer, under det att man från Umeå har 12 mil till närmaste stad. Det är därför enligt min uppfattning rimligt, att man tar hänsyn till Norrlands speciella trafiksvårigheter, när man bestämmer tilldelningen av bensin till motorfordon, och när nu herr statsrådet, såvitt jag förstår, genom de grunder, som herr statsrådet har skisserat upp för bensintilldelningen, har tillmötesgått dessa önskemål, så ber jag att få framföra mitt tack för det positiva svaret.

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

nr 90, angående godkännande av avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad angående vissa för järnvägsändamål avsedda markområden i Stockholm m. m.; och

nr 91, med förslag till lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 444) om tillståndstvång för byggnadsarbete samt fortsatt giltighet av samma lag.

Herr TALMANNEN yttrade: Efter samråd med talmannen i andra kammaren och talmanskonferensen får jag med avseende å riksdagsarbetet vid påsktiden meddela kammaren, att, såvitt nu kan bedömas, sista arbetsplenium före påsk blir onsdagen den 17 mars eller, om så erfordras, torsdagen den 18 mars. Efter påsk återupptages riksdagsarbetet torsdagen den 1 april. Såvida voteringspropositioner för gemensamma omröstningar dessförinnan blivit godkända, sammanträda kamrarna sistnämnda dag, torsdagen den 1 april kl. 2 eftermiddagen, varvid gemensamma omröstningar anställas. Allt detta under förutsättning att intet oförutsett inträffar, som påkallar annan anordning.

Upplästes och lades till handlingarna följande till kammaren inkomna protokoll:

År 1948 den 3 mars sammanträdde kamrarnas valmän för att utse riksdagens justitieombudsman; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr revisionssekreterare Rolke Rudewall 48 röster,

i följd varav herr revisionssekreteraren Folke Rudewall blivit till riksdagens justitieombudsman utsedd.

Axel Lindqvist. *Axel Mannerskantz.*
Oscar Carlström. *John Gustavson.*

År 1948 den 3 mars sammanträdde kamrarnas valmän för att utse en ställföreträdare för riksdagens justitieombudsman; och befunnos efter valförrättningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

herr hovrättsrådet Sven Einar Romanus 40 röster;

i följd varav herr hovrättsrådet Sven Einar Romanus blivit utsedd till justitieombudsmannens ställföreträdare.

Axel Lindqvist. *Axel Mannerskantz.*
Oscar Carlström. *John Gustavson.*

På framställning av herr talmannen beslöts att riksdagens kanslideputerade skulle genom utdrag av protokollet un-

derrättas om dessa val samt anmodas låta uppsätta och till kamrarna ingiva förslag dels till förordnanden för de valda, dels ock till skrivelse till Konungen med anmälan om de förrättade valen.

Anmälades och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1947/48, såvitt propositionen avser jordbruksärenden;

nr 58, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående arrendelindring för vissa kronoegendomar;

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från viss betalningsskyldighet till kronan; samt

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av visst i flottledsfonden ingående ford-ringsbelopp.

Föredrogs och hänvisades till be-handling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 80, med förslag till lag om ändring i strafflagen m. m.

Vid förnyad föredragning av utrikes-utskottets utlåtande nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av protokoll rörande det svensk-franska varuutbytet m. m., bifölls vad utskottet i detta utlåtande hem-ställt.

Vid ånyo skedd föredragning av kon-stitutionsutskottets utlåtande nr 9, i an-ledning av väckt motion om behörighet för landsfiskal i stad under landsrätt att väljas till stadsfullmäktig, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punkt-vis till avgörande statsutskottets utlå-tande nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens affärsverksfonder gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1948/49 i av-

seende å postverket, telegrafverket, sta-tens järnvägar och statens vattenfalls-verk jämte i ämnet väckta motioner.

Punkterna 1—16.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 17.

I denna punkt hade utskottet på åbe-ropade grunder hemställt, att riksdagen måtte

I. med bifall till Kungl. Maj:ts i äm-net framlagda förslag för budgetåret 1948/49 anvisa följande investeringsan-slag, nämligen

	Kronor
a) Ombyggnad av ånglok	150 000,
b) Nyanskaffning av elektro-lok	4 425 000,
c) Ombyggnad av elektrolok	565 000,
d) Nyanskaffning av rälsbus-sar	4 000 000,
e) Nyanskaffning av lokomo-torer	100 000,
f) Ombyggnad av person- och resgodsvagnar	1 320 000,
g) Nyanskaffning av godsvag-nar	7 600 000;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts för-slag samt med avslag å motionerna I: 174 och II: 265, såvitt de avsåge före-varande anslag, till Nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor;

III. med bifall till Kungl. Maj:ts för-slag samt med avslag å motionerna I: 174 och II: 265, såvitt de avsåge före-varande anslag, till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budget-året 1948/49 anvisa ett investeringsan-slag av 13 640 000 kronor.

I de likalydande motionerna I: 174, av herrar *Mannerskantz* och *Bergh*, samt II: 265, av herrar *Birke* och *Svenings-son*, hade hemställts, att riksdagen i frå-ga om nyanskaffning av elektromotor-vagnar samt person- och resgodsvagnar ville anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Nyanskaffning av elektro-motorvagnar 4 300 000 kronor och till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar 13 970 000 kronor.

Reservationer hade anförts

1) av herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Mannerskantz, Hesselbom, Lundgren, Eriksson* i Stockholm, *Ward och Staxäng*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss del hava den ändrade lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under mom. III hemställa, att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 174 och II: 265, såvitt de avsåge förevarande anslag, till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 13 970 000 kronor;

2) av herr *von Heland*, som likväl ej antytt sin åsikt.

På framställning av herr talmannen beslöts att förevarande punkt skulle företaas till avgörande momentvis.

Mom. I.

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. II.

Anslag till nyanskaffning av **elektromotorvagnar.**

Herr MANNERSKANTZ: Herr talman! Jag vill endast meddela, att jag i anledning av den motion, som jag har väckt, i vad den avser denna punkt icke kommer att ställa något yrkande. Jag hoppas däremot att den del av motionens yrkande, som berör punkten III, skall kunna bifallas av kammaren, och jag hoppas att, då jag icke ställer något yrkande under punkt II, som berör nyanskaffning av elektromotorvagnar, därmed kunna bidra till att den del av motionen, som rör anskaffning av coachvagnar, skall röna ett bättre öde.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i det nu föredragna momentet hemställt.

Mom. III.

Anslag till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar.

Herr JOHANSSON, JOHAN BERNHARD: Herr talman! I denna punkt ha

åtskilliga av utskottets ledamöter anmält reservation. Reservanterna förmena, att vad järnvägsstyrelsen i denna punkt hemställt hade bort av utskottet tillstyrkas. Det gäller icke något stort anslagsbelopp — det rör sig om 330 000 kronor på innevarande budget — men ändamålet med detta anslag är av så pass viktig innebörd, att jag och övriga reservanter ansett, att vi böra fortsätta vårt yrkande även här i kammaren.

I järnvägsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 26 september 1947 angående anslag till nybyggnader och anläggningar m. m. har under avdelning VIII Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar föreslagits en nybyggnad av tio stycken vagnar av amerikansk coachtyp, vardera rymmande 60 resande. Som motivering har anförts, att det med hänsyn dels till den tilltagande konkurrensen från andra trafikmedel, dels till det allt mer stigande antalet utländska turister torde få anses angeläget att vid planerad nyanskaffning kunna få fram något som erbjuder en verkligt påtaglig ökning av komforten i våra förnämsta dagsnälltåg. I framställningen har också lämnats en kort redogörelse för vagnarnas utseende och tekniska utrustning. Det är tredjeklassvagnar men med en modernare utrustning. Man har icke tänkt sig att med denna nyanskaffning påbörja ett successivt utbyte av alla de tredjeklassvagnar, som för närvarande framföras eller äro under byggnad för dagsnälltågen, utan vad som här föreslås är ett försök med en ny vagnstyp av detta slag för att pröva och undersöka lämpligheten av densamma.

Då detta ärende diskuterats i utskottet, ha vi reservanter ansett, att man bör stödja järnvägsstyrelsen i dess, som jag tycker, mycket lofvärda försök att bringa sin vagnpark i nivå med utvecklingens krav. Vi ha ansett, att då det gäller statens största affärsverk, bör man icke vägra ledningen för detta affärsföretag att följa med i utvecklingen och anställa de prov som kunna befinnas önskvärda.

Jag har erfarenheter av hur det har gått till i enskild järnvägsdrift. Ledningen för det numera förstatligade företaget

get Halmstad—Nässjö järnväg har tidigare företagit upprepade försök med motorvagnar, och den har till slut lyckats få fram en snabbgående motorvagnstyp, som alla erkänna är av mycket stor betydelse och som förkortat restiden mellan Halmstad och Nässjö med bortåt två timmar. Man gjorde upprepade försök, och jag hade tillfälle att vara med om flera av dessa provturer på inbjudan av järnvägsledningen. Man prövade en fransk vagn, som gick på gummihjul, men den befanns icke lämplig. Man hade andra vagnar på försök, och till slut lyckades man få fram en typ, vilken, som jag nyss nämnde, är alldeles utmärkt. Det är på det sättet, det måste gå till, och så går det till i enskild företagsamhet. Man följer med, experimenterar, tar vara på den tekniska utvecklingens resultat och försöker hålla sig uppe i konkurrensen.

Det är detta, som har varit motivet för vårt ståndpunktstagande, och jag har synnerligen svårt att förstå kommunikationsministerns motivering för sin vägran att i propositionen upptaga detta anslagskrav.

Departementschefen säger i propositionen, att det behöves göras en utredning om, hur stor beläggningen kommer att bli och i vad mån andra- eller tredjeklasspassagerare komma att övergå till de nya vagnarna samt huruvida statens järnvägar genom införande av sådana vagnar kunna öka sitt trafikunderlag. Sedan säger kommunikationsministern, att innan en noggrannare undersökning av dessa frågor verkställts, anser han det vara för tidigt att göra en första anskaffning av denna nya vagnstyp.

När jag läser detta, är det med förvåning, ty hur skall det vara möjligt att göra en utredning om t. ex. huru många andraklasspassagerare som flytta över till tredje klass, innan man har provat sådana vagnar? Det är ju endast fråga om att anskaffa de nu ifrågasatta vagnarna för sådana undersökningar.

Man förstatligar företag och nu särskilt järnvägar, men man vägrar statens egna stora företag att göra de prov och de moderniseringar som kunna vara

önskvärda och nödvändiga för att bestå i konkurrensen. I stället föreslår man under en kommande punkt, där det också föreligger reservation, att öka anslaget för inlösen av billinjer med en miljon. Man ökar sålunda anslaget för inlösen av med järnvägarna konkurrerande företag, men man vägrar detta belopp på 330 000 kronor för att järnvägarna skola kunna anställa prov i syfte att hålla sig konkurrenskraftiga.

Jag skall nöja mig med att säga detta. Det framgår ju av reservationen vad saken gäller, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen under den föredragna punkten.

Herr VON HELAND: Herr talman! Den sparsamhet, som i år kännetecknar varje departementschefs förslag till riksdagen, kan givetvis motivera, att man på än den ena, än den andra punkten mycket varmt talar för höjda anslag. Det synes mig emellertid vara lika motiverat, att riksdagen i dessa tider icke höjer de av Kungl. Maj:t föreslagna investeringsanlagen. Med den uppfattningen har jag alltså varit inställd på avslag i denna punkt. När frågan kom från avdelningen till utskottet, sammankopplade emellertid utskottets ärade ordförande denna punkt med punkten 18:o) och hemställde, att statsutskottet skulle föreslå en utgiftsökning på denna punkt men en besparing på nästa punkt. Detta tilltalade mig, så att jag i utskottet följde honom på den linjen, ty då hade ju riksdagen icke gjort någon nettohöjning av Kungl. Maj:ts förslag.

Emellertid frånföll herr J. B. Johanssom m. fl. sin mening när det gällde en sådan sammankoppling. De återkomma givetvis med sitt förslag i nästa punkt, men i den föredragna punkten ha de frånfällt sin tanke, och man har alltså ingen garanti för att riksdagen är sparsam vid nästa punkt, om den höjer anslaget vid den punkt det nu är fråga om.

Det är detta som ligger bakom min blanka reservation. Den innebär alltså, herr talman, att jag i det läge, som nu ärendet kommit i, förordar att man följer utskottets förslag.

Herr ANDERSSON, KARL: Skillnaden mellan utskottets förslag och reservationen gäller ju endast typen på tio personvagnar. Järnvägsstyrelsen föreslår nämligen anskaffning av tio vagnar av en ny typ. Utskottet har gått med på att bevilja anslag till samma antal vagnar som järnvägsstyrelsen har begärt, men har ansett att det bör anstå med försöket med dessa nya vagnar, som dels skulle ställa sig dyrare och dels skulle rymma ett mindre antal sittplatser. Skillnaden i kostnad skulle för nästa budgetår utgöra 330 000 kronor, men det är i själva verket fråga om en kostnadsökning av 1 miljon kronor, då varje vagn av den nya typen skulle betinga 100 000 kronor mera i anskaffningskostnad än den vanliga typen, som hittills tillverkats här i landet. Men framför allt har utskottet fäst sig vid att med den stora brist på vagnar och på platser i tågen, som nu råder, skulle dessa föreslagna tio nya vagnar ge ett avsevärt mindre platsantal än tio vagnar av den vanliga typen. Under det de föreslagna tio nya s. k. coachvagnarna skulle rymma 600 passagerare, ha den vanliga typens vagnar plats för 780, och i nuvarande läge, när vi i synnerhet sommartiden måste bevittna, att de resande framför allt i tredjeklassvagnarna i stor utsträckning måste uppehålla sig i korridorerna, skulle ju detta betyda, att trängseln skulle komma att ytterligare ökas.

Vi ha således funnit, att skäl tala för vad departementschefen här förordat och att man följaktligen bör låta anstå med att införa denna nya typ av vagnar, intill dess att det allmänna läget tillåter oss att bygga vagnar i sådan utsträckning, att passagerarna få bättre utrymme. Man bör kanske därvidlag inte i första hand tänka på de vagnar som gå i snälltågen och i fjärtrafiken — där gå ju våra bästa vagnar — utan man bör kanske också tänka på de vagnar som gå i lokaltrafik, där det alltjämt användes vagnar, som äro mycket ålderdomliga och slitna och som bereda de resande mycket litet av bekvämlighet. För mig framstår det såsom angelägnare att vi i dagens läge kunna anskaffa vagnar med största möjliga mängd sittplatser åt de resande; sedan får bekvämligheten i

fråga om sittplatserna komma i andra rummet.

Reservanterna ha framhållit, hur angeläget det borde vara att beakta den utländska turisttrafiken och att tillgodose turisterna med moderna och bekväma sittplatser på tågen. För min del vill jag säga, att jag nog i första hand vill vara med om att tillgodose de svenska resandenas önskemål beträffande sittplatser över huvud taget — bekvämlighetssynpunkten får bli en andrahandsfråga.

Skillnaden mellan utskottsmajoriteten och reservanterna är, som sagt, inte större än som angivits, och då vi i dagens läge säkerligen inte ha möjlighet att få fram ens det antal vagnar, som här är förordat, så böra vi noga se till, att vi få så många sittplatser för de resande som på det hela taget är möjligt.

Jag vill därför förordad vad Kungl. Maj:t har föreslagit i sin proposition, vilket av statsutskottets majoritet har tillstyrkts, och ber, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr LUNDQVIST: Herr talman! Eftersom den fråga, vi nu diskutera, i mycket hög grad berör mitt eget verksamhetsfält, kanske det må vara mig tilllåtet att säga några ord.

Jag kanske först får vända mig till utskottets ärade talesman. Han uppehöll sig vid den nuvarande situationen, som enligt hans förmenande gjorde det angeläget att gå in för att skaffa så många sittplatser som över huvud taget är möjligt, medan bekvämlighetssynpunkten var något som man fick tänka på sedan. Jag skulle kunna förstå detta resonemang, om det vore så, att de vagnar, som i dag eventuellt, om allting ginge bra, skulle beslutas, skulle kunna levereras inom den närmaste tiden. Jag vet inte, vilken uppfattning utskottets talesman har om detta. Men såvitt jag förstår, kunna dessa vagnar i varje fall inte vara i trafik förrän tidigast någon gång på hösten 1950 eller våren 1951, och då kanske det inte är så stor trängsel i SJ:s tåg som den, som varit rådande under krigsåren och nu under efterkrigsåren. Jag tror att det finns anledning även ur statsfinansiell synpunkt att tänka litet

grand också på bekvämligheten i tågen, ifall vi nämligen äro angelägna om att se till, att SJ som affärsföretag kan hållas uppe.

Herr Andersson sade — och däri har han naturligtvis rätt — att det här var meningen att skaffa vagnar, som, fastän de kostade mera, rymde mindre antal platser än de vagnar, vi ha i tågen av i dag. Men när han tycktes vilja göra gällande, att detta inte kunde vara ekonomiskt, undrar jag, om det är så säkert, att det förhåller sig så. Enligt järnvägsstyrelsens förslag är meningen, att man skall för resa med dessa vagnar försälja platsbiljetter. Vi kunna alltså sälja platsbiljetter till 100 procent av utrymmet i en eller ett par dylika vagnar i varje tågsätt — ett par är det största antal sådana vagnar man tänkt sig skulle finnas i tågen. Mer än 60 platser i *genomsnitt* äro inte besatta i någon vagn i snälltåg, annat än vid utomordentligt exceptionella tillfällen, eftersom helt naturligt det stora flertalet vagnar i tågen tjäna ändamålet att ta upp den växlade trafik, som järnvägen har att räkna med. På en sträcka är det kanske 350 personer med på tåget och på en annan sträcka är det 475 personer; i ena riktningen är det kanske hälften så många som i den andra. Tågsätten skola ju gå fram och tillbaka, och man måste alltså ha ett stort spillutrymme för att kunna ta upp den ökade trafiken på vissa sträckor. Men i dessa vagnar, till vilka vi alltså skulle sälja platsbiljetter, kunna vi utnyttja varenda plats, och jag tror därför att i realiteten flera platser komma att bli upptagna i dessa vagnar än i de andra.

Sedan sade utskottets ärade talesman också något om att vi inte skola fjäska för de utländska trafikanterna. Nej, det skola vi inte göra. Vi skola först se till, att den interna trafiken skötes på ett fullt tillfredsställande sätt. Men det är klart att vi på järnvägarnas område, liksom sker på andra, skola försöka göra vad vi kunna för att dra utländska resande till oss, så att vi få in pengar, ty det är ju ändå det SJ behöver såsom affärsföretag.

Herr Andersson sade vidare, att vi

skola tänka på lokaltrafiken, som har fått besörjas med gammal, omodern materiel. Ja, gunås, är det så. Men jag skulle vilja vända på saken och säga: Nu gäller det att bygga dessa verkligt moderna stälvagnar. Vi böra betänka, att dessa vagnar skola användas under åtminstone 50 år, och de behöva då verkligen vara högmoderna, för att man inte om så där en 30—40 år skall säga detsamma om dessa vagnar, som herr Andersson nu sagt om de vagnar, som vi nu i stor utsträckning ha i lokaltrafik. Dessutom skulle jag vilja tillägga, att om herr statsrådet varit så välvillig emot SJ att han gett oss de elektromotorvagnar för lokaltrafik, som järnvägsstyrelsen även begärt, hade det gått fortare att tillgodose herr Anderssons önskemål. Jag förebrår emellertid inte herr statsrådet på den punkten. Efter de uttalanden, som äro gjorda, vet jag nämligen att vi få dessa vagnar nästa år, och ett dröjsmål på ett halvt år kanske inte gör så mycket.

SJ får alltså samma antal personvagnar som har begärts, och det äro vi statsrådet och statsutskottet synnerligen tack samma för. Skillnaden mellan reservanterna och utskottets majoritet är bara den, att den ena parten, reservanterna, vill ge oss de tio högmoderna vagnar, som järnvägsstyrelsen har bett att få, under det att majoriteten av utskottet i stället ger oss samma antal vanliga vagnar.

I anledning av det resonemang, som departementschefen för i statsverkspropositionen på denna punkt, skulle jag vilja understryka vad statsutskottets ärade ordförande framhöll, nämligen att järnvägsstyrelsen bestämt har sagt ifrån, att det inte finns någon tanke på att man skulle kunna använda denna coachvagnstyp såsom den normala vagnotypen i våra snälltåg. Den passar inte därtill. Det är många människor, som inte vilja åka i en sådan öppen salongsvagn; särskilt äldre personer, sjuklingar, familjer med barn och dylika vilja hellre »krypa in» i en vagnkupé för att få vara mera i fred. Men det finns naturligtvis å andra sidan en hel del resenärer, som tycka, att det är trevligt att sitta i dessa särskilt moderna vagnar. Dessa coachvagnar passa

inte heller i nattågen, ty där vill ju inte folk helst sitta rätt upp och ned som man gör i coachvagnarna, utan där är det bättre med sådana vagnar, i vilka man kan komma åt att luta sig. Vi skola därför inte räkna med att det blir någon massanskaffning av sådana nya vagnar. Men att bereda SJ möjlighet att i våra förnämsta dagsnälltåg på huvudlinjerna, t. ex. linjerna Stockholm—Göteborg och vidare utmed västkusten och även uppåt bohusbanan, herr Andersson i Rixö, eller på linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Norrländ få sätta in en och annan sådan här vagn, kan jag för min del inte förstå skulle vara något som man behöfve hesitera inför.

Det har anskaffats många fina vagnar under järnvägarnas historia. Skulle man under den tiden ha lagt samma synpunkt på anskaffningsfrågan, som man gör i dag, och alltså fordrat att en utredning först skulle göras om huruvida och i vilken omfattning trafik komme att överflyttas till de nya vagnarna, tror jag, herr statsråd, att standarden vid statens järnvägar i dag inte hade varit sådan som den är nu. Jag har en bestämd känsla av att vi då hade stått och stampat någonstans på en standard av typen 1800-tal. Men nu har det lyckligtvis inte ansetts tidigare, att man skulle räkna så som nu föreslås att man skall göra. Jag måste också hålla med statsutskottets ärade ordförande och säga, att jag inte förstår, hur en sådan där utredning skall göras. Vi anse oss i varje fall inte inom järnvägstyrelsen vara i stånd att räkna ut, hur stor del av andraklasstrafikanterna, som kommer att gå över till tredje klass, om man sätter in en sådan coachvagn, eller att svara på, hur många av tredje klassresandena, som anse sig ha råd att kosta på sig att åka i den vagnen, om vi antaga, att vi skulle ta ut t. ex. en femma extra därför.

Jag förstår inte, hur man skall kunna göra en sådan utredning, innan man har fått några vagnar och fått möjlighet att genom prov konstatera, hur försöket slår ut. Först då kan man, så vitt jag förstår, göra en utredning, som visar, om man bör gå vidare.

Därför måste jag tyvärr tolka departementschefens resonemang här på det sättet, att järnvägstyrelsen inte får den hjälp att hävda sig i konkurrensen och hålla uppe standarden hos statsbaneföretaget, som styrelsen räknat med att få genom anskaffning av dessa vagnar.

Personligen tycker jag, att det är smärtsamt, ifall man skulle komma och säga: »SJ sackar efter; eftersom hela järnvägsnätet blivit förstatligt, blir det naturligtvis ingenting gjort!» Hur mycket trevligare vore det inte i stället, om herr statsrådet och även jag, som nu är anhängare av det förstatligande, som har skett, kunde få peka på det ena exemplet efter det andra och säga: »Här se ni i alla fall att utvecklingen inte har stannat av, utan fortsätter i full utsträckning!» Det är vad jag hoppas att man skall kunna säga en gång i tiden, och det är också därför jag hoppas, att vi skola få igenom detta anslag.

Jag kan naturligtvis inte anhålla, att herr statsrådet skall vara så hygglig, om jag får använda uttrycket, att herr statsrådet här stiger upp och ber kammaren följa reservanterna. Jag förstår att detta är litet för mycket begärt. Men jag skulle också vilja ha sagt, att jag skulle lättare ha kunnat förstå detta departementschefens uttalande i statsverkspropositionen, om det hade gjorts för några tiotal år sedan av en stockkonservativ kommunikationsminister, som kanske inte hade så stort intresse för att förstatliga kommunikationerna. Men när vi nu som kommunikationsminister ha en ung och aktiv, modern socialdemokrat, tycker jag att det är svårare att förstå den mentalitet som här kommit till synes.

Jag hoppas i varje fall, att herr statsrådet inte tar illa upp vad jag sagt, och jag skulle också gärna vilja uttala den förhoppningen, att om till äventyrs kammaren skulle följa reservanterna, herr statsrådet skall bära detta med jämnmod och inte heller alltför hårt engagera sig till försvar för sitt eget förslag.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Ekman*.

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! När jag hörde herr Lundqvists anförande, hade jag intrycket att han vill sälja skinnen, innan björnen är skjuten; han räknar tydligen med att jag redan förlorat och hoppas att jag skall bli en good looser. Jag måste nog säga, att jag inte kan tillmötesgå honom i hans önskan om att jag till den grad skulle göra avkall på min uppfattning i denna fråga, att jag skulle rekommendera reservanternas linje.

Beträffande frågan om konservatism i detta sammanhang sade herr Lundqvist, att om detta hade skett för ett tiotal år tillbaka i tiden — herr Lundqvist känner tydligen sina gubbar — och det suttit en konservativ kommunikationsminister skulle han kunnat förstå den ställning, som departementschefen hade intagit, medan han i detta fall, då det finns en ung och modern och därtill socialdemokratisk kommunikationsminister, som tydligen herr Lundqvist räknar med skall vara mera dådlysten, inte kunde tro att något sådant skulle kunna ske.

Ja, herr Lundqvist, det kan synas vara så. Men en av de första betingelserna för statsdriftens vidkommande enligt mitt förmenande är att man gör ekonomiska kalkyler och beräkningar innan man företar sig någonting av det slag varom här är fråga. Till herr J. B. Johansson vill jag i sammanhanget, då han hänvisar till den privata företagsamheten, säga, att det i den privata företagsamheten skulle i ekonomiskt avseende ha ansetts vara en synd emot den helige ande att ett företag i sin drift införde ett nytt element utan att ekonomiska kalkyler först hade gjorts över vad detta innebar. Som modern socialdemokrat och anhängare av statsdrift anser jag det vara angeläget, att man inte gentemot denna kan rikta den förebråelsen, att man där inte gör ekonomiska beräkningar.

Jag måste nog bekänna, herr Lundqvist, att jag ett ögonblick blev förskräckt, när herr Lundqvist sade, att sådana kalkyler och beräkningar inte gjorts tidigare, då åtgärder av liknande slag vidtagits, så mycket mera som jag i olika sammanhang har försvarat järn-

vägsstyrelsen och de statliga företagen. Ty om herr Lundqvists uttalande är riktigt kan den kritik vara berättigad, som de borgerliga ansett sig kunna rikta mot SJ och andra statliga företag. Jag utgår emellertid ifrån att herr Lundqvist uttryckte sig en aning oförsiktigt och att man tidigare, när det gällt att vidta förbättringar eller andra åtgärder, verkligen gjort dylika beräkningar.

För att undvika varje missförstånd vill jag understryka, att jag uppskattar alla järnvägsstyrelsens och statsbaneledningens initiativ i syfte att höja standarden och över huvud taget hävda SJ i konkurrensen. Men i fråga om denna sak fastslår jag, sedan jag tagit del av järnvägsstyrelsens petita, att antalet sittplatser uppgår till 60 i coachvagnarna mot 78 i de modernaste tredjeklassvagnarna och att en coachvagn kostar 100 000 kronor mera än en tredjeklass sittvagn. Genom anskaffning av tio coachvagnar skulle man få 600 sittplatser för en kostnad av 2,5 miljoner kronor, medan man genom att bygga tio tredjeklassvagnar av den modernaste typen skulle få 780 sittplatser för en kostnad av 1,5 miljoner kronor. Detta är de upplysningar som lämnats om coachvagnarna.

Jag har frågat järnvägsstyrelsen, eftersom besked därom inte givits, om dessa vagnar komma att betraktas som tredje klass eller andra klass sittvagnar. Så småningom fick jag den upplysningen, att de skulle betraktas som tredje klass sittvagnar, men att man, för att det hela skulle gå ihop, måste ta upp en tilläggsavgift — om det skulle bli 5 kronor, 8 kronor eller 10 kronor, därom hade man ingen föreställning. Men i den situationen måste man väl göra vissa beräkningar. Vad leder insättandet av coachvagnarna till? Leder det till att andraklasspassagerarna övergå till denna tredje klass sittvagn? Om vi som exempel välja en resa från Göteborg till Stockholm, kommer en sådan övergång att innebära, att man betalar 5 kronor extra i stället för de 15 kronor, till vilket belopp skillnaden mellan andra klass och tredje klass uppgår. Järnvägen kommer i detta fall att förlora 10 kronor. Eller kommer det att bli så, att tredjeklasspas-

sagerarna lösa tilläggsbiljetten på 5 kronor och övergå från tredjeklassvagnarna till coachvagnarna? Det är sådant man inte kan bortse ifrån, och jag anser, att man, innan man tar ställning, även bör undersöka möjligheterna att ersätta det nuvarande beståndet av tredjeklassvagnar med vagnar av annan typ, vilka fördelar detta kan innebära, hur det kommer att verka i konkurrens med andra trafikmedel och hur betydelsefullt det kan vara för vår turisttrafik.

Jag har inte, herr Lundqvist, ställt mig avvisande till coachvagnstypen. Jag vill bara, att man skall veta litet mera om den, och jag har ansett detta angeläget, innan man sätter i gång med att bygga dessa vagnar.

Till herr J. B. Johansson vill jag i förbigående säga, att eftersom han i sin reservation själv har utgått från att det nu endast kan vara tal om att bygga ett mycket begränsat antal vagnar av coachtyp, kan ju insättandet av dem inte innebära en allmän höjning av tredjeklassbeståndets standard. I reservationen säges det tvärtom ifrån, att det just av denna anledning inte kan vara fråga om en standardhöjning. Jag är för min del intresserad av att man kan få fram en vagn typ, som är konkurrenskraftig, som är ett uttryck för den moderna tiden och som kan innebära en allmän förbättring.

Här gäller det kanske ytterst en principdiskussion, där det är fråga om hur statsbaneledningen skall organiseras, för att bästa möjliga resultat skall uppnås. Frågan om SJ:s organisation är för närvarande under utredning, men redan nu ha vissa resultat kommit fram. 1947 års järnvägsutredning har i ett betänkande, som avlämnades i förra veckan, föreslagit att ekonomibyråns ställning inom järnvägsstyrelsen skall förstärkas. Om detta blir fallet, bör man i framtiden få ökad trygghet för att de tekniska fackbyråernas förslag bli penetrerade även ur ekonomisk synpunkt och att förslagen, i den mån de över huvud taget anses böra underställas statsmakternas prövning, skola vara slutgiltigt och klart utredda, innan de framläggas. Herr Lundqvist har själv varit med om att utforma detta förslag. Och avsikten därmed är väl att

skapa nya möjligheter att företa de ekonomiska kalkyler, som jag anser vara naturliga både för privata och statliga driftformer.

Herr LUNDQVIST (kort genmäle): Herr talman! Jag vidhåller vad jag har sagt, att man inte plägar göra några utredningar beträffande moderniseringar av personvagnsparken, och jag vidhåller, att jag inte förstår, hur det skall vara möjligt att verkställa någon sådan ekonomisk utredning som herr statsrådet här vill ha, nämligen att vi skola söka räkna ut ungefär hur många andraklassresande som skulle flytta över till denna coachvagn och hur många tredjeklassresande som skulle anse sig ha råd med den nämnda merutgiften. Man bör göra ekonomiska kalkyler och utredningar, men inte i sådana fall som här, när man med full visshet kan säga, att de inte komma att bli annat än teoretiska spekulationer. Vi ha tidigare infört salongsvagnar, vi ha moderniserat vår tredjeklass vagnpark successivt, vi ha för mödrar och barn byggt kupéer med en utrustning, som är enastående i Europa, och mycket annat, men man har naturligtvis inte kunnat utreda, om detta i och för sig skulle bära sig.

Vidare säger herr statsrådet, att man inte ens angivit vilken tilläggsavgift man skall ta ut: 5, 8 eller 10 kronor. Men, herr statsråd, vad tjänar det till att i dag säga någonting bestämt om avgiften? Statsrådet har ju helt nyligen tillsatt en kommitté för att utreda frågan om nya taxehöjningar vid SJ. Ingen vet heller, hur stort värde penningen kommer att ha år 1950 eller 1951. Om det *nu* synes lämpligt med en avgift av 5 kronor, såsom jag talat om i dag, är det därför inte säkert, att detta belopp är det lämpligaste om några år, när vi få coachvagnarna. Man kan inte heller räkna fram några siffror om bärigheten — den beror på hur trafikens sammansättning kommer att ändras.

Jag är personligen övertygad om att i fall vi på detta sätt skaffa oss högmorden materiel, som vi kunna »slå» med, kommer detta att vara ett värdefullt hjälpmedel, när vi skola hävda oss i kon-

kurrensen. Jag tror också att mångårig erfarenhet rörande moderniseringar av vagnparken väger ungefär lika tungt som teoretiska beräkningar av ekonomer, hur skickliga dessa än må vara. Vi ha, såvitt jag vet, hittills inte råkat ut för något bakslag, och jag tror därför, att det skall lyckas nu också.

Jag nöjer mig med detta. Jag vill sluta med att understryka vad jag nyss sagt, att så, som utskottsutlåtandet är formulerat, är det utomordentligt svårt för järnvägsstyrelsen att komma igen med något förslag om coachvagnar.

Talaren avbröts här av herr talmannen, som påpekade, att den i § 12 mom. 2 av kammarens ordningsstadga bestämda tiden för kort genmäle nu vore av talaren överskriden.

Herr talmannen lämnade härefter ordet till herr HESSELBOM, som anförde: Herr talman! När jag har anslutit mig till reservationen, har utgångspunkten varit, att jag är mycket stor vän av att man skall ge vårt lands största företag, SJ, de bästa möjliga förutsättningar att hävda sig i konkurrensen med andra trafikmedel. Jag anser det därför nödvändigt, att man tillfredsställer den resande allmänhetens olika krav på komfort o. s. v. Jag finner det angeläget för ett affärsdrivande verk, att det i möjligaste mån söker tillmötesgå olika önskemål från kunderna. Jag tror, att det är god ekonomi i det långa loppet, även om man, när man gör sina beräkningar, kan tveka, om man kan få det önskvärda ekonomiska utbytet av att ändra på de sedan gammalt rådande förhållandena.

Då herr statsrådet här framhåller, att järnvägsstyrelsens förslag inte har föregåtts av tillräckliga ekonomiska kalkyler, måste man nog i viss mån hålla med herr Lundqvist om att det är mycket svårt att i det här fallet göra hållbara ekonomiska beräkningar. Men i övrigt vill jag livligt ansluta mig till herr statsrådets deklaration, att det är önskvärt, att järnvägsstyrelsen vid sin handläggning av olika frågor mera än som kanske hittills har skett tillser, att de bli ordentligt utredda ur ekonomisk syn-

punkt, och därför har jag för min del biträtt det förslag, som 1947 års järnvägsutredning har framlagt i detta avseende.

Det är inte så mycket mera att tillägga i sak. Jag vill dock beröra en detalj, som inte tidigare behandlats i denna diskussion, men som står omnämnd i utskottets utlåtande. Utskottet har som skäl för att icke följa järnvägsstyrelsens linje bl. a. anført, att utskottet är tveksamt om lämpligheten att införa en ytterligare differentiering av vagnklasserna. Jag kan inte dela utskottets tveksamhet. Om det vore på det sättet, att man skulle införa en vagnklass över eller under nuvarande vagnklasser, då hade man anledning att säga nej till järnvägsstyrelsens förslag. Men när det här gäller att få till stånd en utjämning mellan befintliga vagnklasser, är ju detta en utveckling som måste betecknas som mycket tacknämlig. Tycker man, att det blir för många vagnklasser vid SJ, borde man ta under övervägande, huruvida vi ha behov av första klass i våra dagsnälltåg. Jag skulle därför vilja förorda, att järnvägsstyrelsen företager en utredning, huruvida dessa förstaklasskupéer verkligen ge så stora inkomster, att det uppväger kostnaderna att ha dem kvar.

Det enda, som skulle kunna motivera tveksamhet mot reservationen, vore nödvändigheten att i dagens läge begränsa investeringarna. Man hyser naturligtvis betänkligheter mot att överskrida regeringens ram för investeringarna. Men då det, såsom reservanterna påpekat, är fråga om ett — i detta sammanhang — mycket blygsamt belopp och då andra skäl tala för att man här skall tillmötesgå järnvägsstyrelsen, anser jag för min del, att man bör övervinna sin tveksamhet inför en höjning av investeringsanslagen.

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

Herr MANNERSKANTZ: Herr talman! När jag motionerade i denna fråga, var det av flera olika skäl. Det förnämsta skälet var, att min erfarenhet från olika näringsföretag säger mig, att man inte bör klavbinda ledningen i ett affärsfö-

retag så hårt, att den till slut inte vågar göra ens det som alldeles självklart måste anses vara förståndigt. Jag har således reagerat mot att man inte skulle kunna betro det ofantligt stora affärsdrivande verket SJ — det är väl Sveriges största affärsdrivande företag — och dess ledning med att bedöma en så relativt liten sak som frågan om att sätta in ett begränsat antal vagnar av en speciell typ. Det är visserligen riktigt, att riksdagen bör besluta om investeringarna, men när riksdagen gör det, skall man enligt min mening tillmäta järnvägsstyrelsens bedömanden det allra största värde. Det måtte inte vara roligt att sitta i ledningen för ett affärsdrivande verk, om man skall bli mästrad även i fråga om mindre saker. Detta har för mig varit huvudskälet till att jag försökt hjälpa järnvägsstyrelsen i denna fråga.

Ett annat skäl har varit, att det inte alls är säkert, att räntabiliteten blir sämre vid anskaffning av dyrare vagnar. Man kan förmoda, att vad som lagts ned på dessa vagnar kommer att avkasta så mycket, att det går fortare att amortera dem än de vanliga vagnarna, och dessutom komma de att dra folk till järnvägen. Såsom herr Lundqvist tidigare har sagt, är det nödvändigt, att SJ kommer med sådana nyheter, ty SJ får nog, herr talman, anses hålla på att bli ett i ekonomiskt avseende ganska dåligt skött företag. Därför måste man hitta på sådana här saker för att få en ändring till det bättre.

Vidare är denna fråga, såsom kammarens ärade ledamöter kunna se, inte någon politisk fråga. Reservanternas sammansättning är blandad, och jag tror, att man kan säga, att ganska omdömesgilla representanter för regeringspartiet ha anslutit sig till reservationen.

Jag tycker, att man borde bifalla reservationen och därmed slå vakt om detta stora statliga företag, så att dess ledning inte mästras alltför mycket och avskräckes från att komma med förslag om moderniseringar.

Slutligen nämnde herr statsrådet en liten sak, som jag skulle vilja replikera på. Han ville, att man i stället skulle

undersöka, om man kunde modernisera hela beståndet av tredjeklassvagnar och höja standarden där. Det är en sak, som man kan göra ändå och som inte har med detta att skaffa. Coachvagnarna skulle ju vara en reklamsak. Jag tycker också, att man bör tänka på vad de utländska turisterna skola säga, när de få se sådana här vagnar i våra tåg.

Beträffande förbättringen av tredjeklassvagnarna har jag motionerat om förstärkning av materielen bl. a. för förortstrafiken, men jag har avstått från att i statsutskottet reservera mig på den punkten i hopp om att vi i stället skola kunna få igenom ett beslut om anskaffande av dessa coachvagnar, som jag anser vara ett gott uppslag.

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Beträffande herr Mannerskantz' sista anförande skulle jag vilja påpeka en sak. Han sade, att coachvagnarna skulle vara en reklamsak. Men, herr Mannerskantz, om vi nu skola tala om modern reklam, vill jag påpeka, att det är synnerligen viktigt, att reklamen för en vara överensstämmer med den verklighet, som ligger bakom. Om vi skola reklamera, att vi ha tredjeklassvagnar av denna förnämliga typ, bibringa vi allmänheten en felaktig föreställning om hur det i själva verket förhåller sig, eftersom vi — det utgår också järnvägsstyrelsen ifrån — icke kunna räkna med att sätta in annat än ett mycket begränsat antal av denna vagn typ. Sedan kan man fråga: Äro coachvagnarna egentligen tredjeklassvagnar? Blir det inte så, att vi få ytterligare en klass av vagnar förutom de tre klasser som vi ha tidigare?

För att återgå till det konkreta exempel, som jag berörde i mitt föregående anförande, kan jag nämna, att en tredjeklassbiljett från Stockholm till Göteborg nu kostar 30 kronor inklusive tillägg för snälltåg. Om man sedan tänker sig, att platsavgiften i en coachvagn blir 5 kronor — hur stor avgiften skall bli, har man ännu inte klart för sig — skulle en tredjeklassbiljett kosta 35 kronor, om man reser i en coachvagn. En andra klassbiljett på samma sträcka kostar för

närvarande 45 kronor. Om en tredje-klasspassagerare övergår till en coachvagn, förtjänar SJ således 5 kronor, men om en andraklasspassagerare flyttar över till en sådan vagn, förlorar SJ 10 kronor. Ju flera andraklasspassagerare som övergår till coachvagnar, desto sämre måste det ekonomiska resultatet bli för SJ. Detta kan man inte bortse ifrån.

Herr Mannerskantz nämnde nyss, att SJ inte är ett i ekonomiskt avseende så gott företag. Om detta är riktigt, bör det vara angeläget att ha de ekonomiska konsekvenserna klara för sig innan man omsätter än så vällovliga uppslag och idéer i verklighet.

Sedan gjorde herr Mannerskantz gällande, att detta är ett försök att klavbinda företagsledningen, och det ansågs vara mindre lämpligt. Själv har jag den meningen, att statsföretagen böra ha så stor rörelsefrihet som möjligt, men eftersom järnvägsstyrelsen har tagit upp denna sak i sina petita, har jag inte kunnat undgå att ta ställning till den. Det har varit min självklara skyldighet att undersöka vad förslaget innebär. Jag kan således med Pontius Pilatus två mina händer.

Slutligen har herr Lundqvist här understrukit, att det är så svårt att göra några beräkningar i fråga om coachvagnarna. Men det måste väl i alla fall ha varit så, herr Lundqvist, att man tidigare, när man haft att välja mellan olika vagn typer, har gjort ekonomiska beräkningar beträffande dessa typer. Man har bestämt antalet passagerare i andraklassvagnarna, sedan jämfört med antalet passagerare i tredje-klassvagnarna och med utgångspunkt därifrån föreslagit avgifterna i de båda klasserna o. s. v. När man övergick från 86 till 78 platser i tredje-klassvagnarna, så måste man väl ha undersökt vad det innebar, och det bör vara lika naturligt nu. Uppriktigt sagt har jag den erfarenheten, att järnvägsstyrelsen ofta gör synnerligen grundliga kalkyler, exempelvis angående eldrift eller ångdrift, angående vagnarnas typ och lokens tyngd, angående spår och räls etc. Med utgångspunkt därifrån kan jag inte utan vidare ta för gott herr Lundqvists uttalande, som skulle kunna

tolkas så, att järnvägsstyrelsen vore ekonomiskt lättsinnig. Om inte mera ingående beräkningar i detta fall verkställts så har det nog varit en sådan där parentes som stundom kan uppkomma men som icke kan anses vara karakteristisk för den allmänna skötseln av företaget.

Herr ANDERSSON, KARL: Herr talmän! Herr Mannerskantz framhöll, att järnvägsstyrelsen bör ha rätt att själv bestämma i sådana frågor som den föreliggande. Det är inte det saken gäller i dag. Den frågan kommer upp senare i ett annat sammanhang, nämligen vid behandlingen av järnvägsutredningens nyligen avlämnade betänkande. I dag gäller det att välja mellan järnvägsstyrelsens förslag, som reservanterna tillstyrka, och Kungl. Maj:ts förslag, som statsutskottets majoritet tillstyrker. Riksdagen måste i dag ta ställning till denna fråga, därför att den är en sådan fråga som riksdagen enligt nuvarande ordning skall avgöra.

Herr Lundqvist framhöll, att även om ett beslut beträffande de tio coachvagnarna kommer att fattas i dag, kommer det ändå att dröja till år 1951, innan vagnarna kunna sättas i trafik. Om så är förhållandet, tycker jag verkligen, att detta är ett ytterligare skäl att dröja någon tid, i varje fall ett år, med att bevilja anslag till dessa vagnar.

Jag är också fullt på det klara med att det blir mycket svårt för våra verkstäder att leverera vagnar av alla de typer, som det här är fråga om. Det blir ännu svårare för verkstäderna, om järnvägsstyrelsen därtill kommer att beställa tio vagnar av ny typ. En sådan beställning kommer därför att fördröja frambringandet av erforderligt antal sittplatser i tredje-klassvagnarna. Jag tycker, att denna upplysning borde ytterligare tala för att vi vänta ett år till.

Sedan framhöll herr Hesselbom, som talade för reservationen, att han inte har någonting att invända mot att det blir flera vagnklasser vid våra järnvägar. Jag delar inte den uppfattningen. Jag anser att utvecklingen borde gå i den motsatta riktningen och att vi i stället

för att införa ännu en klass borde söka minska klasskillnaden. Jag är således inte alls tilltalad av denna ytterligare differentiering. Ett införande av denna nya vagntyp måste innebära att vi få fyra klasser mot förut tre.

Jag skall, herr talman, inte uppta tiden längre. Det kunde vara åtskilligt att tillägga, men jag låter det sagda vara nog.

Herr FORSLUND: Herr talman! Det är med en viss tvekan jag blandar mig i denna diskussion. Jag skulle endast vilja göra det uttalandet, att jag med mitt sätt att se på järnvägarnas behov av modernisering vill hälsa järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag såsom mycket välkommet, även om det inte i alla detaljer skulle vara så utrett som man, såsom statsrådet har sagt, kanske skulle ha önskat.

Vad det här främst gäller, och det som är livsnerven för det transportmedel som heter järnvägar, är att skapa möjligheter för detta trafikmedel att kunna stå sig i den konkurrens, som gör sig gällande i den tid vi nu leva i, då så många anmäla sina tjänster och då man kanske inte alltid så förståndigt avväger det inbördes förhållandet mellan de olika grenarna på trafikväsendets område som önskligt vore. Jag skulle till och med vilja säga, att jag, även om det på något avsnitt skulle föreligga en felkalkyl, hellre förlikar mig med detta än att järnvägsstyrelsen gör för litet i fråga om modernisering.

Jag skulle i likhet med herr Lundqvist vilja säga till herr statsrådet: Gör inte denna fråga till en så stor sak, utan låt järnvägsstyrelsen få göra detta experiment, även om det ur ekonomiska synpunkter inte är på millimetern redovisat! Ty ett avslag på järnvägsstyrelsens förslag kommer av järnvägsstyrelsen att uppfattas på det sättet, att riksdagen blandar sig i den rent tekniska utvecklingen, eller, rättare sagt, manar järnvägsstyrelsen att spänna av i stället för att öka krafterna, när det gäller att göra vad som göras kan för att slå vakt kring detta gamla trafikmedel, som behöver den uppmuntran, som

ligger i att riksdagen inte avvisar det förslag som nu framlagts.

Jag tycker således, att vi böra ta detta järnvägsstyrelsens förslag, även om det skulle vara något litet fel på kalkylerna, ty var skulle vi stå i fråga om utvecklingen här i vårt land, om vi inte vidtagit åtgärder, som ibland kanske grundat sig på en felkalkyl, men som dock drivit fram utvecklingen och länskat den i en gynnsam riktning?

När det gäller våra järnvägar — och det tycker jag skulle inskräpas hos alla, som ha med dessa ting att göra, och framför allt hos järnvägsledningen — får det inte finnas en dag av stillastånd i fråga om observationer för att förbättra materielen eller förbilliga driften och därmed skapa ett starkare underlag för en god konkurrens med andra företag. I och med detta har man också gjort den bästa tjänsten åt det samhälle som järnvägarna skola tjäna.

Diskussionen bör här alltså inte röra sig om utformningen av det ena eller andra förslaget, utan huvudsaken är att man gör en insats, som är till nytta för våra järnvägar och därmed för det svenska samhället i dess helhet.

Jag ber att få rekommendera bifall till reservationen.

Herr MANNERSKANTZ: Herr talman! Statsrådets huvudsakliga skäl för att inte gå med på järnvägsstyrelsens förslag är ju att frågan inte är tillräckligt utredd. När statsrådet samtidigt säger, att det är underligt att järnvägsstyrelsen velat lägga fram detta förslag, då ju järnvägsstyrelsen annars brukar vara rätt noggrann i sina beräkningar, vill jag säga, att det beror på att denna fråga är precis som ett ekvationssystem, sådant som man höll på att lära sig i skolan, men som har en eller två obekanta för mycket. Det är på samma sätt här: Det är en fråga som inte kan lösas. Det finns ingen möjlighet att veta, hur många andra eller tredjeklasspassagerare, som tänka åka med dessa vagnar. Det är huvudskälet, varför inte järnvägsstyrelsen vågat sig på en kalkyl i detta avseende. Det skulle bara bli antaganden, vilkas värde skulle vara ringa. Jag tror därför

att det är fel att i detta fall förvänta sig för mycket av en utredning, utan vi borde kunna ta förslaget som det är.

Sedan tyckte min ärade utskottskamrat på bohuslänsbänken, att det var underligt, att man skulle ha så bråttom med att beställa dessa vagnar, när de ändå inte skulle kunna bli färdiga förrän år 1951. Ja, det är ju just huvudskälet för att man vill beställa dem nu. Vore det så, att man kunde få dem på några månader, kunde man gott vänta litet, till dess utvecklingen visat, att denna konkurrenskraftiga vagn typ verkligen behövdes.

Herr Andersson i Rixö har här, tycker jag, motbevisat sig själv.

Herr LUNDQVIST: Herr talman! När herr Andersson i Rixö gör gällande, att det skulle vålla svårigheter för verkstäderna att ta emot en leveransbeställning av dessa vagnar, vill jag lämna den upplysningen, att järnvägsstyrelsen, innan den gjorde sin framställning, hade fått besked av de svenska verkstäder, som skulle komma i fråga, att det inte skulle vålla dem några svårigheter att klara dessa leveranser.

Med anledning av vad herr statsrådet sade i sitt sista anförande skulle jag vilja säga, att vi väl ändå voro skyldiga att lägga fram detta förslag. Vi måste ju begära pengar för dessa vagnar, och då är det väl riktigt, att man då klargör, att det gäller en särskild typ. Det är också självfallet att både Kungl. Maj:t och riksdagen skola pröva frågan, men jag hade aldrig tänkt mig, att denna prövning skulle ta sikte på vagnarnas inredning, en sak som man tydligen nu alldeles särskilt fäst sig vid, utan att det skulle ske en bedömning av huruvida vi hade råd att skaffa det antal vagnar, som järnvägsstyrelsen hade begärt.

När jag sagt, att vi inte kunnat göra eller kunna göra någon utredning på denna punkt, får detta inte tolkas såsom ett uttryck för att vi handlat lättsinnigt — det vill jag verkligen understryka. Om det är någonting som ett affärsdrivande verk inte vågar vara, när det går till Konungen med sina petita, är det att vara lättsinnigt, så noga som varje

detaljanslag, som äskas, i sanning någelfares. Mitt yttrande får inte heller tolkas så, att vi inte skulle göra alla kalkyler, som *kunna* göras och som äro av någon nytta.

Herr HESSELBOM: Herr talman! Endast en replik till herr Andersson i Rixö med anledning av vad han yttrade om önskvärdheten av att minska klasskillnaden vid våra järnvägar!

Jag delar helt herr Anderssons uppfattning, att det är ett framtidsmål att sträva efter, att man kommer dithän, att man endast får en resklass vid våra svenska järnvägar, i likhet med vad fallet är vid de amerikanska järnvägarna, och jag finner att det förslag, som här föreligger om att införa en reseomöjlighet, vilken i fråga om bekvämlighet etc. ligger mellan nuvarande andra och tredje klass, innebär en utveckling i rätt riktning. Om det, såsom jag sade förut, däremot hade varit fråga om att införa en klass, som låg under nuvarande tredje klass eller över nuvarande första klass, skulle jag ha reagerat mycket starkt. När jag därtill rekommenderat järnvägsstyrelsen att företa en undersökning, huruvida man inte skulle kunna slopa första klass på dagsnälltågen, torde min inställning i denna fråga vara ganska klar.

Herr HEIDING: Herr talman! Jag begärde ordet närmast med anledning av herr Forslunds anförande.

Herr Forslund påstod att järnvägsstyrelsen, om nu denna fråga blir avvisad av riksdagen, kanske inte kommer igen med något nytt förslag. Det vore besynnerligt, om inte järnvägsstyrelsen skulle ha så stort intresse för denna sak, att den efter den utredning, som man här talat om, kan komma igen.

Jag undrar, om man inte gör ett alltför stort nummer av denna fråga. Är det så riksviktigt, att vi få dessa vagnar just nu, att vi inte kunna vänta något, åtminstone till dess en utredning har verkställts? Denna vagn typ har använts i Amerika flera år, men varför har inte järnvägsstyrelsen kommit med sitt förslag tidigare? Det skulle vara intressant

att höra anledningen till att järnvägsstyrelsen inte redan förra året eller tidigare lagt fram förslag om att anskaffa vagnar av denna typ. Varje vagn av detta slag kostar i alla fall 100 000 kronor mera än en vanlig vagn och rymmer ett mindre antal passagerare. Skall man verkligen i dessa tider, då vi skola visa sparsamhet på alla områden, komma fram med förslag om anskaffande av dylika lyxbetonade vagnar. Jag anser att vi skola lugna oss något och dröja med denna anskaffning. Jag har ingenting emot att vi pröva vagnar av denna typ framtida, men varför komma med dem redan nu?

Många skäl tala för en utredning av denna fråga, och det är anledningen till att jag har ställt mig på utskottets linje och vill biträda den kungl. propositionen.

Herr LUNDQVIST: Herr talman! Endast en upplysning, varför inte dessa vagnar beställdes ett år tidigare!

En av orsakerna — och en väsentlig sådan — är att verkets chef tillsammans med några av de tekniska souscheferna år 1946 gjorde en resa till Amerika för att studera, om vi hade någonting att hämta därifrån på detta område. Det förslag, som nu framlagts, är ett av resultatet från denna resa. Det är således ganska naturligt, att detta förslag inte kunde framläggas förrän tidigast hösten 1947.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande momentet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. vid förevarande punkt avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr Johansson, Johan Bernhard, begärde votering i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes

och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 9 punkten 17 mom. III, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning.

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

Ja — 63;

Nej — 66.

Därjämte hade 5 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkten 18.

I denna punkt hade utskottet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte för budgetåret 1948/49

I. med bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet framlagda förslag anvisa följande investeringsanslag, nämligen

	Kronor
a) Nyanskaffning av bilmateriel	4 500 000
b) Lån till svenska lastbilaktiebolaget m. m.	2 000 000

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag till Förvärv av billinjer anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

Reservationer hade avgivits

1) av herrarna Johan Bernhard Johansson, Mannerskantz, Lundgren, Svensson i Grönvik, Falla och Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande bort lyda så, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under mom. II hemställa, att riksdagen måtte för budgetåret 1948/49 i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till

Förvärv av billinjer anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor;

2) av herr *von Heland*, som dock ej antytt sin mening.

På framställning av herr talmannen beslöts att punkten skulle företagas till avgörande momentvis.

Mom. I.

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. II.

Anslag till förvärv av billinjer.

Herr JOHANSSON, JOHAN BERNHARD: Herr talman! Under den nu föredragna punkten har också avgivits en reservation.

Till förvärv av billinjer ha årligen under de två sista budgetåren anslagits 2 miljoner kronor. Nu har regeringen i årets statsverksproposition föreslagit detta anslag höjt med 1 miljon kronor till 3 miljoner kronor. Vid utgången av närmast föregående budgetår redovisades under denna anslagspost reservationer på 700 000 kronor. Dessa ha emellertid sedermera, efter vad jag har inhämtat — propositionen skrevs ju i höstas — något reducerats, så att de i dag torde vara nere i 645 000 kronor.

Det har förefallit oss reservanter egendomligt, att man i detta fall, när man eljest vidtar besparingar och kraftiga sådana på en mängd anslag under olika huvudtitlar, gått på en ökning av anslaget. Vi ha ansett, att det borde vara tillräckligt att bevilja samma anslag som tidigare utgått, eller 2 miljoner kronor. För ändamålet skulle således för innevarande budgetår ändå stå 2 645 000 kronor till förfogande.

Jag har också tagit del av vilka planer, som föreligga för detta anslags användning, och det har då visat sig, att detta reservanternas belopp skulle räcka till för ett övertagande av de billinjer, om vilka man nu förhandlar. Men sedan har jag erfarit, att det eventuellt är fråga om att upptaga förhandlingar om förvärv av ytterligare ett antal billinjer.

Dessa förhandlingar äro emellertid inte ens påbörjade, och det förefaller åtminstone mig ganska egendomligt, att man i dessa tider skall forcera fram ett övertagande från statens sida av flera billinjer. Trafikmedlen finnas ju ändå, och det synes vara ganska onödigt att ytterligare belasta budgeten genom att höja detta anslag med 1 miljon kronor.

Det ser ut, som om man — att döma av deras inställning, som voro motståndare till det förslag vi nyss behandlade — trodde sig bäst gagna utvecklingen inom statens järnvägar genom en inlösen och ett förstatligande av de med statens järnvägar konkurrerande företagen. Det vore väl ändå säkrast att med hänsyn till nu rådande statsfinansiella läge vara litet försiktig i fråga om anslagsbeviljande på denna punkt. Det förefaller mig nästan, som om man hade tappat bort denna synpunkt vid behandlingen av föreliggande fråga.

Jag ber, herr talman, att med detta få yrka bifall till den vid punkten 18 av mig m. fl. avgivna reservationen.

Herr VON HELAND: Herr talman! Såsom en följd av sitt nyss fattade beslut, som innebar en höjning av statens utgifter, borde väl kammaren nu i besparingssyfte anta den under här förevarande punkt avgivna reservationen, däri ju yrkas på en minskning av statens utgifter i förhållande till tidigare utgående anslag.

Det är emellertid egentligen inte för att yrka bifall till reservationen som jag begärt ordet, utan det är på grund av ett uttalande, som finns återgivet i utskottsutlåtandet under denna punkt. Där står nämligen: »Behovet av att ur rationaliseringssynpunkt förvärva enskilda bilföretag väntas ytterligare växa...»

Egentligen hade det varit befogat, att statsutskottet förklarat vad ordet rationalisering betyder. Det är ju ett så älskvärdt ord. Det kan användas nästan i varje sammanhang, och när man än använder det, verkar det vederhäftigt. Men herr statsrådet kanske är beredd att tala om vad som menas med ordet rationali-

sering, när det gäller förvärv av billinjer. Vid utskottsbehandlingen gavs den förklaringen, att det betydde en ekonomisering och en effektivisering. Ja, det är ju också mycket vackra ord, men vad innebär det i realiteten för trafikanterna? Att man kan nå en ekonomisering genom att dra in billinjer, det förstår jag, och likaså, att det kan innebära en effektivisering för statens järnvägar, om man kan få bort konkurrensen mellan järnvägar och busslinjer. Men det är väl inte endast ur denna synpunkt vi behandla anslagsfrågorna på kommunikationsdepartementets stat, utan vi göra det väl mycket ur den synpunkten, att vi skola ordna det på bästa möjliga sätt för trafikanterna, och det är jag inte säker på att den rationalisering, som man här talar om, kommer att innebära. Med den snabba takt, vari landsbygden nu avfolkas, är det risk att busslinjerna inte bli så ekonomiskt lönande och att järnvägsstyrelsen därför måhända anser en rationalisering ur ekonomisk synpunkt böra innebära trafikinskränkningar, som bli till olägenhet för dem, som bo på landet.

Jag har med mitt anförande endast velat hemställa till herr statsrådet att vara vänlig och resonera med järnvägsstyrelsens män om deras rationaliseringssystem, så att inte trafikförhållandena på landsbygden bli sämre, efter hand som landsbygden avfolkas, och de som bo kvar känna sig ännu mera placerade i ödebygden än tidigare.

Jag tror att det är klokt att vänta med dessa inköp av busslinjer, ty de privata företagen bruka i det längsta försöka bibehålla sina busslinjer, även om de inte gå så lysande, som man kanske i allmänhet fordrar, när man driver en enskild verksamhet.

Jag vill, herr talman, sluta med att ännu en gång hemställa till herr statsrådet och kungl. järnvägsstyrelsen att ge akt på dessa frågor, så att inte rationaliseringssträvandena leda till att förhållandena på landsbygden bli ännu sämre, utan till att i stället isoleringen för de mest avlägsna bygderna i största möjliga utsträckning brytes.

Herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Endast några ord med anledning av herr von Helands anförande.

Herr von Heland efterlyste innebörden av järnvägsstyrelsens tal om en rationalisering på detta område, och han ville helst ha ett konkret exempel på vad ordet innebär.

Jag vill på detta svara, att ett överförande av dessa busslinjer till statens järnvägar måste innebära, att man kan utnyttja dem på ett mera rationellt sätt. Det är uppenbart att en busslinje, som går vid sidan av järnvägen, verkar trafikavledande. Ett privat företag, som är intresserat av att konkurrera med järnvägen, sätter kanske in sina bussar på ungefär samma tider som tågen för att på detta sätt söka dra trafiken över från järnvägen till bussarna. Om statens järnvägar överta företaget, kommer trafiken att samordnas, efter vad jag förstår till landsbygdens och bygdens fromma, genom att tåg och bussar gå på olika tider. Det är en sådan samordning och rationalisering av trafiken som järnvägsstyrelsen tänker på.

Jag tror således att det är riktigt, när järnvägsstyrelsen säger, att det ur rationaliseringssynpunkt kan vara önskvärt att statens järnvägar överta vissa billinjer. Genom ett samarbete mellan båda trafikmedlen kan man utnyttja fördelarna hos dem båda.

Vad den aktuella saken beträffar, skulle jag vilja säga, att enligt uppgifter, som vi erhållit, de medel som stå till disposition under denna anslagspost, eller i runt tal 2,7 miljoner kronor, praktiskt taget redan ha förbrukats eller beräknas bli förbrukade under innevarande budgetår. Järnvägsstyrelsen har emellertid väckt förslag om ytterligare förvärv fram till den 1 juli 1949 för sammanlagt 4,2 miljoner kronor. Även på detta område har emellertid en viss återhållsamhet måst iakttagas, och anslagsbeloppet har därför av regeringen sänkts till 3,0 miljoner kronor, vilket med ungefär 10 procent överstiger den beräknade medelsförbrukningen under innevarande budgetår. En sådan ökning är även i nuvarande läge fullt motiverad, och jag

tror således att det finns skäl att följa det framlagda förslaget.

Herr HAGE: Herr talman! Jag har med ett visst beklagande konstaterat, att bland reservanterna, som önska bevilja ett mindre anslag än vad regeringen har föreslagit för det här ifrågavarande ändamålet, befinner sig också en representant för övre Norrland. Som talesman för en landsdel, där det råder brist på kommunikationer och där kommunikationerna i stor utsträckning äro dåliga, vågar jag göra gällande, att bakom den representanten står inte den stora opinionen uppe i denna bygd.

Jag vågar påstå detta, inte minst därför att när man nu uppe i Norrland på en del håll har gått in för att åstadkomma ökade kommunikationer, har man först inriktat sig på att försöka anlägga järnvägar. Nu är det emellertid bekant, att det är ganska svårt att genomdriva järnvägsbyggande i någon större utsträckning till fördel för denna bygd. Då har man gått in för ett substitut, nämligen att tills vidare nöja sig med s. k. stambillinjer, vilket särskilt Norrlandskommittén tagit upp och ivrat för. I det avseendet har framlagts ett förslag om att åstadkomma en sådan stambillinje längs kusten — på sätt och vis en kustbana — och det har också sedan lång tid existerat ett mycket viktigt projekt för denna bygd, som går ut på att i Norrbotten upprätta en förbindelse mellan malmfälten och Tornedalen.

Denna förbindelse har varit föremål för diskussion här i riksdagen ända sedan år 1917, fastän i litet olika former. Man har ibland varit inne på järnvägs-tanken, ibland har man tänkt sig, att linjen skulle bli annorlunda lagd o. s. v. Men i alla fall omfattas hela denna tanke på en förbindelse mellan Tornedalen och malmfälten av stora delar av befolkningen uppe i Norrbotten med oerhörd entusiasm, och den förväntar sig, att det göres någonting däråt. Jag vill i det sammanhanget omnämna — jag har väckt motioner flera gånger, interPELLERAT o. s. v. i denna sak — att år 1936 uttalade sig riksdagen för en utredning om en sådan förbindelse, men alltjämt

finns det varken någon järnvägsförbindelse eller någon förbindelse genom en statlig busslinje. Däremot existerar det där en privat billinje. Med avseende på den billinjen skulle jag kunna erinra om det gamla uttrycket, som man litet skämtsamt brukar använda: »Skjut inte på pianisten, ty han gör så gott han kan!» Jag måste emellertid säga, att denna billinje är långt ifrån tillfredsställande. När nu en föregående talare talat om att genomföra rationalisering, resonerar jag ungefär på det här sättet: skulle man kunna åstadkomma ett slags stambillinje i statsdrift mellan dessa två stora platser, skulle den kunna erhålla en helt annan standard än som existerar med avseende på den enskilda bilförbindelsen mellan Pajala och malmfälten. Detta är också ett slags rationalisering, såsom jag ser saken.

Nu vill jag i detta sammanhang säga, att just emot denna enskilda billinje har i dagarna riktats den anmärkningen, att den har inga bilar insatta under *söndagarna*. När således en hel del folk under söndagen behöver resa mellan dessa två platser, finnas inga fordon insatta i trafik. Redan med anledning av detta kan man ju påstå, att det förhåller sig ungefärligen på det sätt som antydes med det gamla ordstävets jag nyss nämnde, nämligen att företaget inte sköts på ett tillfredsställande sätt, kanske beroende därpå att vederbörande inte har kapital nog att sätta in. Ja, jag vet inte så noga vad orsaken kan vara.

Jag har i alla fall velat passa på att kasta fram den tanken, att om det nu skall beviljas ett visst anslag, borde denna fråga, som i så lång tid varit föremål för behandling i riksdagen, snart kunna avgöras, ty det är ett synnerligen viktigt ändamål, som skulle befrämjas genom insättande av en sådan här statsbillinje. Jag vill i detta sammanhang säga, eftersom vi nu kommit in på talet om rationalisering att var och en, som känner till förhållandena uppe i Norrbotten vet, att den statsägda busslinjen mellan Pajala och Övertorneå sköts på ett helt annat sätt än i allmänhet de enskilda bilföretagen där uppe.

Jag vill inskränka mig till detta uttalande, och jag vågar göra det bestämda påståendet, att förhållandena särskilt i övre Norrland motivera i mycket hög grad, att det beviljas största möjliga anslag för detta ändamål, så att det kan åstadkommas en förbättring av kommunikationerna där uppe. Från den utgångspunkten ber jag alltså att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr HEIDING: Herr talman! Om riksdagen följer reservanternas i detta fall, åstadkommes en besparing endast för tillfället. Det är klart, att det inte går att sätta ned anslaget så pass lågt, som föreslås av reservanternas, ty då får man komma igen med ett så mycket högre anslag till ett kommande år. De reserverade medlen äro inte så stora, att de räcka mer än till detta budgetårs slut. På grund av det omfattande förstatligandet av järnvägarna, som har skett undan de senare åren, behöver järnvägsstyrelsen få mer pengar till förfogande för att kunna köpa in vissa billinjer. Trafiken kan samordnas på ett bättre sätt. Och det är klart, att staten i flera fall kan förvärva billinjer, som kanske många gånger inte äro så ordnade, att de fylla de krav, som man anser sig böra ställa på dem.

När herr von Heland uttalade förhågor för rationalisering, tänkte han sig troligen, att man skulle rationalisera på ett sådan sätt, att man skulle inskränka på trafiken, att det skulle bli ett mindre antal turer o. s. v. Men det är inte fråga om detta, utan rationaliseringen härvidlag går ut på att man samordnar trafikförbindelserna och inte kör i onödan, så att staten äger en billinje, som är anknuten till en järnväg, och ett privatföretag äger en annan linje. Jag har åtminstone den erfarenheten, att om det har ordnats på det viset, har man inte haft någonting att klaga på, utan det har gått mycket bra och fungerat till allmän tillfredsställelse.

När det gäller besparingar, är jag för min del inte emot tanken att man skall spara så mycket som möjligt. Herr Johan Bernhard Johansson tycker, att då

man har vidtagit besparingar på alla andra håll, skulle man också kunna göra det på detta område. Ja, det är klart, att man kan göra det, såsom jag från början sade, för tillfället, men man får i alla fall gå in för att höja anslaget till nästkommande år, och då anser jag inte, att det föreligger någon anledning att nu sätta beloppet till 2 miljoner i stället för 3 miljoner, som Kungl. Maj:t har föreslagit.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till statsutskottets hemställan på denna punkt.

Herr LUNDGREN: Herr Hage har anmärkt på att jag, som i denna kammare har äran representera övre Norrland, har biträtt reservationen, som innebär, att man skall minska det av Kungl. Maj:t begärda anslaget för inköp av billinjer från 3 miljoner till 2 miljoner. Jag har, herr talman, gent emot detta endast att säga, att man genom inköp av billinjer från enskilda icke skapar några ökade kommunikationsmöjligheter, varken i övre Norrland eller någon annanstans. Det kan, herr talman, t. o. m. innebära en försämring av möjligheterna, om statens järnvägar eller den som förvärvar billinjerna i rationaliseringssyfte nedlägger linjer för att hindra trafiken med konkurrerande kommunikationsmedel.

Jag ber alltså få biträda reservationsyrkandet.

Herr HAGE: Jag ber bara att få säga, att enligt vad jag känner till föreligger det på en hel del håll planer på att köpa in enskilda billinjer och förvandla dem till billinjer i statens drift. Då jag vet, att de statliga billinjerna ha en högre standard, genomsnittligt sett, än de enskilda billinjerna, måste detta — att man inköper mer eller mindre dåligt skötta enskilda linjer och förvandlar dem till statslinjer — innebära en fördel för befolkningen. Det vågar jag bestämt säga till herr Lundgren.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen enligt de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad ut-

skottet i det nu ifrågavarande momentet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. vid förevarande punkt avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 9 punkten 18 mom. II, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Johan Bernhard Johansson m. fl. vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 88;

Nej — 37.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkterna 19—24.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Herr statsrådet *Wigforss* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 92, angående anslag för budgetåret 1948/49 till konstfackskolan.

Föredrogos ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för postbiträdet Ingrid Maria Johansson från viss ersättningsskyldighet; och

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av Västerås ångkraftstation.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10, såvitt propositionen avser förslag till förordning om försäljningsskatt samt förordning om slutlig avveckling av den allmänna omsättnings-skatten;

nr 11, 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;

nr 12, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet för Svenska Röda korset för viss sjukvårds-, beklädnads- och sjuktransportmateriel;

nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet i vissa fall för Föreningen Rädda barnen för kläder, beklädnadsmateriel och livsförnödenheter;

nr 15, i anledning av väckt motion om lindring i beskattningen av till sjöfolk utgående naturaförmåner; samt

nr 16, i anledning av väckt motion om förbättring av taxeringsförfarandet i vad avser förmögenhetsuppgifterna.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo första lagutskottets utlåtanden:

nr 12, i anledning av väckt motion angående bestämmelser om ersättning för parts kostnader i mål och i ansökningsärenden, som handläggas av för-

valtningsdomstol eller annan offentlig myndighet;

nr 13, i anledning av väckt motion angående lagstiftning till förhinderande av att kommuner förpliktas att uthyra offentliga samlingslokaler till nazistiska sammanslutningar; samt

nr 14, i anledning av väckta motioner angående ändrade bestämmelser för meddelande i kollegial domstol av fällande dom i brottmål.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtanden:

nr 8, i anledning av väckt motion angående utredning och förslag till ny lag om yrkessjukdomar; och

nr 9, i anledning av väckt motion om sänkning i vissa fall av den i lagen om folkpensionering föreskrivna pensionsåldern.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. omtryckning av gällande författningar.

Föredrogs ånyo första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, i anledning av väckt motion angående omtryckning av samtliga gällande författningar.

I en inom första kammaren väckt, till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 20, hade herr *Fahlander* — under anförande, bland annat, att det vore synnerligen önskvärt, att samtliga vid en viss tidpunkt, exempelvis den 1 januari 1950, gällande författningar omtrycktes, varigenom hänsyn icke längre skulle behöva tagas till före detta datum utkomna författningssamlingar — hemställt, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder i motionens syfte.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet hemställt, att första kammaren i anledning av förevarande motion, I: 20, för sin del ville besluta, att riksdagen i

skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om åtgärder i motionens syfte.

Reservation hade anmälts av herr *Sandberg*, som likväl ej antytt sin åsikt.

Herr **HERLITZ**: Herr talman! Herr *Fahlanders* motion, som går ut på åtgärder för att skapa en bättre överblick över gällande lagar och författningar, är såsom en suck ur mitt eget hjärta. Jag kan försäkra, att den, som har till ämbetsuppgift att något så när överblicka ett författningsmaterial, som väl utgör, låt oss säga, 90 procent av alla gällande författningar, mycket djupt känner svårigheterna i detta hänseende. Men det är ju inte bara fråga om ett sådant personligt intresse. Jag har också klart för mig, att det är en utomordentligt angelägen sak, att det sörjes för bättre möjligheter för medborgarna att överblicka och lära känna den rätt, under vilken de leva. Det är en ytterst betänklig och olycklig konsekvens av det omfattande lagstiftningsarbete vi ha, att det för varje år blir allt omöjligare för en svensk medborgare att känna till den rätt, under vilken han lyder. Det vore då gott och väl, om åtminstone ämbetsmän och myndigheter hade tillräcklig kännedom om lagar och författningar, men även på kommunalt håll hör man, hur omöjligt det är att veta, vad man skall rätta sig efter, och vi skola inte tro, att de, som sitta i statliga myndigheter och domstolar, ha det mycket lättare.

Det behov, som här föreligger, har också blivit uppmärksammat i flera olika sammanhang. Jag hade nästan väntat, att utskottet skulle giva litet mera upplysningar om den saken. Men då nu detta inte har skett, får jag kanske erinra om att för några år sedan avgav överståthållaren *Nothin* på offentligt uppdrag ett förslag, som gick ut på tryckning av en stor serie av fullständiga författningshandböcker, innefattande lagar och författningar, gällande för särskilda förvaltningsområden, handböcker som voro avsedda att komma ut med jämna mellanrum för att tillgodose just ett sådant behov, som herr *Fahlander* har åsyftat. Det betänkanudet har se-

dan varit föremål för en mycket intressant remiss till myndigheterna, där mångahanda olika synpunkter och uppslag ha kommit fram — jag kan inte neka till att det kunde ha varit roligt, om riksdagen vid sin behandling av denna motion fått kännedom om detta. Jag får kanske också nämna, att vid den remissen har från flera håll åtskillig sympati uttalats för en tanke, som jag för min del alltid drivit, nämligen att vi skulle försöka åstadkomma en periodiskt återkommande handbok, motsvarande Skarstedts edition av Sveriges rikets lag, innefattande en översikt över den stora mängden av författningar, som inte finna rum i lagboken, givetvis då inte i den formen, att alla författningar där tryckas — det blir för mycket — men i alla fall så, att man finge möjlighet att orientera sig i dem.

Nu vill herr Fahlander gå en annan linje, som utskottet också rekommenderar till Kungl. Maj:ts övervägande. Han har nämligen den tanken, att man skall trycka om samtliga vid en viss tidpunkt gällande författningar, varigenom hänsyn inte längre skulle behöva tagas till före detta datum utkomna författningssamlingar. Som jag sade från början, har jag för min del sympati för den strävan, som uppstår herr Fahlanders förslag, men jag känner ett behov av att med styrka understryka de stora och av utskottet inte närmare diskuterade svårigheter som äro förbundna med tankens förverkligande.

Jag vet inte, om man till att börja med har tänkt sig in i vad det skulle innebära rent kvantitativt. Det är svårt att räkna ut det, men vi måste nog gissningsvis räkna med en publikation motsvarande ett tiotal årgångar av Svensk författningssamling, om inte mer. Det är i varje fall ett fantastiskt stort arbete som här ifrågasättes. Men arbetet är inte bara kvantitativt stort. Det kan tyckas, som om det vore en enkel och lätt sak att ta reda på vilka författningar som nu gälla. Man behöver ju bara, tror någon kanske, i fråga om gamla författningar se efter, om de ha upphävts av senare författningar eller om de fortfarande gälla. Det kan

förefalla vara en enkel sak. Men var och en som har praktisk erfarenhet av sådana här ting vet, att det tvärtom finns en mångfald författningar i vårt land, särskilt sådana från äldre tid, om vilka ingen utan mycket ingående rätts-historisk undersökning kan säga, om de gälla eller inte eller om de kanske gälla till någon del eller i något visst hänseende. Jag rekommenderar ett övertänkande av vad det skulle innebära att reda ut förhållandena beträffande t. ex. de författningar från 1600- och 1700-talen samt tidigare delen av 1800-talet, som finnas återopade i registret till Skarstedts lagbok. Jag rekommenderar att se i lagboken under byggningsbalken och jordabalken, där det ingår en hel mängd gamla författningar, i fråga om vilka det är oerhört svårt att bedöma, vad som alltjämt gäller. Detta måste i varje särskilt fall göras till föremål för ingående och mödosamma undersökningar. Det är otänkbart att en redaktionskommitté för ett sådant verk, som man här tänker sig, skulle med säkerhet kunna klara ut hur det förhåller sig med olika författningsbestämmelsers giltighet utan att först behöva nedlägga ett oerhört stort arbete. Dessutom tillkommer naturligtvis det bekymmersamma, att sedan en sådan här publikation en gång har utgivits vid en viss tidpunkt, t. ex. år 1950, måste man tänka sig att efter en tid åter ta itu med saken.

Jag är särskilt angelägen att betona, att just med hänsyn till de svårigheter, som jag här har antytt, kan man inte våga ställa programmet för en publikation av här tänkt art så högt, att man i rättstillämpningen på varje punkt skall kunna ha full visshet om att där står allt som i ett givet ögonblick gäller i detta land och intet annat. Det är helt enkelt omöjligt. Utgivarna kunna råka förbise gamla författningar som kanske fortfarande ha giltighet. Man kan å andra sidan inte heller med avseende på en hel del äldre författningar med visshet påstå, att de alltjämt gälla och att de inte ha blivit upphävda genom en senare författning. En fullständig rättsvisshet med avseende på äldre

författningars giltighet uppnås således icke genom en publikation av föreslagen art.

Från de utgångspunkter, som jag här har angivit, känner jag mig mycket tveksam om möjligheten att förverkliga det åsyftade företaget. Jag skall ändå inte låta mitt anförande utmyнна i ett yrkande om avslag på utskottets utlåtande eller om återremiss till utskottet. Jag får väl tolka utskottets kläm, som rekommenderar åtgärder i syfte att skapa ökad överblick över lagar och författningar, så, att den icke innebär ett direkt förord för just den av herr Fahlander föreslagna linjen. Fattat på det viset kan utskottets utlåtande vara en värdefull tankeställare för Kungl. Maj:t.

Jag har sålunda, herr talman, intet yrkande.

Herr SANDBERG: Herr talman! Jag har tillåtit mig att anteckna en blank reservation till utskottets utlåtande och ber därför att med några ord få motivera min ståndpunkt.

I december i fjol avgav en av Kungl. Maj:t tillsatt kommitté förslag angående ordnande av kommunal upplysningsverksamhet. Det finns ingen anledning för mig att nu lämna någon längre redogörelse för betänkandets innehåll. Där föreslås kursverksamhet och andra dylika åtgärder. Kommittén sysslade emellertid också med det spörsmål, som beröres i motionen. I utskottets utlåtande finns en passus som i alla händelser tangerar det önskemål, som herr Fahlander har gjort sig till talesman för. I kommitténs sammanfattning läses följande: »När i gällande författningar, som publiceras i Svensk författningssamling, görs mera betydande ändringar, är det lämpligt att omtrycka icke allenast de av ändringarna berörda paragraferna utan författningen i dess helhet.» I ett följande avsnitt uttalas önskemålet, att den redan existerande nämnden för utgivande av förvaltningsrättsliga publikationer skall få sin instruktion ändrad och även få den uppgiften att »främja tillkomsten av den handboks- och författningsslitteratur, varav kommunala tjänstemän och

förtroendemän äro i behov». Nämnden föreslås därför utökad med två ledamöter, antagligen sådana som kunna anses vara experter på detta område. Kommittén anför vidare: »Den fortlöpande informationen från statliga organ och tillsyningsmyndigheter till kommunala instanser bör utvecklas och intensifieras. Socialstyrelsens meddelandeserie med titeln 'Råd och anvisningar' torde i huvudsak kunna tjäna som mönster för liknande serier från andra centrala myndigheter, exempelvis statens byggnadslänebyrå, medicinalstyrelsen, skolöverstyrelsen.»

Det var, herr talman, förekomsten av detta betänkande som föranledde mig att inom utskottet intaga den ställning som jag har gjort och som ledde fram till att jag lät anteckna mig såsom reservant. Jag hävdade inom utskottet den uppfattningen, att första tillfälliga utskottet kunde ha dröjt med att avgiva sitt utlåtande till dess att den kungl. propositionen förelåg. Det uppgavs, att vi kunde räkna med att propositionen skall föreligga omkring den 1 april. Det är uppenbart att Kungl. Maj:t vid sitt ställningstagande med anledning av kommitténs betänkande även kommer att penetrera materialet i det avsnitt av betänkandet som jag nyss tillät mig att förredraga. Det var således från första ögonblicket från mina synpunkter fråga om att söka utverka ett uppskov för att utskottet, såsom jag tyckte, skulle stå på fastare mark när det framlade sitt utlåtande.

Jag ansåg också, att utskottets motivering är sådan, att utskottet kanske lika väl som det nu har kommit till ett positivt resultat i fråga om motionen hade kunnat stanna för ett avslagsyrkande.

Det var således, herr talman, formella skäl som föranledde mig att i utskottet välja den ståndpunkt som jag har intagit. Min tveksamhet har ytterligare befasts av de synpunkter som herr Herlitz här har anført. Herr Herlitz har ju påpekat en del uppenbart betydande rent tekniska och praktiska svårigheter för förverkligande av den framförda tanken.

Med hänsyn således till den ståndpunkt, som jag har intagit i utskottet i

denna fråga, och i någon mån även till den argumentering, som herr Herlitz här har förebragt men som inte ledde honom fram till något särskilt yrkande mot utskottets förslag, tillåter jag mig, herr talman, att hemställa, att kammaren måtte återremittera ärendet till utskottet för att utskottet skall bli i tillfälle att ta hänsyn till de ståndpunkter som kunna komma att vara inrymda i den kungl. proposition som är att vänta.

I detta anförande instämde herrar *Näsgård* och *Bergvall*.

Herr **SÖDERKVIST**: Herr talman! Inom utskottet ha vi varit praktiskt taget eniga om att det skulle vara synnerligen önskvärt att förverkliga det önskemål, som motionären har gett uttryck åt. Herr Herlitz har påpekat de svårigheter som föreligga för en enskild person att söka sig fram bland mängden av olika författningar som under årens lopp på olika sätt ha ändrats. Vi ha inte varit blinda för de svårigheter som skulle möta vid en eventuell utredning av dessa problem, men vi ha utgått ifrån att Kungl. Maj:t skulle ha fullt fria händer att göra vad som kan anses vara lämpligt och möjligt.

När herr Herlitz erinrar om svårigheterna för en eventuell utredning att avgöra, vilka författningar som alltså äro i kraft, böra vi också tänka på de svårigheter i samma avseende som föreligga för alla de personer som vid olika tillfällen skola söka finna ut, vilka författningar som alltså gälla. En utredning behöver ju syssla med detta problem endast *en* gång, medan svårigheterna för de enskilda medborgarna, tjänstemännen i olika organ och kommunalmännen, aldrig ha någon ända. Det blir bara allt svårare för dem, ju fler författningar som tillkomma. Utskottet har därför varit av den bestämda uppfattningen, att det uteslutande skulle vara till nytta, om en översyn på detta område kunde verkställas i syfte att söka förverkliga det önskemål som motionären har framfört. Givetvis är den utväg, som motionären rekommenderar, endast att betrakta såsom en fingervisning som

kan följas, om så anses lämpligt, men som också kan lämnas därhän, om regeringen kan finna andra vägar att nå det åsyftade målet.

Vad beträffar herr Sandbergs yrkande om återremiss, vill jag säga, att vi inom utskottet hade den uppfattningen, att den utredning, som han hänsyftar på, endast berör en liten detalj av hela problemet. Den av herr Sandberg anförda utredningen gäller kommunalmännens fortbildning och skolning för sina uppgifter. Det är en mycket begränsad detalj i hela detta sammanhang och en detalj som utskottet menar icke kan ha avgörande betydelse, fullständigt oberoende av vilken inställning regeringen tar vid framläggandet av sin proposition. Vi anse, att den av herr Sandberg uttalade propositionen icke kan lösa den fråga som det nu närmast gäller. Därför finna vi det mest lämpligt, att det föreliggande ärendet avgöres på det sätt som utskottet har föreslagit, d. v. s. att frågan överlämnas till Kungl. Maj:t, som får fullt fria händer att avgöra vad som i detta fall är lämpligt.

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

Herr **SANDBERG**: Herr talman! Jag har med mitt yrkande om återremiss endast velat ge utskottet möjlighet att ta hänsyn till de förslag som kunna komma att inrymmas i den kungl. proposition som väntas omkring den 1 april. Det kan tänkas, att propositionen kommer att få en sådan utformning, att den ger större möjligheter än vad herr Söderkvist nu tycks tro att tillgodose det utan tvivel betydelsefulla önskemål som har aktualiserats genom herr Fahlanders motion. Det är heller inga värden som kunna gå förlorade genom ett dylikt uppskov.

Herr **HERLITZ**: Herr talman! Då nu ett yrkande om återremiss har blivit ställt, är det självklart, att jag från mina utgångspunkter kommer att rösta för detta yrkande. Jag anser mig också oförhindrad att yrka bifall till förslaget om återremiss. Jag gör det givetvis i den

förväntan, att utskottet, om det får ärendet till sig återremitterat, vid en förnyad behandling skall beakta alla de synpunkter som ha framkommit under kammardebatten, således inte enbart vad herr Sandberg har anfört, utan även de synpunkter som jag har tillåtit mig att andraga.

Jag har, herr talman, på känn att önskemålet om återremiss på flera håll stödes av synpunkter liknande mina.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att i avseende på det nu föredragna utlåtandet yrkats dels att vad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att utlåtandet skulle visas åter till utskottet.

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

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

Den, som bifaller vad första kammarens första tillfälliga utskott hemställt i sitt utlåtande nr 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, visas utlåtandet åter till utskottet.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen genom uppresning; och befanns därvid, att flertalet röstade för nej-propositionen.

Vid förnyad föredragning av första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 2, i anledning av väckt motion om utredning rörande verkningarna av den pågående folkfölyttningen från landsbygden till städer och tätorter, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 85 och 90—92.

Anmälades bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen: nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 5 med förslag till förordning om särskild automobils katt, m. m.; nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10, såvitt propositionen avser förslag till förordning om försäljningsskatt samt förordning om slutlig avveckling av den allmänna omsättnings-skatten;

nr 63, 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;

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet för Svenska Röda korset för viss sjukvårds-, beklädnads- och sjuktransportmateriel; samt

nr 65, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt tullfrihet i vissa fall för Föreningen Rädda barnen för kläder, beklädnadsmateriel och livs-förnödenheter.

Skrivelseförslagen godkändes, ett vart av förslagen nr 62—65 under förutsättning att andra kammaren i avseende å motsvarande utskottsbetänkanden fattade samma beslut som första kammaren.

Interpellation ang. ifrågasatt upprivande av Malmö—Genarps järnväg m. m.

Herr PERSSON, IVAR, erhöll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Denna dag har riksdagen fattat beslut om en höjning av skatterna på motortrafiken, som uteslutande lägges på drivmedel, varigenom all trafik med lastbilar och bussar får en väsentligt högre belastning än i Kungl. Maj:ts förslag vid början av årets riksdag. Under sådana förhållanden kommer Kungl. Maj:ts beslut i nyårskonsejlen om nedläggande av trafiken på Malmö—Ge-

narps järnväg att medföra större för-
dyringar av alla transporter i denna
järnvägs område än som tidigare kun-
nat förutses. Såvitt vi i de berörda or-
terna ha rätt uppfattat saken, innebär
Kungl. Maj:ts beslut även rättighet för
vederbörande att riva upp järnvägen.
Vissa förhållanden som framträtt star-
kare på senare tid — jag syftar på den
allmänna oron ute i världen och därmed
osäkerheten i handelsförbindelserna,
varav vår motortrafik är beroende —
synas även kunna tagas till intäkt för
att ett sådant borttagande av ett befint-
ligt kommunikationsmedel måste bedö-
mas såsom än mer olyckligt än vad man
för ett par månader sedan befarade. Så-
vitt jag vet, ha ännu inga åtgärder fö-
retagits för upprivning av järnvägen,
men då järnvägsbolaget för några dagar
sedan begärts i konkurs, torde skynd-
samhet vara av nöden för att hindra dy-
lika åtgärder. Om järnvägen får ligga
kvar, finnas ju möjligheter att ordna
den trafik, som ej kan ombestyras på
annat sätt. Det är därför ett stort in-
tresse i bygden, och borde vara det även
mera allmänt sett, att inga förhastade
åtgärder genomföras. Staten bör näm-
ligen ha möjlighet att tillgodose trafiken
på ett bättre sätt, om järnvägen kan

utnyttjas, detta så mycket mer som de
landsvägar, vilka skulle få upptaga den
ökade trafiken, ingalunda alla äro i det
skick, som fordras för en intensivare
buss- och lastbilstrafik.

Med anledning av det anförda får jag
hemställa om första kammarens tillstånd
att till herr statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet framstäl-
la följande frågor:

1. Anser herr statsrådet det under
nuvarande förhållanden riktigt att till-
låta en sådan beskränning av kommuni-
kationsmöjligheterna i en viss bygd som
upprivande av en järnväg innebär?

2. Om denna fråga besvaras nekan-
de, är herr statsrådet då villig att före-
taga åtgärder för förhindrande av att
Malmö—Genarps järnväg upprives?

På gjord proposition medgav kamma-
ren, att ifrågavarande spörsmål finge
framställas.

Justerades protokollsutdrag för denna
dag, varefter kammarens sammanträde
avslutades kl. 1.54 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Lördagen den 6 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2 eftermiddagen; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

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

nr 94, med förslag till lag om tillägg till kyrkolagen, m. m.;

nr 97, angående anslag för budgetåret 1948/49 till läroboksnämnden;

nr 98, angående försäljning av de statliga lagerhusen till Svenska spannmålsaktiebolaget;

nr 102, angående övergångsersättning till förre furiren vid flottan H. E. Ahlström;

nr 103, angående bestridande av vissa haverikostnader; samt

nr 104, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 54 § 2., 5. och 7. samt 70 § 1. lagen den 26 november 1920 (nr 796) om val till riksdagen, m. m.

Justerades protokollet för den 28 nästlidne februari.

Anmäldes och godkändes utrikesutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 52, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av protokoll rörande det svensk-franska varuutbytet m. m.

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 66, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 30 juni 1942 (nr 493) om avverkningsskyldighet.

Anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skri-

velse, nr 67, till Konungen i anledning av väckt motion angående bestämmelser om ersättning för parts kostnader i mål och i ansökningsärenden, som handläggas av förvaltningsdomstol eller annan offentlig myndighet.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens affärsverksfonder gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1948/49 i avseende å postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk;

nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse för postbiträdet Ingrid Maria Johansson från viss ersättningsskyldighet; samt

nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av Västerås ångkraftstation.

Efter föredragning av ett från andra kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 168, med delgivning av nämnda kammares beslut över dess andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, över motion om översyn av vissa bestämmelser i hälsovårdsstadgan, beslöt första kammaren hänvisa detta ärende till sitt första tillfälliga utskott.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 85, angående fortsatt disposition av vissa äldre reservationsanslag; och

nr 90, angående godkännande av avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad angående vissa för järnvägsändamål avsedda markområden i Stockholm m. m.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 91, med förslag till lag angående ändring i lagen den 30 juni 1943 (nr 444) om tillståndstvång för byggnadsarbete samt fortsatt giltighet av samma lag.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 92, angående anslag för budgetåret 1948/49 till konstfackskolan.

Föredrogs och bordlades Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner nr 94, 97, 98 och 102—104.

Herr ANDRE VICE TALMANNEN erhöjll på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Med hänsyn till omfattningen av det med Kungl. Maj:ts proposition nr 80 med förslag till lag om ändring i strafflagen m. m. avsedda ärendet tillåter jag mig anhålla, att kammaren måtte medgiva utsträckning av tiden för avgivande av motioner i anledning av sagda proposition till det sammanträde, som infaller näst efter tjugoga dagar från propositionens avlämnande.

Denna hemställan bifölls.

Anmälades och bordlades utrikesutskottets utlåtande nr 5, i anledning av väckt motion angående åtgärder för effektivisering av förberedelsen till och förandet av Sveriges handelsavtalsförhandlingar;

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 10, i anledning av väckt motion med förslag till ändrad lydelse av § 31 regeringsformen;

nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i regeringsformen m. m.; samt

nr 12, i anledning av väckta motioner om de offentliga tjänstemännens rättsställning;

statsutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställ-

ningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1948/49 under andra huvudtiteln, avseende anslagen inom justitiedepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 7, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1948/49 under sjunde huvudtiteln, avseende anslagen inom finansdepartementets verksamhetsområde;

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt statsgaranti för exportkredit;

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse från skyldighet att återbetala för mycket utbetalta löne- och pensionsbelopp;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor om befrielse från ersättningsskyldighet;

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen beträffande kapitalbudgeten under luftfartsfonden gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1948/49 jämte i ämnet väckt motion; samt

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1948/49 i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 angående höjning av vissa postavgifter, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändring i förordningen den 15 november 1912 (nr 298) om provianteringsfrilager, m. m.;

nr 19, i anledning av väckta motioner angående tullfri införsel till riket av maskiner och redskap för jordbrukets behov; samt

nr 20, i anledning av väckta motioner om rätt för skogsarbetare och med dem jämförliga arbetargrupper att vid taxering till kommunalskatt åtnjuta avdrag för fördyrande levnadskostnader;

bankoutskottets utlåtanden och memorial:

nr 6, angående verkställd granskning av riksbankens och riksgäldskontorets styrelse och förvaltning;

nr 7, angående verkställd granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning;

nr 8, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontorets förslag angående fortsatt utgivning av otryckta riksdagsprotokoll;

nr 9, angående användande av riksbankens vinst för år 1947; samt

nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande regleringen för budgetåret 1948/49 av utgifterna under riksstatsens trettonde huvudtitel, innefattande anslagen till pensionsväsendet, utom i vad angår anslagen till allmänna indragningsstaten, jämte en i ämnet väckt motion;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 15, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning från kyrkofonden för övertalig personal vid domänverket; samt

nr 16, i anledning av väckta motioner i anledning av 1947 års riksdags beslut rörande bestämmelsen i normalbrandordningarna om avstånd mellan stack och byggnad;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 10, i anledning av väckta motioner om höjning av åldersgränsen för erhållande av tillstånd att föra automobil och motorcykel;

nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 20 juni 1918 (nr 460) angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar;

nr 12, i anledning av väckta motioner angående kommunal centralisering av socialvården;

nr 13, i anledning av väckt motion

om ökad semesterlön åt arbetstagare; samt

nr 14, i anledning av väckta motioner angående revision av lagen om förlängning av tiden för vissa servitut;

jordbruksutskottets utlåtande nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen den 11 maj 1934 (nr 140) angående köttbesiktning och slakthus, m. m.; även som

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 1, i anledning av väckt motion om inskränkning av den s. k. taxerederade tiden för telefonsamtal;

nr 2, i anledning av väckt motion om åvägabringande av enhetlighet i fråga om öppethållningstiderna vid vissa telefonstationer på landsbygden; samt

nr 3, i anledning av väckt motion om upphävande eller uppmjukning av förbudet mot rundflygningsverksamhet.

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

nr 93, angående bidrag till Stockholms enskilda bank aktiebolag till täckande av vissa rättegångskostnader;

nr 99, angående utövandet av statens tobaksmonopol; och

nr 101, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattningsmed spritdrycker och vin, m. m.

De kungl. propositionerna föredrogs var för sig och blevo därvid bordlagda.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.16 eftermiddagen.

In fidem

G. H. Berggren.

Förteckning över avgjorda ärenden m. m.

	Sid.
Lördagen den 28 februari.	
.....	3
Tisdagen den 2 mars.	
(Godkännande av voteringsproposition för gemensam votering i bensinskattefrågan.)	8
Onsdagen den 3 mars.	
<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 8, ang. tilläggsskatt å bensin m. m. (gemensam omröstning).....	11
<i>Utrikesutskottets</i> utlåtande nr 4, ang. det svensk-franska varuutbytet m. m. ..	14
<i>Konstitutionsutskottets</i> utlåtande nr 9, ang. behörighet för landsfiskal i stad under landsrätt att väljas till stadsfullmäktig	14
<i>Statsutskottets</i> utlåtande nr 9, ang. utgifter å kapitalbudgeten: statens affärsverksfonder	14
— nr 29, ang. postbiträdet Ingrid Maria Johanssons ersättningsskyldighet....	32
— nr 30, ang. utbyggnad av Västerås ångkraftstation	32
<i>Bevillningsutskottets</i> betänkande nr 10, ang. förordningsförslag om försäljningsskatt och om slutlig avveckling av den allmänna omsättningsskatten....	32
— nr 11, ang. stämpelavgiften vid köp och byte av fondpapper.....	32
— nr 12, ang. tullfrihet för Svenska röda korset för viss materiel	32
— nr 13, ang. tullfrihet för Föreningen Rädda barnen för kläder m. m.	32
— nr 15, ang. beskattningen av sjöfolks naturaförmåner	32
— nr 16, ang. förbättring av taxeringsförfarandet i vad avser förmögenhetsuppgifterna	32
<i>Första lagutskottets</i> utlåtande nr 12, ang. partskostnaderna i mål vid förvaltningsdomstol m. m.	32
— nr 13, ang. kommunala samlingslokalers uthyrande till nazistiska sammanlutningar.....	33
— nr 14, ang. ändrade bestämmelser för meddelande av dom i brottmål....	33
<i>Andra lagutskottets</i> utlåtande nr 8, ang. ny lag om yrkessjukdomar.....	33
— nr 9, ang. sänkning i vissa fall av folkpensionsåldern	33
<i>Första tillfälliga utskottets</i> utlåtande nr 1, ang. omtryckning av gällande författningar	33
— nr 2, ang. folkförflyttningen till städer och tätorter	37
Lördagen den 6 mars.	
.....	39